

Vorschlag für einen Gesamtverkehrsplan für Vaihingen Bezirksbeiratsfraktion SÖS / Linke, Oktober 2013

Mobilitätsplanung im Stadtbezirk muss folgende heute zur Verfügung stehende Verkehrsmittel berücksichtigen:

Beine (+Kinderwagen),

Fahrrad, Roller

Rollstuhl,

Bus, Bahn,

Auto (Pkw, Lkw),

Flugzeug (nur bezüglich Lärmemissionen)

Diese Fortbewegungsmittel unterscheiden sich einerseits hinsichtlich ihrer Bequemlichkeit für ihre Benutzer sowie ihrer Fortbewegungsgeschwindigkeit, andererseits hinsichtlich ihres Ressourcenverbrauchs und der durch sie verursachten Schäden und Kosten für die Allgemeinheit.

Das bequemste und für den Nutzer mit dem geringsten eigenen Energieaufwand verbundene Verkehrsmittel ist das Auto. Es ermöglicht das Zurücklegen von Strecken mit der geringsten körperlichen Anstrengung (von der Haustüre zum Zielort), sowie den gleichzeitigen Transport von Lasten. Es ermöglicht außerdem das Bewegen im Freien ohne bei Regen und Schnee nass zu werden oder bei Kälte zu frieren. Es lässt sich dazu hin individuell einrichten mit vielen Accessoires, die auch im Wohnzimmer (Stereoanlage, Radio, Telefon, Fernseher) stehen und suggeriert dem Nutzer damit sich nicht mehr in der Öffentlichkeit, sondern in privater Umgebung zu befinden.

Von allen auch innerorts zum Einsatz kommenden Fortbewegungsmitteln ist das Auto gleichzeitig das Verkehrsmittel

- mit den **höchsten Schadstoff -Emissionen** (CO₂, NO_x (50%), Feinstaub (35%), Ozon, CH₄, CO) und Lärm

- mit dem **größten Flächenverbrauch**
(Ein Auto ist in erster Linie Steh- (23,5 Std) und erst in zweiter Linie Fahrzeug (0,5 Std.). Das Stehzeug benötigt im Schnitt 12-13m² Stellfläche, (das sind für Stuttgart bei einer 60%igen Autoversorgung ca. 583 ha und entspricht in etwa dem gesamten Innenstadtbereich). Das Fahrzeug, wenn es mit 100 km/h fährt, schiebt quasi einen Flächenverbrauch von ca. 500-550 m² vor sich her.
- mit dem **höchsten Ressourcenverbrauch für Herstellung und Betrieb (daran ändert auch der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nichts)**
- dem **höchsten Energieverbrauch** (der Anteil des Straßenverkehrs am Endenergieverbrauch stieg von 25,1% im Jahr 1991 auf 28,2% im Jahr 2010 (auch daran wird sich durch Elektrofahrzeuge nichts ändern) und dem ineffektivsten Energieeinsatz (vor allem die inzwischen immer mehr in Mode gekommenen Geländewagen (SUV) bewegen mit der eingesetzten Energie in erster Linie sich selbst (Ein VW Tuareg wiegt ca. 35-fache seines Fahrers + dessen durchschnittlichen Gepäcks).
- den **höchsten** Voraussetzungs- und Folgekosten für die **Allgemeinheit** (100 – 200 Euro pro Einwohner und Jahr)
- eine der **Hauptursachen** für die **Klimaveränderung** (CO₂)
- den **gravierendsten sozialen Auswirkungen** und **Auswirkungen auf das Stadtbild**
- dem **höchsten Gefahrenpotential** (250.000 Verkehrstote, 10 Millionen Verletzte BRD zwischen 1965 und 2013; 35 Millionen Verkehrstote weltweit seit Beginn der Motorisierung und dabei sind die an den Folgen des Autoverkehrs Verstorbenen nicht mit gerechnet).

Wer sich einen für die Urlaubsfahrt mit der gesamten Familie und entsprechend großem Gepäck vielleicht angemessenen, leistungsstarken, schweren und großräumigen SUV leistet, benutzt diesen eben auch - mit nur einer Person besetzt - zum innerörtlichen Einkaufen oder für die Fahrt zur Arbeit. Spätestens hier wird es völlig widersinnig, wenn die Allgemeinheit ihm dafür Straßen und Parkraum bereit stellt, auf denen er nicht nur bequemer,

sondern auch noch schneller als andere (umwelt- und ressourcenschonende) Verkehrsteilnehmer (Fahrradfahrer) ans Ziel gelangt.

Warum leisten wir uns einen so hohen Preis an Umweltzerstörung und Ressourcenverbrauch. Den Preis rechtfertigen soll der **Zuwachs an Mobilität**, der mit Freiheit gleich gesetzt wird. Je mobiler, desto freier. Was bedeutet Mobilität? Allgemein wird darunter die Fähigkeit verstanden, in einer bestimmten Zeit eine bestimmte Entfernung überwinden zu können. So gesehen ist jemand an sich umso mobiler (und damit freier), je schneller er eine bestimmte Entfernung überwinden kann bzw. je weiter er in einer bestimmten Zeit kommt. Auf dieser Logik basiert unsere „Verkehrsplanung“. Die Autoindustrie stellt die immer schnelleren und stärkeren Verkehrsmittel zur Verfügung und die Verkehrsplaner „liefern“ die passenden, immer breiteren und schnelleren Verkehrswege nach.

Einem solchen (abstrakten) Verständnis von Mobilität muss zwangsläufig eine Erhöhung derselben Wert an sich sein, da es nicht nach dem Zweck des mobil Seins fragt. Wozu müssen oder wollen wir mobil sein? Sobald der Zweck mit gedacht wird, ist die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit nicht mehr zwingend erforderlich zur Erhöhung der Mobilität. Wir bewegen uns, um ein Bedürfnis befriedigen zu können. Im Wesentlichen also: um einzukaufen, an den Arbeitsplatz zu gelangen und nach der Arbeit wieder nach Hause, soziale Kontakte zu pflegen, Erholung in der Natur zu finden oder Sport zu treiben, uns zu bilden oder kulturellen Veranstaltungen beizuwohnen. Bestimmt man den Zweck der Mobilität dadurch, Bedürfnisse so zu befriedigen, dass dadurch weder soziale noch naturräumliche Zerstörungen eintreten, so ist am mobilsten nicht mehr derjenige, der in der kürzesten Zeit am weitesten kommt, sondern derjenige, der alle seine Bedürfnisse auf kürzestem Weg in seinem direkten Umfeld befriedigen kann. (also z.B. Wohnen, arbeiten, erholen im Grünen, Einkaufen). Dazu muss ein solches Umfeld, das u.a. durch großzügige Verkehrswege (zur „Mobilitätssteigerung“) zerstört wurde, aber erst wieder geschaffen werden.

Eine „Wachstumsspirale“ entsteht: indem immer schnellere Verkehrsmittel die Überwindung immer größerer Entfernungen ermöglichen, werden die zu erreichenden Ziele immer weiter auseinandergelegt und benötigen wieder schnellere Verkehrsmittel und –verbindungen.

Interessanterweise hat sich in den letzten Jahrzehnten, ja im vergangenen Jahrhundert, die **Anzahl der Wege**, die ein Mensch pro Tag zurücklegt nicht geändert. (Seit mehr als hundert Jahren beträgt die Anzahl der Wege, die Menschen pro Tag zurücklegen zwischen 2,8 und 3,8 Wege je nach Alter und Tätigkeit.

Auch die **Zahl der Verkehrsteilnehmer** ist **relativ konstant** geblieben. Es gibt heute in etwa so viele wie 1975. Ebenso beträgt der Zeitaufwand für das „Unterwegssein“ (Reisezeiten) seit vielen Jahrzehnten konstante 75 bis 80 Minuten pro Tag (Im Durchschnitt aller Bevölkerungsgruppen).

Trotzdem ist eine gewaltige Steigerung des Verkehrsaufkommens (vor allem des motorisierten Verkehrs) eingetreten. Die Fahrleistung (Gesamtverkehrsleistung) aller Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr stieg von 1991 bis 2010 um 22,7%. (Umweltbundesamt). Die Fahrleistung des Personenverkehrs nahm um 20,4% zu, die des Güterverkehrs um 50,1%.

Dies resultiert allein aus dem Umstand, dass heute wesentlich größere Entfernungen in etwa derselben Zeit zurückgelegt werden können und müssen als früher.

Naturräume und Ressourcen schonende Verkehrspolitik (Mobilitätspolitik) muss daher mehr sein als Straßen- und Wegebau oder Straßenrückbau.

Sie ist vor allem Städteplanung. Unsere Städte und Orte müssen so (rück)entwickelt werden, dass die verschiedenen Lebensbereiche der Einwohner/innen wieder näher zusammen kommen.

In den letzten 30-40 Jahren wurde auch in Vaihingen die Lösung der schädlichen Auswirkungen des ansteigenden Aufkommens an motorisiertem Verkehr vor allem im Bau neuer Straßen gesucht (Ostumfahrung, Nord-Süd-Straße, Johannesgraben). Mit dem Ergebnis, dass das Verkehrsaufkommen und damit die Lärm- und Schadstoffbelastungen mindestens auf der Nord-Süd und Ost-West Achse durch den Stadtbezirk mit kurzzeitigen Schwankungen nicht ab- sondern eher zu genommen hat. Dies hat u.a. natürlich auch mit der Ausweitung der Gewerbegebiete Wallgraben Ost und West, den Aufsiedlungen im Unteren Grund und den neuen Wohngebieten Langer Hau, Lauchäcker, Feldrand, Endelbang, Österfeld) zu tun.

Auch der Ausbau und die Verbesserungen im ÖPNV, Bau der S-Bahn, neue Buslinien (allerdings auch Aufgabe von Stadtbahn-Linien) haben zu keiner nennenswerten Abnahme der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr in Vaihingen geführt.

Viele Beispiele zeigen: Allein der Ausbau des ÖPNV führt zu keiner Abnahme des Verkehrsaufkommens im motorisierten IV, zumal dann wenn durch ihn zusätzlicher Straßenraum frei wird.

❖ Anmerkung:

Als in Stuttgart im Jahr 1985 die S-Bahn mit hohem baulichen, zeitlichen und finanziellen Aufwand unter der Stadt durch nach Böblingen und Herrenberg gebaut wurde, erhoffte man/frau sich davon eine spürbare Entlastung der Straßen in diese Richtung. Ein Jahr nach Fertigstellung dieser S-Bahn wurde gemessen bzw. gezählt. Und man kam aus dem Staunen nicht mehr heraus: Der ÖPNV einschließlich S-Bahn hatte zwar um 11% zugenommen, der Kfz-Verkehr in und aus dieser Richtung hatte aber diese Zunahme um stolze 13,3% übertroffen. Wobei der Kfz-Verkehr mit Quelle und Ziel Stuttgart insgesamt nur 6,3% zugenommen hatte. Es hat also nach Fertigstellung dieser S-Bahn eine gewaltige Verkehrszunahme in dieser Richtung gegeben, sowohl beim ÖPNV als auch beim Kfz-Verkehr, dort sogar noch mehr. Ein Musterbeispiel für induzierten Verkehr. (...) Was die Straße angeht, so war es weniger induzierter Verkehr, sondern die Folge der Erschließung großer bis dato auf Land- und Bundesstraßen und die Autobahn angewiesener Gebiete mit der S-Bahn. Diese Gebiete waren nun sehr attraktiv geworden für Eigenheimbauer, denn die Familie konnte „im Grünen“ wohnen und war dennoch optimal an das Zentrum angebunden, war also auch ohne das Auto des Familienoberhauptes „mobil“. Dies wirkte wie ein Magnet auf die bauwilligen Aussiedler, die Grundstückspreise und den Verkehr in diesen Neubausiedlungen. Mit der Erschließung von Regionen mit der S-Bahn werden also mehrere Effekte auftreten: die Attraktivität der anliegenden Gemeinden steigt, die Neubaugebiete wachsen und wachsen und der Kfz-Verkehr wächst mit.

Ein ähnliches Beispiel auch aus dem Großraum Stuttgart in die Schönbuchbahn, eine Mitte der Neunziger Jahre reaktivierte Bahnstrecke. Die erhoffte Fahrgastauslastung wurde zwar um 60% übertroffen, die erhoffte Entlastung der Straße fand aber nicht statt. Eine Verkehrszählung ergab genau so viele Autos auf der Straße wie vordem (...). Die Nutzer von Bussen und die Radfahrer fuhren nun Bahn, die Autofahrer fuhren weiterhin ihr „heiligs Blechle“.

Was muss also getan werden, damit diese Entwicklung anders verläuft? Die Antwort liegt wiederum auf der Hand: Parallel zum Ausbau des Schienenverkehrs muss der Kfz-Verkehr entschleunigt werden. Ein Schienenverkehrsausbau ohne Entschleunigung des Kfz-Verkehrs bringt zusätzlichen Verkehr auf die Schiene ohne Verkehr zu verlagern, ja, es kann sogar zu einem enormen Kfz-Verkehrszuwachs kommen, wenn mit dem Ausbau des Schienenverkehrs neue attraktive Siedlungsgebiete erschlossen werden.

Eine Untersuchung der „Gesellschaft für fahrgastorientierte Planung“ (Nürnberg) stellte die Infrastrukturinvestitionen pro Fahrgast verschiedener westdeutscher und Schweizer Städte für die erste Hälfte der Neunziger Jahre zusammen und verglich dann diese mit dem angestrebten Ergebnis, nämlich dem Modal Split. Ergebnis: Diejenigen Städte, die am meisten Geld für ihren ÖPNV ausgegeben hatten, nämlich Hannover, Nürnberg, Stuttgart und München, zählten am Ende zu den Städten mit dem schlechtesten Modal Split, also dem Verhältnis Individualverkehr zu Öffentlichem Verkehr. Diejenigen Städte, die verhältnismäßig wenig in den ÖV investierten, wie Freiburg, Zürich, Bern und Basel hatten das gleiche (Freiburg) Modal Split-Niveau bzw. ein Verhältnis IV zu ÖV deutlich bis erheblich besser zugunsten des Öffentlichen Nahverkehrs. Warum? Weil Erstere in teure und schnelle ÖV-Systeme investierten (S-Bahnen, U-Bahnen), aber den Straßenbau weiterhin förderten.

Die letzteren bauten dagegen billigere und langsamere Straßenbahnsysteme (Niederflur) und schlossen aber gleichzeitig den Kfz-Verkehr aus ihren Innenstädten aus. (Aus: Gangolf Stocker. Beiträge zur Umweltpolitik. Verkehrter Verkehr, 2006; 2010)

Der mit einem Zweck verbundene Mobilitätsbegriff (mobil wozu?) ermöglicht nun die Beantwortung der Frage:

Wie kann der motorisierte Individualverkehr mit all seinen schädlichen Folgen reduzieren ohne die Mobilität zu verschlechtern?

Innerhalb des Stadtbezirks entsteht die Belastung durch den MIV durch folgende Verkehrsströme:

Durchgangsverkehr

Aus Richtung Leinfelden, Musberg, Waldenbuch nach Stuttgart Innenstadt (über Schönbuchstr. – Robert-Koch-Str. – Hauptstraße – Kaltentaler Abfahrt und zurück

Aus Richtung Leinfelden, Musberg, Waldenbuch nach Stuttgart-West über STEP, Wildparkstraße

Aus Richtung Leinfelden, Musberg, Waldenbuch nach A8, A881, A81 Anschlußstelle Vaihingen

Aus Möhringen, Degerloch Richtung Autobahn A8, A831A81 (über Möhringer Landstraße, Hauptstraße)

Von A8 Anschlusstelle Vaihingen in Richtung Stuttgart Innenstadt über Hauptstr. – Kaltentaler Abfahrt

Von A8, A81, A831 Richtung Gewerbegebiet Möhringen, Möhringen, Degerloch

Ziel- und Quellverkehr

- ***zur Arbeit von außerhalb nach Vaihingen***
- ***zur Arbeit von Vaihingen nach außerhalb***
- ***zum Einkaufen von außerhalb nach Vaihingen***
- ***zum Einkaufen von Vaihingen nach außerhalb***
- ***Besuche von außerhalb nach Vaihingen***

- *Besuche von Vaihingern nach außerhalb*
- *Lieferverkehr*
- *Hol- und Bringverkehr*
- *Freizeit, Kultur)*

Von A8, A81 ins Gewerbegebiet Vaihingen / Möhringen (Herrenberg bis Freudenstatt).

- Belastung **Hauptstraße, Am Wallgraben, Robert-Koch-Str., Liebknechtstr.** (zusätzlich „Schleichwege“: **Krehlstraße, Vollmoellerstr., Waldburgstraße, Freibadstr., Ackermannstr.....**);

Von Kaltental, Innenstadt nach Vaihingen Mitte und ins Gewerbegebiet

- Belastung **Rottweiler Str., Hauptstraße, Möhringer Landstraße, Am Wallgraben.**

Von Oberaichen, Musberg, Waldenbuch, Tübingen zum Gewerbegebiet Vaihingen, Uni, Vaihingen Mitte (Einkauf)

- Belastung **Schönbuchstr. / Osterbronnstraße / Robert-Koch-Str. / Liebknechtstraße / Robert-Leicht-Str.**

Von Vaihingen in die Innenstadt (Arbeit, Einkaufen, Freizeit, Kultur)

- Belastung **Hauptstr. – Kaltentaler Abfahrt, alle Wohngebiete.**

Von Vaihingen nach Böblingen, Sindelfingen (Einkaufen, Arbeiten)

- Belastung: **alle Straßen**

Innerörtlicher Verkehr

Einkaufen, Hol- und Bringverkehr (Schüler, Kindergärten), Freizeit (Sport), Kultur, Arzt, Behörden, Besuche, Arbeit, , Lieferverkehr.

Belastung: **Alle Straßen**

Um der aus der Endlichkeit der Ressourcen, der Notwendigkeit des Erhalts und der Rückgewinnung von Naturräumen, der Eindämmung des Klimawandels, dem Erhalt von Lebensraum für die zukünftigen Generationen, der Minderung krankmachender Umgebung resultierende Zielsetzung einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs näher zu kommen ohne die Mobilität der Menschen zu verringern wird angestrebt:

Maßnahmen in und für Vaihingen:

Der bisherige Durchgangsverkehr muss vollständig auf die (vorhandenen) Umfahrungsstraßen gebracht werden.

Der Innerörtliche Verkehr soll zu mindestens 70% mit dem Fahrrad oder Bus und Bahn erfolgen.

Der Ziel- und Quellverkehr zu mindestens 60% mit S-Bahn, U-Bahn, Bus und Fahrrad

Dies kann erreicht werden durch folgende **Maßnahmen**:

Verkehr, der um Vaihingen herum fließen könnte, weil sein Ziel nicht der Stadtbezirk ist, wird dies nur dann in ausreichendem Maße tun, wenn er nicht nur nachdrücklich auf die Umfahrungsmöglichkeit hingewiesen wird, sondern auf dieser auch schneller oder zumindest gleich schnell wie durch eine Ortsdurchfahrung an sein Ziel gelangt. In Vaihingen stehen ausreichend Umfahrungsstraßen zur Verfügung (vom Autobahnkreuz Stuttgart: Johannesgraben, Ostumfahrung; von Leinfelden und Autobahn A8 Nord-Süd-Str mit Anbindung an Ostumfahrung). Ein Ausbau oder gar weitere Umfahrungsstraßen würden zwar kurzfristig das Ziel, auf einer Umfahrung schneller zu sein erreichen, sind aber wegen ihrer verkehrsinduzierenden Wirkung langfristig den Zielsetzungen einer Reduzierung des MIV entgegen gesetzt. Dasselbe Ziel kann daher wirkungsvoll nur erreicht werden, wenn die Ortsdurchfahrt entschleunigt wird.

Dazu hin sind an allen **Einfallstraßen Pförtnerampeln** zu installieren. Am besten da, wo ein Abzweig auf eine Umfahrungsstraße vorhanden ist. Ausfahrt A8 und Musberger Brücke.

Für den Innenbereich des gesamten Stadtbezirks muss eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 – 30 km/h festgesetzt werden. (siehe Maßnahmen zur Reduzierung des innerörtlichen motorisierten Verkehrs).

Innerörtlicher Verkehr:

„In Deutschland werden pro Tag rund 280 Mio Wege mit über drei Mrd. Personenkilometer zurückgelegt: Rund 58% dieser Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt, weitere 24% zu Fuß, 10% mit dem Fahrrad und 8% mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Der nicht motorisierte Verkehr ist leise und belastet die Umwelt aufgrund seiner „Null-Emission“ nicht mit Schadstoffen, Treibhausgasen und Lärm. Fuß- und Radverkehr sind daher ausgesprochen umwelt- und stadtverträgliche Fortbewegungsformen; eine Verlagerung vor allem des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Straßenverkehrsträger ist entsprechend erstrebenswert.“ (Umweltbundesamt. Daten zur Umwelt)

Ausgehend von dieser Feststellung des Umweltbundesamtes und der oben ausgeführten einerseits höchsten Bequemlichkeit des Autofahrens und dessen für Natur, Mensch und Ressourcenverbrauch nachteiligsten Auswirkungen und andererseits des weniger bequemen, aber vollständig unschädlichen Fahrradfahrens ist nicht mehr zu rechtfertigen, dass innerörtliche Verkehrswege sich vorrangig an den Anforderungen des Autoverkehrs ausrichten. Wer es am bequemsten hat, muss nicht auch noch der schnellste sein. Es ist daher eine grundlegende Änderung in der **Gestaltung innerörtlicher Verkehrsbeziehungen** zu vollziehen:

Statt Autostraßen mit oder ohne Fahrradstreifen brauchen wir Fahrradstraßen, auf denen auch Autos fahren dürfen.

Separate Fahrradstreifen, bzw. Fahrradwege sind nur auf wenigen längeren Teilstrecken notwendig (Waldburgstraße, Schönbuchstraße, Büsnauerstraße).

Das heißt auch, dass sich die vorherrschende mögliche Geschwindigkeit nicht mehr daran orientiert, wie schnell ein Auto fahren kann, sondern am Fahrrad ausrichtet. Es ist daher eine **Höchstgeschwindigkeit von 20 – 30 km/Std. innerorts** festzusetzen.

Der Bereich zwischen Seerosenstraße und Schillerplatz, möglicherweise bis zur Scharrstraße ist als öffentliche, begrünte Multifläche mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auszuweisen (wie Tübinger Str.)

Ebenso der Bereich zwischen Hauptstraße und Bachstraße.

Ebenso die Schönbuchstraße in Rohr zwischen Egelhaafstr. und Steigstraße.

Ein so entschleunigter Verkehr benötigt vielerorts nicht mehr Straßen in der bisherigen Breite. Straßenraum kann zurück genommen werden durch Baumpflanzungen und Grünbereiche sowie Aufenthalts- und Gehflächen.

Ziel- und Quellverkehr

Um den Ziel- und Quellverkehr auf S-Bahn, U-Bahn, und Bus zu verlagern ist eine sozial gestaffelte Nahverkehrsabgabe für alle einzuführen. Dieser dann zwar nicht kostenlose, aber auch von den Autofahrern finanzierte Nahverkehr muss verbessert werden: Durch kürzere Taktzeiten und längere Angebote auch am Wochenende und in der Nacht.

Zur Reduzierung des Park & Ride Verkehrs, insbesondere aber auch des Zuparkens der Straßen in Rohr wird eine Veränderung der Zoneneinteilung des VVS gefordert, so dass ein Umsteigen auf die S-Bahn vom großen Park&Ride Platz in Unteraichen zum selben Preis wie an der Haltestelle Rohr möglich wird.

Städtebauliche Maßnahmen:

Mobilitätserhöhung durch kurze Wege

Verbindung von Wohnen und Arbeiten. Zu den Zeiten in denen das Gewerbegebiet Vaihingen / Möhringen hauptsächlich produzierendes Gewerbe mit entsprechenden Lärm- und Schadstoffemissionen beherbergte (Sakret-Zement, Aluminium Schmid, Kaut & Bux u.a.) verhinderte dies, dort auch Wohnungen anzusiedeln (obwohl schon immer in der Dogger- und Saunastraße auch Wohngebiete vorhanden waren). Inzwischen gibt es keinen Grund mehr aus diesem Gebiet, in dem fast ausschließlich Dienstleistungs- und Handelsbetriebe angesiedelt sind, wieder ein Mischgebiet zu machen, in dem auch Wohnungen gebaut werden können. Dies umso mehr als der Bedarf an

weiteren Bürogebäuden inzwischen gedeckt ist. Es ist deshalb anzustreben, die baurechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die im (noch) Gewerbegebiet freien und frei werdenden Baugelände mit Wohnungen bebaut werden können.

Wohnortnahe Versorgung mit Artikeln des täglichen Bedarfs muss wieder gewährleistet werden. Wo dies innerhalb der Marktmechanismen nicht vollbracht werden kann, sind öffentliche Mittel einzusetzen, z.B. durch Förderung von Konsumkooperativen.

Der Stadtbezirk muss so umgestaltet werden, dass **Naturräume zur Naherholung innerhalb des Stadtbezirks** entstehen. Gefordert ist hier eine Grünflächenplanung statt Bebauungsplanung.

Kultur- und Bildungseinrichtungen, sowie **Gemeinschaftsräume** sind **wohnortnah** bereit zu stellen.

Was wir gewinnen:

- Begrünte öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität statt breiter, schneller Straßen, auf denen man sich nur im Auto aufhalten kann.
- Eine Minderung der Gefahren für Leib und Leben beim Aufenthalt im öffentlichen Raum.
- Eine deutliche Verbesserung der Luftqualität.
- Eine deutliche Reduzierung des Umgebungslärms.
- Eine Schonung der endlichen Ressourcen sowie eine Verlangsamung der Klimaveränderung

Was wir verlieren:

- Möglicherweise ein paar Minuten Zeit beim Einkaufen und sonstigen Wegen.