



UMDENKEN: FÜR DAS KLIMA. FÜR ALLE.

INHALT

.....
EDITORIAL

.....
CHRONOLOGIE DER KLEINEN HALTESTELLEN

.....
VERKEHRSWENDE JETZT!

.....
ÖL-PREIS-KRISE

.....
PETITION

.....
AN DIE GEMEINDELEITUNG

.....
WAS TUT DIE POLITIK?

.....
WILLST DU AUTO FAHREN

Die Verantwortlichen der Gemeinde haben schon lange aufgegeben, die kleinen Haltestellen zu erhalten. Sie finden sich damit ab, dass sowohl der Landesregierung als auch der ÖBB der Abriss der Haltestellen attraktiver erscheint als deren Erhaltung. Alle drei bauen lieber eine ‚hippe‘ Haltestelle am Nürnberger Eierlein und einen Bahn-Begleitweg zwischen den Haltestellen. Wir finden diese rein politische Entscheidung falsch!

Die ÖBB sind ein staatlicher Dienstleistungsbetrieb, der eine Grundversorgung an umweltfreundlicher Mobilität zur Verfügung stellt. Dazu gehören Haltestellen, wo die Menschen leben und zusteigen wollen, und Züge, die dort auch stehen bleiben. Beides wurde bei uns über die Jahre systematisch ausgedünnt, Richtung St. Pölten sogar komplett eingestellt. Und jetzt wird ‚keine Nachfrage‘ attestiert, weil zu wenig Menschen zusteigen - ja, wohin denn auch? In Schildberg kann man sich den nächsten Schritt anschauen: dort fährt mittlerweile zwischen Freitag und Montag früh kein einziger Autobus mehr!

Die ÖVP in Niederösterreich hat irgendwann die Blockade des Klimatickets aufgegeben (sie haben ernsthaft argumentiert, dass die Kapazitäten den erwarteten Mehrbedarf nicht decken). Sie werden lernen müssen, nicht zuletzt angesichts der aktuellen Preissteigerungen, dass sie den öffentlichen Nahverkehr für alle Menschen ausbauen müssen, nicht einschränken.

Wir brauchen auf allen Ebenen eine neue Mobilitätspolitik. Dazu gehört jedenfalls der Erhalt der bestehenden Haltestellen!

■ Lothar Rehse



„Leider. Wir haben das auch nicht gewollt, aber das ist jetzt so.“

Egal, welche Bemühungen wir im Gemeinderat versuchen, die satte Mehrheit stellt sich auf den Standpunkt: vorbei. Dabei stehen die Haltestellen Unter Oberndorf und Hofstatt noch, der neue Bahnhof wird geplant.

Die Entwicklungen der letzten Zeit, so sollte man meinen, haben noch deutlicher gemacht, welche wichtige Rolle der Öffentliche Verkehr im Zusammenhang mit Energie, Weltpolitik und Klimaschutz spielt. Jetzt Investitionen in regionale Zugverbindungen zu tätigen und dadurch Menschen in die Lage zu bringen, auch hier am Land möglichst ohne Auto auszukommen, wäre wohl mehr zeitgemäß, als regionale Bahnverbindungen zu reduzieren und kleine Bahnhöfe abzutragen.

Solange aber das Land Niederösterreich als Auftraggeber von derselben Partei im Landtag mit absoluter Mehrheit repräsentiert wird, bewegen unsere Anfragen, ob dringlich oder nicht, nichts.

Leider.

■ Susanne Wimmer

CHRONOLOGIE DER KLEINEN HALTESTELLEN

IM GEMEINDEGEBIET MARIA ANZBACH AN DER WESTBAHN

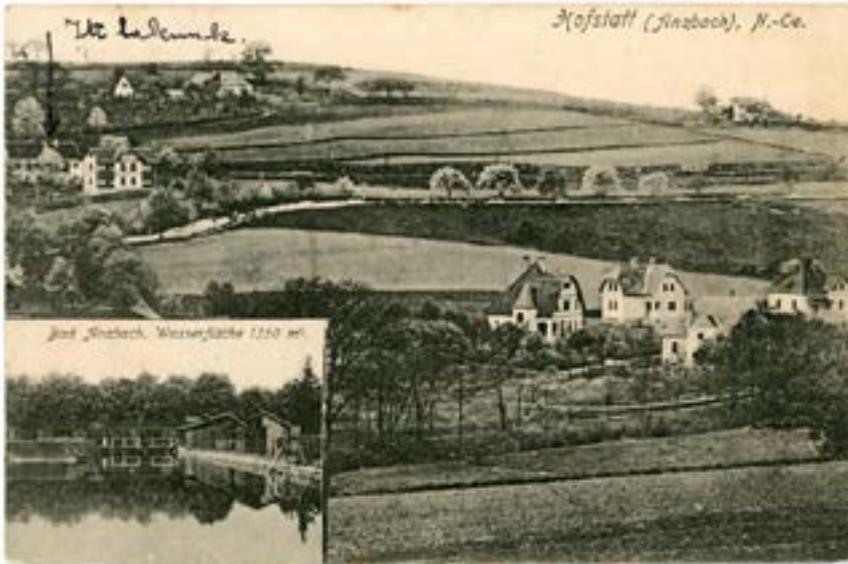
Bereits 1836 und 1838 tauchte der Plan zum Bau der Westbahnstrecke auf. Er wurde aus wirtschaftlichen Gründen wieder fallengelassen. Zu groß schien die Konkurrenz der parallel laufenden Donauschiffahrt.



Die Bahnstrecke wurde von der Gesellschaft k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn 1856 begonnen. Die Strecke von Wien bis Neulengbach war doppelgleisig geplant, ab dort eingleisig. Der erste Spatenstich erfolgte in Rekawinkel. Am 15.12.1858 folgte die Inbetriebnahme Wien - Linz. Im Bereich der heutigen Gemeinde Maria Anzbach wurden die Haltestellen Anzbach (1881), Hofstatt (1883) und Unter Oberndorf (1898) errichtet. Durch die Verkehrsanbindung gab es einen Boom der an der Strecke liegenden Gemeinden, nicht nur die heutige Landeshauptstadt profitierte davon. Hofstatt entwickelte sich zu einer Destination für Sommerfrischler, die mit der Bahn anreisten. Schon bald gab es auch einen Gasthof direkt an der Haltestelle.



Dort konnten offenbar auch Fremdenzimmer gemietet werden, und das Bad Heitzerhof war ein weiteres wichtiges Ausflugs- und Erholungsziel, das nach dem 2. Weltkrieg zum Erholungsheim der Firma Siemens wurde. (Heute ist das Bad zur Reitsporthalle des Reitsportzentrums Bokor geworden).



Nicht zu vergessen das Café Restaurant Fichtenhof, heute bereits im Neulengbacher Gemeindegebiet.

Noch in der Zwischenkriegszeit und in den frühen 40er Jahren schrieben Sommerfrischler und Erholungssuchende aus Hofstatt ihre Grußkarten in alle Welt.

Während des Krieges blieb die Westbahnstrecke eine wichtige Verbindung, nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für Truppentransporte.



VERKEHRSWENDE

JETZT!

Vor drei Jahren haben sich engagierte Menschen nach dem Motto „die Verkehrswende hat begonnen“ auf den Weg gemacht. Jetzt bitten sie um Unterstützung.

„Sowohl im Bereich der zivilgesellschaftlichen Vernetzung als auch auf politischer Ebene ist seitdem einiges weitergegangen; angesichts zahlreicher zukunftsvergessener Ambitionen diverser Lobbies und Politiker_innen) steht uns aber gemeinsam noch sehr viel Arbeit bevor.*

*Um österreichweit die Verkehrswende künftig noch effizienter voranbringen zu können, werden wir heuer im August einen Antrag um Anerkennung als Umweltorganisation**) stellen. Dazu benötigen wir noch viele weitere Mitglieder. Für ordentliche Mitglieder beträgt der Jahresbeitrag weiterhin einheitlich 40 €, für außerordentliche (unterstützende) Mitglieder gilt die nach eigenem Ermessen frei wählbare Höhe des jährlichen Mitgliedsbeitrages von € 10,- bis € 40,-*

Bei Interesse, uns als Mitglied zu unterstützen:
www.verkehrswende.at/mitgliedschaft/

Für deine Unterstützung bedanken wir uns auf diesem Weg ganz herzlich.

*Herzliche Grüße
Maria Zögernitz und Dr. Dieter Schmidradler“*

*) s.a. <https://www.verkehrswende.at/publikationen/>

**) vgl. https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/betrieblich_umweltschutz/uvp/erkennung_org.html



Die Haltestelle Unter Oberndorf wurde am 1. Mai 1899 dem Verkehr übergeben, 1982 wurde der Holzbau abgetragen und an der Museumsbahn Mariazell – Erlaufklause aufgestellt.¹

Bild: Harald Blanda



Nach dem zweiten Weltkrieg, als sich das Leben in Österreich wieder normalisierte, wurde die Westbahn für Pendler_innen sowohl für den Arbeitsweg als auch für den Schulweg eine wichtige Verbindung. Die Schulstadt St. Pölten wurde ebenso von vielen Schüler_innen angefahren wie das private Sacre Ceur in Pressbaum, sowie auch Wiener Schulen.

ÖL-PREIS-KRISE

„Wir sind mit drei großen Krisen konfrontiert, die zusammenhängen: Der Krieg Putins, der mit unserem Erdöl- und Erdgasverbrauch mitfinanziert wird. Eine Teuerung, und eine sich verschärfende Klimakrise. Wir brauchen jetzt rasch Maßnahmen, die den Verkehr aus der Erdölfalle holen und damit alle drei Krisen bekämpfen“ (Christian Gratzer, VCÖ - Mobilität mit Zukunft, ursprünglich Verkehrsclub Österreich)

Der VCÖ sieht sowohl den Bund, als auch die Länder, Städte und Gemeinden gefordert, Maßnahmen zu setzen, die es ihrer Bevölkerung einfacher machen, autofrei mobil zu sein.

Für uns bedeutet das, kleine Haltestellen zu erhalten!

Mit zunehmendem Wohlstand der Bevölkerung und der wachsenden Favorisierung des Individualverkehrs geriet das Verkehrsmittel ins Hintertreffen. Bereits seit den 70er Jahren kursierten Gerüchte, die Haltestelle Hofstatt schließen zu wollen, immer wieder konnte das durch Initiativen engagierter Bürger_innen verhindert werden.

Seit den 2000er Jahren begannen sich diese Pläne in Verbindung mit weiteren Haltestellen (Unter Oberndorf, Schildberg) zu konkretisieren.

2006 wird eine Verlegung der Haltestelle Maria Anzbach thematisiert, die Auflassung der Station Hofstatt unter Beibehaltung von Unter Oberndorf in den Raum gestellt.

2009/10 werden alle Halte tagsüber in Hofstatt eingestellt, eine beherzte Bürgerinitiative erreicht einen Shuttle-Dienst von Hofstatt nach Neulengbach.

Ab 2013 gibt es wieder Halte in Hofstatt, 2015/16 bringt ein schneller Halbstunden-Takt für Maria Anzbach Verschlechterungen für Unter Oberndorf.

2017 verdichten sich die Indizien, dass kleine Haltestellen geschlossen werden sollen. Die Bürgerinitiative „Unsere Westbahn – unsere Busse“ entwickelt Online-Petitionen. Eine Resolution wird von der Gemeinde abgelehnt.

¹ Quelle: Topothek Maria Anzbach

AN DIE GEMEINDELEITUNG:**WER A SAGT,
MUSS NICHT B SAGEN...**

...er kann auch erkennen, dass A falsch war. – Bertold Brecht

Aufgrund der Schließung der Haltestellen Hofstatt und Unter Oberndorf 2023 wird der Zubringerverkehr multipliziert. Zudem wird die einzige Haltestelle, die im Gemeindegebiet verbleibt, nun auch noch aus dem Ort hinaus verlegt, was die Zubringerwege zusätzlich vermehrt und obendrein noch weitere Grünflächen versiegelt. Jeglicher Buszubringerverkehr ist nicht nur eine zusätzliche Lärmbelastung:

Reifen bestehen aus hochkomplexen Mischungen hunderter unterschiedlicher Komponenten, die für den Menschen als umweltschädlich deklariert sind und deren chemisches Verhalten untereinander und in der Umwelt im Vergleich zu sonstigen Mikroplastik-Quellen nochmals weitaus gefährlicher einzustufen ist. Reifenabrieb ist der größte Emittent von Mikroplastik in der Umwelt: Straßenverkehr gilt als Verursacher von 53,7% des gesamten Mikroplastiks, und ist somit unbestritten der mit Abstand größte Verursacher von Mikroplastik in der Umwelt, einschließlich der Meere.

Verkehrsplanung erfordert ein Denken, das alle Folgen gesamtheitlich mit einbezieht. Mit diesen Entscheidungen wird eine zusätzliche Umweltbelastung im Gemeindegebiet auf Jahrzehnte festgeschrieben.

Es ist nie zu spät, um eine Entscheidung zu überdenken.

■ Klaudia Paiha



Der Gemeinderat unterstützt 2019 eine Bahn-Initiative für einen Halbstunden-Takt und eine bessere Anbindung nach St. Pölten (es gibt keine Direktverbindung mehr in die Landeshauptstadt) von Hofstatt und Unter Oberndorf.



Eine Gruppe der Bürgerinitiative führt 2020 die für die Bahnhaltstellen umgeschriebene Fuge aus der Geographie von Ernst Toch sowohl in der Haltestelle Unter Oberndorf, als auch in Hofstatt auf, sowie in Maria Anzbach vor dem Unimarkt.

Im Wahlkampf im Frühjahr 2020 verspricht die Mehrheitspartei ÖVP, sich bei Verkehrslandesrat Schleritzko für die Haltestellen einzusetzen und die gesammelten Unterschriften dort zu deponieren. Ob das je tatsächlich geschehen ist, entzieht sich unserer Kenntnis.

Bereits im Dezember 2020 legt die Bürgermeisterin einen ausverhandelten Planungsvertrag mit ÖBB und Land NÖ zum Beschluss vor, die Haltestellen Unter Oberndorf und Hofstatt schon 2023 zu schließen. Am 17. Februar 2022 wird der neue Bahnhof Maria Anzbach mit der verkündeten Schließung vorgestellt.

■ Anne-Maria Toro Pérez Gruber

WAS TUT DIE POLITIK?

Vor 20 Jahren wurde die ÖBB unter Schwarz-Blau komplett neu aufgestellt und die strategische Ausrichtung von der ‚sicheren und günstigen Beförderung von Menschen‘ zu einer ‚international konkurrenzfähigen globalen Transport-AG‘.

Ergebnis dieser Umstrukturierungen sind aufgelassene Bahnstrecken vor allem in Niederösterreich (einzig die Mariazeller Bahn wurde zum Schmuckstück für die Wallfahrer hochgerüstet) und eine Zukunftsstrategie mit Namen ‚Zielnetzplan 2025‘. Darin wurden erstmals die Effizienzkriterien festgelegt, wie und wofür in Zukunft investiert wird. Maßstab war fortan, wie schnell ich von Wien nach München komme - alles dazwischen war uninteressant. Der Railjet ist in den ersten Jahren nicht einmal in St. Pölten stehen geblieben!

Wir sind als Grüne in Maria Anzbach zum ersten Mal 2005 angetreten und haben uns für den Erhalt der Haltestellen Hofstatt und Unter Oberndorf stark gemacht. Das hat jedenfalls bewirkt, dass sich die ÖVP alle 5 Jahre zu den Wahlen (zuletzt 2020) verbal für die Haltestellen eingesetzt hat - das Engagement war enden wollend, obwohl sie seit 2008 wussten, dass offiziell geplant ist, beide Haltestellen zuzusperren! In der Fortsetzung des Zielnetzplans 2025+, der 2011 offiziell von schwarz-rot beschlossen wurde, ist das erstmals eindeutig enthalten.

Allein in der aktuellen Gemeinderatsperiode haben wir das Thema über Anfragen an die Bürgermeisterin und zuletzt als eigenen Tagesordnungspunkt immer wieder angesprochen - aber egal, wie wir uns einsetzen, es sind 2/3 der Mandatar_innen von ÖVP und SPÖ dagegen! Spannend ist immer wieder zu hören, dass die Entscheidungen schon getroffen seien und dass wir dagegen nichts machen könnten - das gilt sowohl für das Land als auch für die ÖBB. Seit 2005 haben wir im Gemeinderat nichts anderes erlebt als Beschwichtigung und Abwehr.

Bisher hat uns niemand erklären können (oder wollen)

- wie man dem erhöhten Personenbeförderungsbedarf in der Region begegnen will (Klimaticket und steigende Energiepreise bringen mehr Menschen zur Bahn, allein das Angebot fehlt).
- wie ein 20 Jahre alter Plan heute noch unverändert Maßstab für alle Zukunftsinvestitionen sein soll (in der Kommission saßen tatsächlich 20 Männer der ÖBB und eine Frau, die alles aufgeschrieben hat ...).

- es gab vor Jahren tatsächlich das Angebot an die Gemeinde, die kleinen Haltestellen dadurch zu erhalten, dass bis zu 1,5 Millionen € pro Bahnsteig seitens der Gemeinde gezahlt werden. Die aktuelle Planung ist um weit höhere Beträge teurer als die vermeintlich günstigste Variante.
- die vermeintlich günstigste Neubau-Variante ist die Variante 2 über der Unterführung der Schwabstraße - warum wird die nicht weiter verfolgt?
- Warum werden Pkw's und Autobusse über eine „hochalpine Serpentinstraße“ auf Bahnniveau geführt, obwohl ohnehin Lifte gebaut werden und unten schon Friedhofs- und Unimarkt-Parkplatz existieren?“
- dass bisher seitens der Gemeindeführung kein Konzept diskutiert wurde, das sich mit der geplanten oder gewünschten Entwicklung des Ortes sowohl verkehrstechnisch als auch bzgl. Raumentwicklung beschäftigt.

Zugegeben, das sind viele Fragen, die sich angesammelt haben. Aber ehrlich: mit klaren Ansagen, Entscheidungen und transparenten Begründungen würden auch wir uns abfinden. Schade ist nur, dass niemand in der Entscheidungskette die Verantwortung für seine bzw. ihre Entscheidungen wahrnimmt, jede_r sich auf den_die andere_n herausredet. Das Ministerium beruft sich darauf, dass die Gemeinde beschlossen habe, mit der Neuerrichtung der zentralen Station die kleinen Haltestellen zu schließen!

Wir sind aber lange noch nicht dort, dass wir uns mit den vorliegenden Beschlüssen abfinden. Allein die Kostenschraube könnte gravierende Änderungen notwendig machen - für Bauvorhaben explodieren die Preise grade schon in der Planung! Noch ist jede Entscheidung zu den Haltestellen in Maria Anzbach umkehrbar!“

■ Lothar Rehse



Die Zukunft der Haltestellen Unter Oberndorf und Hofstatt?
Im Bild: der ehemalige Bahnhof Schildberg 2022

Aus dem Protokoll der Gemeinderatssitzung am 15. Dezember 2021:

„TAGESORDNUNGSPUNKT 9.

Antrag der Fraktion „Die GRÜNEN“ betreffend Standortentscheidung der ÖBB Verkehrsstation, Beratung und Beschlussfassung

Die Fraktion „Die Grünen“ brachte zum TOP 7 der vergangenen Gemeinderatssitzung vom 18. Oktober 2021 folgenden Antrag ein:

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Winter, sehr geehrte Damen und Herren, die Entscheidung über Bahnhofstandorte im Gemeindegebiet ist weitreichend und legt eine wichtige Rahmenbedingung für die Gemeindeentwicklung fest. Dies gilt insbesondere in Zeiten in denen der Öffentliche Verkehr aufgrund der Ziele beim Klima- und Bodenschutz zunehmend an Bedeutung gewinnen sollte. Die drei Standort-Varianten unterscheiden sich in den diesbezüglichen Wirkungen und auch den Kosten für Gemeinde und Allgemeinheit erheblich. Wir sind daher der Meinung, dass diese Variantenentscheidung transparent für Entscheidungsträger und Bevölkerung nachvollziehbar gemacht werden soll. Es sollten daher die Varianten im Hinblick auf zumindest folgende Aspekte verglichen werden:

1. Kosten für die Gemeinde
2. Kosten für die Allgemeinheit (ÖBB Infra etc.)
3. Nähe zu Siedlungsgebieten bzw. Anzahl der Personen für die der Bahnhof fußläufig gut erreichbar ist (z.B. verschiedene Kategorien bis 300m, 800m, 1.300m Fußweg)
4. Barrierefreiheit
5. Flächenverbrauch und Flächenversiegelung durch Bauwerke
6. Auswirkungen auf Zubringerverkehr bei den jeweiligen Zufahrtsstraßen
7. Eingriff in Lebensräume für Pflanzen, Tiere und Menschen (z.B. Rodlwiese)
8. Auswirkungen auf die Abfuhr von Oberflächenwässern und Wasserhaushalt
9. Möglichkeit und Notwendigkeit der Anbindung an das Busnetz
10. Verfügbarkeit von Parkplätzen für Autos, Räder und Ladestationen
11. Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung nahe der Bahnstation. Ist eine zukünftige Siedlungserweiterung rund um die neue Bahnstation möglich (vgl. Punkt 3)?
12. ... Es wird bei dieser Aufzählung ohne Anspruch auf Vollständigkeit offensichtlich, dass alle Varianten wesentliche Vor- und Nachteile haben.

Der Gemeinderat möge folgendes beschließen (Punkte bitte getrennt zur Abstimmung bringen):

1. Einen Variantenvergleich der Standorte gemäß oben angeführter und ggf. noch zu ergänzender Aspekte durchzuführen und die Ergebnisse im Gemeinderat zu präsentieren und darüber zu beraten.
 2. Publikation der Ergebnisse des Variantenvergleichs im Gemeindeinformationsblatt IFB.
 3. Information und Befragung der Gemeindegänger*innen bezüglich der umzusetzenden Variante.
 4. Abschließende Information und eingehende Beratung über die Variantenentscheidung im Gemeinderat.
- ...

Vizebürgermeister Helmut Peter bezeichnet den Antrag in Hinblick auf eine Beschlussfassung als nicht erfolgsversprechend, da eine Entscheidung, wie sie dieser Antrag verlangt, sämtliche weitere Varianten ausschließen würde und dem entgegensteht, was bereits 2017)* bei der Variantenentscheidung beschlossen wurde. GGR Künstler ergänzt, dass es befremdlich ist, dass man sich über Entscheidungen, die ein Gemeinderat in der vergangenen Periode getroffen hat, in der aktuellen Periode hinwegsetzen soll.

Aus diesem Grund unterbreitet Vizebürgermeister Helmut Peter den Vorschlag, dem Antrag der Grünen nicht zuzustimmen und stellt folgenden Gegenantrag:

Der Gemeinderat möge beauftragen, die derzeit geplante Variante weiter zu verfolgen und regelmäßig über den Fortschritt zu berichten.

Der Gemeinderat stimmt mit 3 Gegenstimmen)** (GGR Wimmer, GR Jabkowski, GR Rehse) dem Antrag von Vizebürgermeister Peter zu.“

) In der Gemeinderatssitzung im Sommer 2017 wurden uns seitens der ÖBB drei Möglichkeiten zur Modernisierung der zentralen Bahnstation in Maria Anzbach präsentiert. Dabei wurde die Sanierung der bestehenden Haltestelle (Variante 1) wegen der Kurvenlage als nicht sinnvoll dargestellt. Variante 2 (über der Schwabstraße) und Variante 3 (über dem Nürnberger Eierlein) wurden gleichwertig hingestellt. Auf Wunsch von Helmut Peter wurde ein - ausdrücklich nicht als Gemeinderatsbeschluss benanntes - Meinungsbild erhoben. Das fiel angesichts der präsentierten Vorzüge deutlich für die Variante 3 aus. Einen Gemeinderatsbeschluss dazu hat es erstmals mit dem Planungsvertrag 2022 gegeben!*

*)**It. Protokoll nur 3 Grüne Gegenstimmen, weil Martin Mühlbauer bei der Sitzung verhindert war, obwohl er unseren Antrag erarbeitet hat*

WILLST DU AUTOFAHREN

ODER MUSST DU?

Jede_r sollte das Recht haben, ein Leben ohne eigenes Auto führen zu können!

Im ländlichen Raum ist nicht vorgesehen, dass mobil sein will, wer kein Auto besitzt. Es wird als „Ausnahme“ deklariert und hat sich dramatisch verschlechtert. Das Kümern um diese Personengruppe wird als anstrengend empfunden.

Verändert hat sich durch die Automobilität nicht die Anzahl der Wege, sondern ihre Länge! ¹⁾

Im Schnitt ist ein Auto pro Tag 45 min im Einsatz, den Rest steht es - häufig im öffentlichen Raum. Platzverbrauch je Verkehrsmittel: Auto 100 m² (mehrere Parkplätze + die Fläche, die es befährt), Bus 20 m², Fahrrad 10 m², Eisenbahn 7 m² und Fußgänger_in 2 m². Alle nehmen das Auto als gefährlichstes Verkehrsmittel hin. Das gesamte öffentliche Leben wird dem Auto untergeordnet.



Die Folgekosten werden von allen getragen – auch von jenen, die nicht einmal einen Führerschein haben und auch kein Auto besitzen.

Immer noch werden schwächere Verkehrsteilnehmer_innen dem Auto untergeordnet: Unterführungen für Fußgänger_innen, damit der Autoverkehr fließen kann, Ampelschaltungen werden für Autofahrer_innen optimiert, kein oder zu wenig Platz für Fahrräder.

Die derzeitige Verkehrsplanung ist männlich. Es gibt kaum Frauen in den führenden Planungsgremien. Die sozialen Auswirkungen dieser Verkehrsentwicklung sind enorm. Öffentlicher Verkehr wird als Berufsverkehr geplant: Montag bis Freitag morgens und abends, am Wochenende ausgedünntes Angebot.

Frauen nutzen Verkehr anders: Sie verwenden häufiger öffentliche Verkehrsmittel und zu anderen Zeiten. Sie haben andere Wege und andere soziale Netzwerke (Kinderwagen, zu pflegende Angehörige) und gehen mehr zu Fuß. Die Wege, die unentgeltlich als Teil der Fürsorgearbeit zurückgelegt werden, bleiben oftmals folgenlos in der Planung, statistisch irrelevant und unsichtbar. ²⁾

Gutes Leben für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und ältere Menschen braucht Platz!

Es muss sich die Raumplanung so verändern, dass eine soziale Teilhabe am Alltag für ALLE möglich ist: Nahversorgung ohne Abhängigkeit von Hol- und Bringdiensten, selbstständige Mobilität durch kurze Wege zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Plätze zum Rasten und ungefährliche Wege, die auch für Menschen mit Einschränkungen (Rollatoren, Rollstuhl, Kinderwagen) benutzbar sind.



¹⁾ Prof. Hermann Knoflacher; Stehzeuge.

Der Stau ist kein Verkehrsproblem, 2009, S 37. Zitiert in:

²⁾ Diehl, Katja; Autokorrektur, S Fischer, Frankfurt/Main, 3. Auflage, 2022, S 100