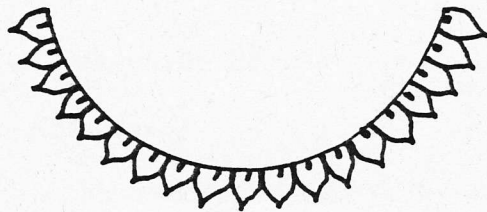
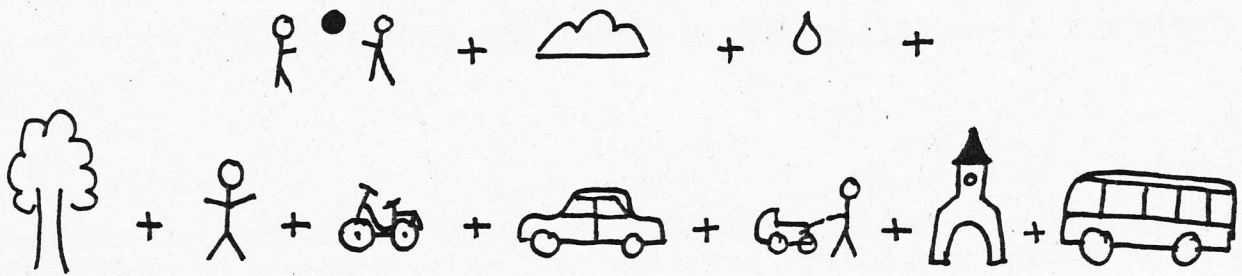




VERKEHRSKONZEPT FÜR GENGENBACH





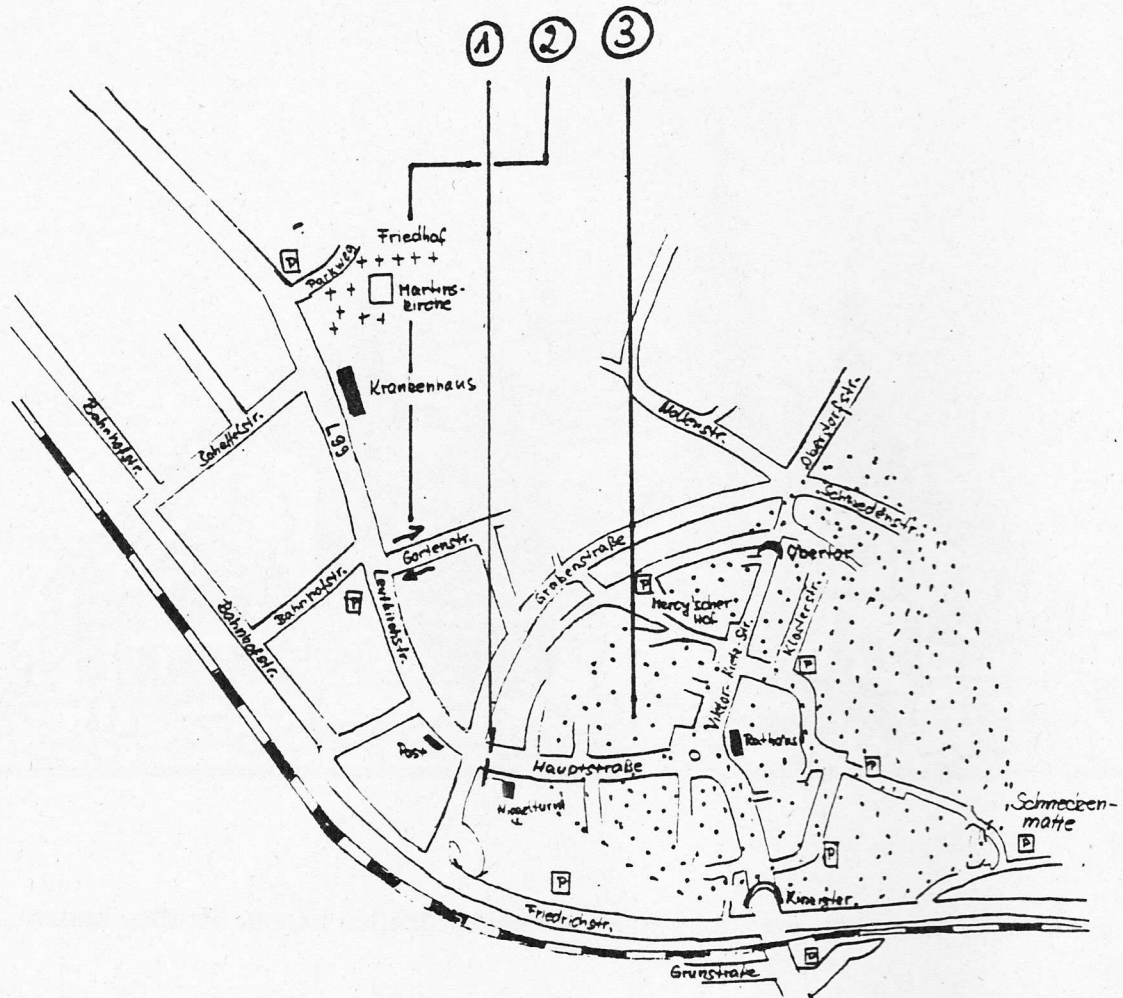
Immer mehr Verkehr – was tun? Straßen bauen, Straßen bauen, Straßen bauen ...

... und wo bleiben Menschen und Umwelt in unserer Stadt und Umgebung?

In unserem Kommunalwahlprogramm haben wir beanstandet, daß in Gengenbach Verkehrspolitik betrieben wird, ohne daß ein schlüssiges Gesamtkonzept vorliegt. Mit dieser Broschüre wollen wir, die Grüne Liste Gengenbach (GLG), ein eigenes Konzept vorstellen, das vor allem folgende Bedingungen erfüllt:

- Umweltverträglichkeit
- Sparsamkeit
- Verkehrsvermeidung, soweit wie möglich
- Menschenfreundliche Innenstadt
- Förderung des Fahrrad-Verkehrs

1. Verkehrsführung in der Innenstadt



- ① Sperrung der Einfahrt in die Innenstadt an "Berger's Eck" (ausgenommen Linienbusse und Radfahrer)

vorgeschriebene Fahrtrichtungen:
 aus Richtung Krankenhaus: rechts
 aus Richtung Bahnübergang: links und geradeaus

- ② Öffnung der Gartenstraße für gegenläufigen Verkehr

- ③ Verkehrsberuhigte Zone Innenstadt bis zum Parkplatz Schneckenmatte und in der Schwedenstraße/Otto-Ernst-Sutter-Weg (um den Kindergarten herum) sowie Oberdorfstraße (links des Baches/Seite mit geraden Hausnummern).

Bislang wurde die Verkehrslage an "Berger's Eck" durch die Einbahnstraßenregelung in der Garten- und Grabenstraße künstlich verschärft.

Der Verkehrsfluß an "Berger's Eck" wird im wesentlichen durch die Fahrzeuge behindert, die geradeaus in die Innenstadt oder nach links in die Grabenstraße einfahren wollen. Die Sperrung der Einfahrt in die Innenstadt an "Berger's Eck" (frei für Linienbusse und Radfahrer) verhindert Staus und verringert gleichzeitig das Verkehrsaufkommen an diesem Knotenpunkt. Der Verkehr verteilt sich gleichmäßiger, Garten- und Grabenstraße werden in erträglichem Maße stärker belastet.

Wird dieses Konzept umgesetzt, kann verkehrstechnisch auf die ohnehin aus finanziellen, denkmalschützerischen und ökologischen Gründen nicht vertretbare Umfahrung Bahnhofstraße verzichtet werden.

Für den Bau der Umfahrung Bahnhofstraße wird gerne das Argument der Innenstadterweiterung vorgetragen. Doch dies kann auch mit viel weniger Aufwand erreicht werden, wie z. B. durch:

- ④ Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zwischen Schwarzwald-Apotheke und Berger's Eck (Die Bahnhofstraße muß auch bei dieser Lösung **nicht** zur Umfahrung ausgebaut werden!)
- ⑤ Verbreiterung des Gehwegs auf der stadtauswärts rechten Seite (gegenüber der Post)
- ⑥ Schaffung einer freundlicheren Atmosphäre durch Bepflanzung

Verkehrsberuhigte Innenstadt

Eine verkehrsberuhigte Zone in der Innenstadt würde endlich die vielbeschworene Gleichberechtigung von Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern gewährleisten. Der Aufenthalt in der Innenstadt wäre somit für Anwohner und Besucher angenehmer und ruhiger (positive Auswirkung auch auf die ansässigen Geschäfte), die umstrittene Totalsperrung an Sonn- und Feiertagen könnte wegfallen (Kosten bisher: ca. 50.000,- DM jährlich).

Vorteile unseres Vorschlags:

- * Vermeidung kostenintensiver Baumaßnahmen
- * Verkehrsentlastung durch geschicktere Nutzung vorhandener Straßen
- * Der Autoverkehr wird zu den umliegenden Parkmöglichkeiten hingeführt (Friedrichstraßen- und Schneckenmatte-Parkplatz).

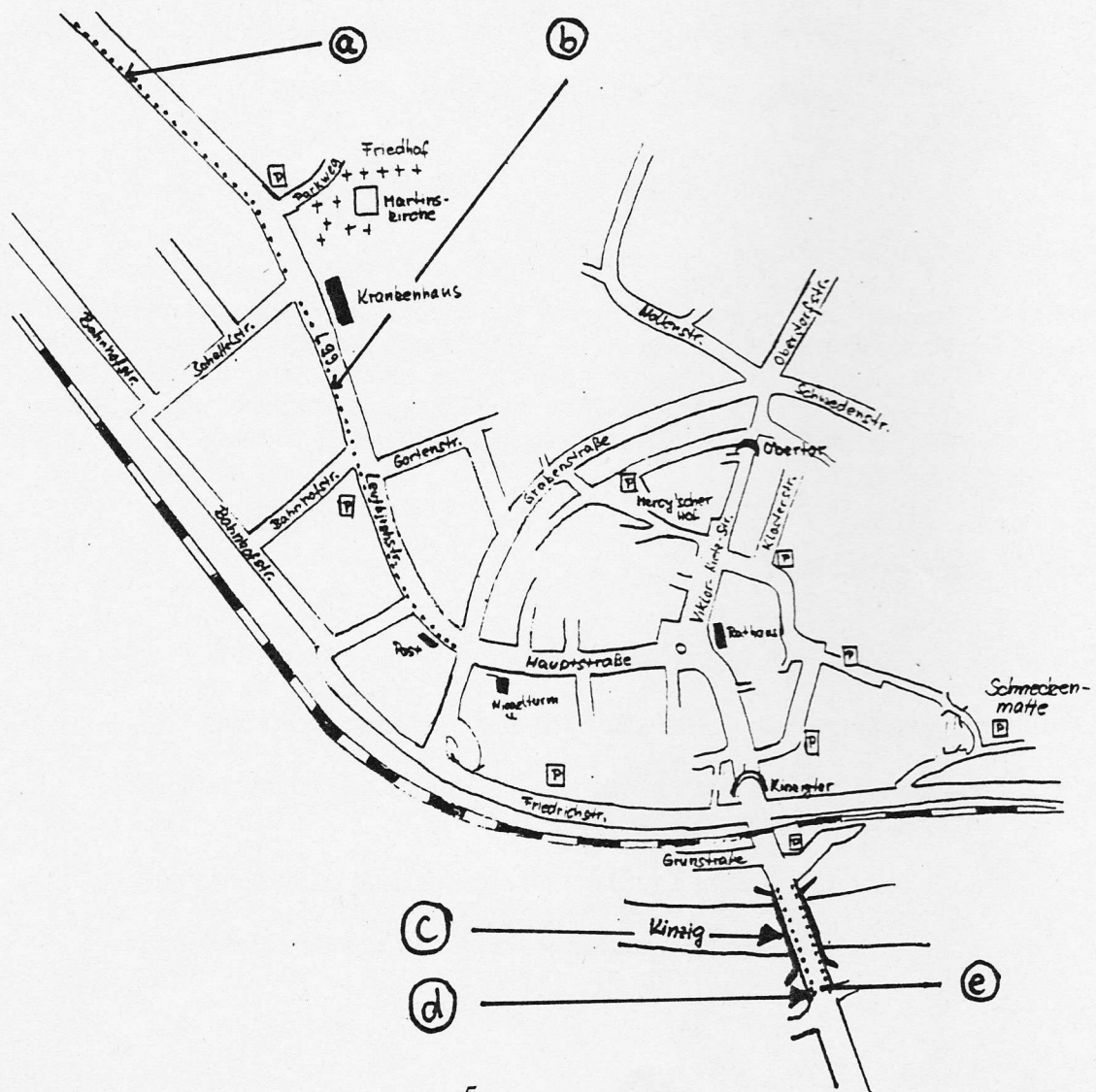
Die Umwege, die die Autofahrer in Kauf nehmen müssen, sind recht gering und werden durch die Stauvermeidung wieder wettgemacht. So ist die Hoffnung berechtigt, daß die ungewohnten Wege nach einer kurzen Anlaufphase angenommen werden.

2. Förderung des Fahrrad-Verkehrs

Gerade für Kurzstreckenfahrten innerhalb der Stadt ist das Fahrrad eindeutig das gesündere, umweltverträglichere und manchmal sogar zeitsparendere Verkehrsmittel. Mit geringem Aufwand kann der Umstieg auf das Fahrrad gefördert und attraktiver gestaltet werden.

Unsere Vorschläge:

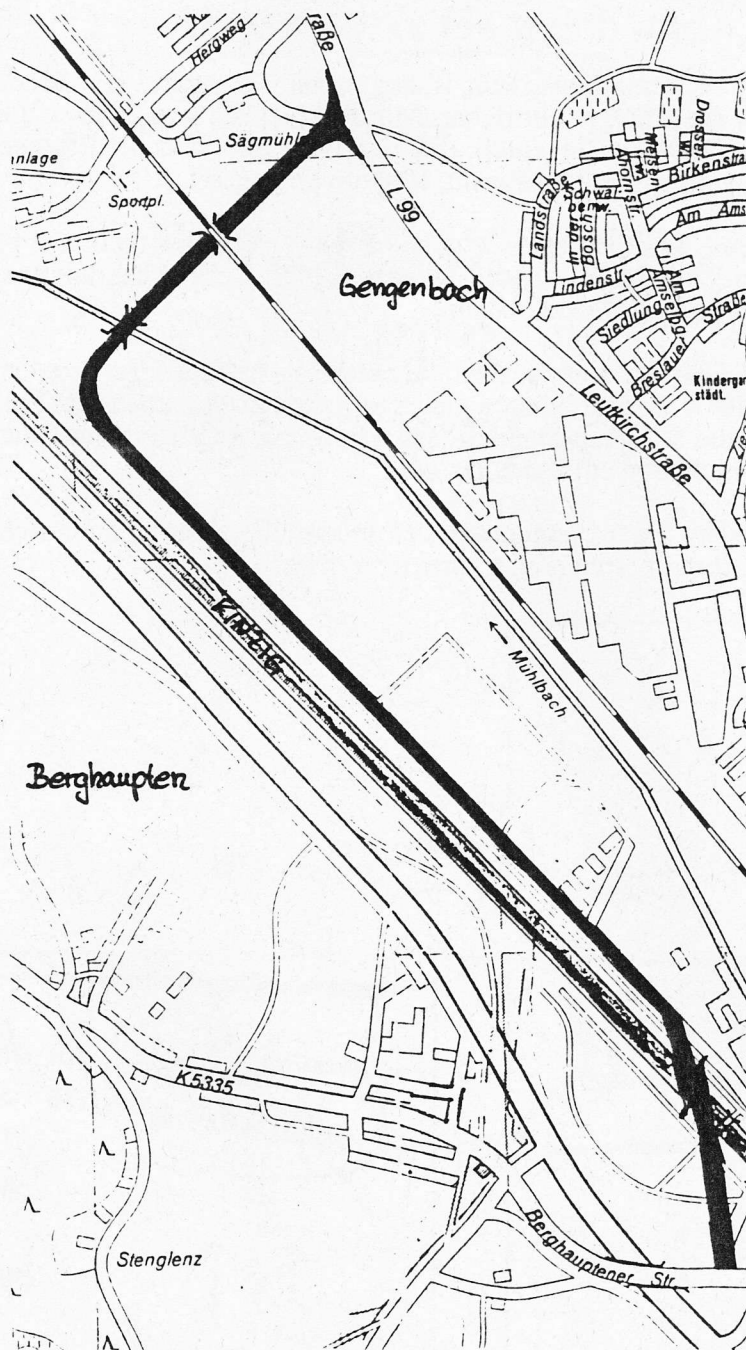
- (a) Schließung der Radweglücke zwischen Einfahrt Hukla und Alter Spitalweg
- (b) Radweg vom Krankenhaus bis Berger's Eck
- (c) Radstreifen auf beiden Seiten über die gesamte Kinzigbrücke
- (d) in Richtung Vorstadt Verbreiterung des Fahrradstreifens an der Haltelinie der Ampel, um für die Fahrradfahrer eine Aufstellmöglichkeit vor der Autoschlange zu bieten
- (e) Schaffung einer Links-Abbiegerspur für Radfahrer in Richtung Sportplatz
- (f) Errichtung von Fahrradabstellanlagen (die diesen Namen auch wirklich verdienen) am Bahnhof, an stark frequentierten Bushaltestellen (Bike & Ride), am Rathaus, an der Fachhochschule, bei Einkaufszentren, ...)



3. Nordumfahrung

Es gibt sicherlich einige Gründe, die aus Sicht des Autofahrers für den Bau einer Nordtangente sprechen, wie sie momentan geplant ist (voraussichtliche Kosten ohne Planung, Umweltverträglichkeitsprüfung und Gutachten: 25.000.000,- DM). Wir können uns jedoch nicht mit dem Gedanken anfreunden, daß der vorgesehene Brückenbau über die B 33 einen zusätzlichen Riegel durch das Kinzigtal bildet. Den enormen Landschaftsverbrauch und die hohen Kosten, die dadurch entstehen, können wir ebensowenig akzeptieren.

Wir schlagen daher vor, eine "schlanke Nordumfahrung" zu verwirklichen, und dies auch nur, wenn tatsächlich ein Gewerbegebiet im Berghauptener Feld entsteht.



Auf eine zusätzliche Brücke über die B 33 kann verzichtet werden, wenn die bestehende Brücke (Berghauptener Straße) genutzt wird. Schon in früheren Jahren war hier eine Brücke über die Kinzig geplant.

Die Anbindung an die L 99 kann nach unseren Überlegungen in Höhe des bestehenden Weges zur Pizzeria "Capri" parallel zum alten Sägewerk erfolgen. Hier ist der Bahndamm erhöht. Soll eine Unterführung gebaut werden, dann sinnvollerweise hier.

Nachwort:

Mit unseren Vorschlägen soll die festgefahrene Diskussion neu belebt werden, wie am sinnvollsten mit dem mittlerweile jedes vernünftige Maß sprengenden (Auto-)Verkehr umgegangen werden soll.

Eine völlige Ausrichtung auf den Autoverkehr ist angesichts der damit verbundenen massiven Umweltbelastungen nicht mehr länger vertretbar. Mit dem Neubau von Straßen und Parkplätzen wird das Problem nicht gelöst – im Gegenteil: das Verkehrsmittel, das die Probleme verursacht, wird gefördert und die Situation nicht entspannt, sondern verschärft.

Als Rechtfertigung für diese Politik werden von konservativen Verkehrsplanern Horrorszenarien hinsichtlich des künftigen Verkehrszuwachses entworfen – doch dabei handelt es sich nicht um eine schicksalhafte, unabwendbare Entwicklung.

Die Verkehrspolitik darf nicht nur mehr schlecht als recht die bestehenden Probleme verwalten. Durch neue, phantasievolle Konzepte müssen günstige Rahmenbedingungen für Fortbewegungsarten geschaffen werden, die für Mensch, Stadt und Umwelt verträglicher sind und somit die "üblichen" Probleme gar nicht erst entstehen lassen.

Wir wollen eine autogerechte Stadt Gengenbach verhindern, die letzten Endes nicht nur ihren Grüngürtel, sondern auch ihren besonderen Charakter verliert.

