

SPD zur Verkehrsentwicklung in Auringen

Im Dezember 1984 veröffentlichten wir in der damaligen Ausgabe des "AURINGER" unsere Zielvorstellungen zur Verkehrsplanung für Auringen im Rahmen des Kommunalwahlprogramms für die Legislaturperiode 85 - 89. Die Hälfte der Legislaturperiode ist abgelaufen; Zeit für eine Zwischenbilanz. Zuerst einige Worte zur Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsstruktur Auringens:

Die Bauleitplanung nach 1948 hat, wohl bedingt durch die Topographie und die Grundstücks- und Siedlungspolitik der damals verantwortlichen Politiker zu einer Zerteilung und Zersiedlung des heutigen Stadtbezirks Auringen geführt. Vergleichbare Situationen gibt es in dieser Form bei keinem unserer Nachbarorte. In Auringen wurde zunächst der Hang Am Rotenberg durch die deutschen Umsiedler nach 1948 bebaut.

Dann entwickelten sich Neubaugebiete - wie anderswo auch - am Rande des alten Dorfkernes. Erst in den 70-er Jahren entstanden die Siedlungen "Tannenring" und "Auf den Erlen", die nun entlang der L 3028 (Am Wellinger) ein nur 100 bis 200 Meter breites aber 1500 Meter langes Siedlungsband bilden. Die größte Einwohnerdichte auf den Hektar bezogen wird z.Z. Auf den Erlen erreicht.

Diese Siedlungsentwicklung führte zu "hausgemachten" Problemen mit dem Autoverkehr zwischen den Ortsteilen Auringens selbst. So haben heute mehr als 62% des Verkehrsaufkommens im alten Ortskern Quelle und Ziel der Fahrten in Auringen und nur 13 bis 38% sind Durchgangsverkehr, d.h. Fahrten, die durch Auringen durchgehen und z.B. in Naurod beginnen und nach Medenbach führen.

Durch Kraftfahrzeugaufkommen entstandene Problembereiche sind:

1. August-Ruf-Straße

Während die Siedlungsteile im Osten Auringens, wie Tannenring, Dreiherrnstein, Am Roten Berg und Auf den Erlen nur Kraftfahr-

zeugverkehr zu bewältigen haben, der dort entsteht oder dort sein Ziel hat, müssen insbesondere die Straßenzüge August-Ruf-Straße, Alt-Auringen und Schloßgasse Durchgangsverkehr zu und von den anderen Ortsteilen aufnehmen.

Die Probleme mit dem motorisierten Individual- und Busverkehr kumulieren in der August-Ruf-Straße: Hier sind die größten Verkehrsmengen (346 Kfz/Spitzenstunde) gezählt und die höchsten Geschwindigkeiten - nimmt man die L 3028 aus - gemessen worden (15% aller Kraftfahrzeuge fahren schneller als 67 km/h).

Besonders gefährliche Situationen entstehen in der Kurve an der Einmündung der Straße in der Hohl, beim Überqueren der Straße durch Fußgänger in der Nähe des Aubachs, in der Steigungsstrecke mit Straßenkrümmung und an der Einmündung der Straße Auf den Erlen.

2. Alt Auringen

Der südliche Teil ist ähnlich belastet wie die August-Ruf-Straße. Der mittlere Teil zwischen In der Hohl und August-Ruf-Straße ist von der Kraftfahrzeugeumenge her am geringsten belastet (70 Kfz/Spitzenstunde).

Kritisch ist der mittlere Straßenabschnitt zwischen Schloßgasse und In der Hohl. Hier beträgt die beobachtete Verkehrsmenge 150 Kfz/Spitzenstunde im Zweirichtungsverkehr bei einer Breite der Straße zwischen den Hauswänden von z.T. weniger als 5 Metern. Lkw-Verkehr und Busbetrieb mit

**Liebe Bürgerinnen
und Bürger
in Auringen,**

es ist schon eine Weile her, daß Sie die letzte Ausgabe der Stadtteilzeitung des SPD-Ortsvereins in Ihren Briefkästen gefunden haben. Der Vorstand der Auringer SPD hat sich vorgenommen, Sie in Zukunft wieder mit dem AURINGER zu versorgen. Wir denken, Sie sollen auch außerhalb von Wahlkampfzeiten darüber ausführlicher informiert sein, was in der SPD vor Ort besprochen wird und welche Positionen zu den für unseren Stadtteil wichtigen Fragen eingenommen werden. Themen gibt es genügend! Gleich in dieser Ausgabe wollen wir einen Beitrag zu den möglichen Lösungen der Verkehrsprobleme, unter denen insbesondere die Bewohner von Alt-Auringen zu leiden haben, liefern.

Die Stadtteilzeitung soll Sie aber nicht nur einseitig informieren, sondern Sie auch ermuntern, Ihre eigene Meinung zu äußern. Sie können dies in Form von Leserbriefen tun oder mit einem der Vorstandsmitglieder sprechen. Damit Sie wissen, wer Ihnen als Gesprächspartner in Ihrer Nachbarschaft zur Verfügung steht, drucken wir nachfolgend die Adressen der Vorstandsmitglieder ab:

Adalbert Marschall; A.d.Erlen 5
Ute Braune; Höhenweg 4
Lutz Geisel; Alsbachblick 20
Wolfgang Brendel; A.d.Erlen 30
Violet Schindel; Am Rebenhang 25
Julia Schindel; Am Rebenhang 25
Fabian Beltz; Alt Auringen 78
Ulrich Schmidt; Tannenring 81
Hans Groppler; A.d.Erlen 75
Hans Groß; Tannenring 21
Helga Anna; A.d.Erlen 7

Forts. S.2

"Verkehrsentwicklung"

(Forts. v. S.1)

Gelenkzügen führen täglich zu unerträglichen und gefährlichen Fahrmanövern mit einer besonderen Belästigung und Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer.

3. Schloßgasse und Am Hopfengarten

Die Fahrbahnbreite der Schloßgasse gestattet keinen Begegnungsverkehr zwischen Lkw und Pkw, wenn Fahrzeuge am Fahrbahnrand abgestellt sind. Das führt einerseits zu Behinderungen des motorisierten Verkehrs, dämpft andererseits aber das Geschwindigkeitsniveau. Ebenso mindert die Regelung "rechts vor links" an der Kreuzung Schloßgasse/Hopfengarten die Fahrgeschwindigkeiten und sollte deshalb unbedingt beibehalten werden.

Im Hopfengarten kommt es regelmäßig zu gefährlichen Verkehrssituationen vor dem Kindergarten Eingang, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen oder abholen.

4. Wohngebiete Tannenring und Auf den Erlen

In diesen Wohngebieten besteht für spielende Kinder und ältere Leute eine Gefährdung durch zu schnell fahrende und regelwidrig abgestellte Kraftfahrzeuge.

Die SPD-Auringen hat in Erfüllung ihres Wahlprogrammes im Oktober 1987 einen Katalog von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Auringen als Antrag im Ortsbeirat vorgelegt. Dem Antrag waren Abstimmungsgespräche in einer interfraktionell zusammengesetzten Adhoc-Arbeitsgruppe vorausgegangen. Die beantragten Maßnahmen wurden, soweit möglich, mit dem Fachamt und ESWE abgestimmt.

Der Ortsbeirat ist in seiner Sitzung vom 29.10.87 dem Antrag einstimmig gefolgt. Zu den vom Ortsbeirat beim Magistrat beantragten Maßnahmen gehören, den vorgenannten Problembereichen zugeordnet, die folgenden Maßnahmen:

1. Planung und Durchführung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen in der August-Ruf-Straße

Als geeignete Maßnahmen wurden angesehen:

- * Verengung der Fahrbahn und Fahrgassenversätze
- * Einbau von Fahrbahnteilern
- * Anlegen eines Radweges
- * Änderung der Vorfahrtregelung und/oder Änderung einer Fahrtrichtung

In Rahmen einer Diplomarbeit werden z.Z. Planungsmaßnahmen erarbeitet, die anschließend dem Tiefbauamt der Stadt zur Auswertung zur Verfügung stehen. In dem Antrag war ferner die Einbeziehung

der August-Ruf-Straße zwischen Alt-Auringen und östlicher Bebauungsgrenze im Aubachtal in die 30 km/h-Zone vorgesehen.

2. Alt Auringen

Diese Straße soll als Tempo-30-Zone zwischen Am Weinberg und südlicher Grenze der Bebauung beschildert werden. Die Fahrtrichtung Süd, es handelt sich um relativ wenige Fahrzeuge (60 Kfz/Spitzenstunde), soll aus Alt-Auringen ab Schloßgasse herausgenommen werden, ohne die Straße Alt-Auringen zu einer echten Einbahnstraße zu machen.

Die Buslinie 21 in Richtung Meidenbach soll demgemäß über Schloßgasse und Hopfengarten fahren. Dadurch sollen gefährliche Fahrmanöver, Gefährdung der Fußgänger und Verspätungen im Busbetrieb vermieden werden. Die schnellen Talfahrten mit Pkw oder Motorrädern in Schwachlastzeiten werden ebenso vermieden.

Eine Ausweisung der umgekehrten Fahrtrichtung in Alt-Auringen scheidet wegen der notwendigen breiten und überdachten Einsteigehaltestelle mit vielen wartenden Fahrgästen in der Hohl/Ecke Alt-Auringen aus den Betrachtungen aus.

Eine unzumutbare zusätzliche Belastung der Schloßgasse und des Hopfengartens durch den motorisierten Individualverkehr wird nicht erwartet. 20 der 60 Fahrten sind reiner Durchgangsverkehr, der je zur Hälfte auf die K 659 und auf den Bremtaler Weg ausweichen wird. Die anderen 40 Fahrten in der Nachmittagsspitzenstunde kommen zu 50% aus der Schloßgasse und werden voraussichtlich auf den Hopfengarten ausweichen, d.h. hier müssen pro Tag ca. 400 Fahrzeuge durchfahren.

Dem Antrag entsprechend soll der gesamte Lkw-Durchgangsverkehr durch den alten Ort verboten werden.

3. Schloßgasse und Am Hopfengarten

Um eine reine Problemverlagerung zu vermeiden, müssen flankierende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Hopfengarten eingeleitet werden. Dieses kann kostenneutral bereits durch eine Änderung der Parkordnung in Absprache mit der Feuerwehr und dem Kindergarten erfolgen. Die Straßen Schloßgasse und Am Hopfengarten sollen in die 30-km/h-Zone einbezogen werden.

4. Wohngebiete Tannenring und Auf den Erlen

Für diese Gebiete sind Tempo-30-Zonen beantragt worden.

Diese Maßnahmen liegen nun als Antrag des Ortsbeirates dem Magistrat vor, der in den Fachämtern Tiefbauamt und ESWE Entscheidungen des Magistrates und der Stadtverordnetenversammlung vorbereiten läßt. Eine Prioritätenliste zur Einrichtung von 30-km/h-Zonen hat das Tiefbauamt inzwischen erarbeitet. Auringen wird dabei mit der Zone im alten Ortskern eine vordere Rangstelle einnehmen.

Alle Maßnahmen, die einen Eingriff in die Belange der Anlieger darstellen, werden zu gegebener Zeit, z.B. bei einem Probetrieb der Buslinie, zu besprechen sein.

Die Durchführung der einzelnen Maßnahmen wird durch die Haushaltslage und zunächst durch den Baufortschritt beim Ausbau der Straße in der Hohl bestimmt werden. Die Maßnahmen, die einen starken Eingriff in die alte Struktur bedeuten, sollen zuerst für ca. 3 Monate probeweise eingeführt werden.

Wir, die Mitglieder der SPD-Auringen, erhoffen uns nach der Verwirklichung der beantragten Maßnahmen eine menschengerechtere Verkehrssituation in Auringen. Wir können und wollen den Autoverkehr nicht verbieten, möchten aber mehr Raum und mehr Sicherheit für die Fußgänger und Radfahrer erreichen.

Die Maßnahmen sollen die Auringer Bürger - alle Probleme sind bekanntermaßen hausgemacht - zum Nachdenken anregen, ob wirklich jeder Weg innerhalb von Auringen mit dem Kraftfahrzeug gemacht werden muß.

Wenn nur ein Drittel aller Wege es handelt sich um Wege unter 1 km Länge - in Zukunft, weil Behinderungen und Umwege dazu anregen, mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigt würden, hätten wir einen Beitrag zu mehr Lebensqualität durch eine flächenhafte Verkehrsberuhigung erreicht. (hjt)

Aus dem Landtag



Einen massiven Einbruch beim kommunalen Straßenbau befürchtet der SPD-Landtagsabgeordnete **Karl Heinz Ernst** (46, Fritzlar) im kommenden Jahr. Ursache sind die Kürzungen der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf jährlich 2,5 Milliarden Mark und neue Vorschriften des hessischen Finanzausgleichsgesetzes, nach denen es vom nächsten Jahr an für die Kommunen keine projektbezogenen Zuschüsse mehr für kommunale Straßenbauvorhaben gibt. Finanzschwache Gemeinden, insbesondere im nordhessischen Raum, seien damit nicht mehr in der Lage, ihre Straßenbauvorhaben ausreichend zu finanzieren. Ernst wies in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die Koalition von CDU und FDP auch im Landesstraßenbau die Haushaltsmittel für 1988 bereits gekürzt hat: einschließlich Radwegbau sind es 10,8 Millionen Mark weniger als 1987.

Engpaß im Auringer Kindergarten

Der Auringer Kindergarten verfügt über 80 Plätze, die derzeit alle belegt sind. Aus Zahlen, die im Januar dem Ortsbeirat von der Stadt mitgeteilt wurden, geht hervor, daß nach den Sommerferien 1988 nicht alle Kinder, die es wünschen, einen Platz im Auringer Kindergarten bekommen können.

Zu diesem Zeitpunkt erreichen 33 von insgesamt 64 vorgemerkten Kindern das kindergartenfähige Alter (3 Jahre). Aufgrund der zu erwartenden Abgänge werden 24 Kinder aufgenommen, 9 voraussichtlich nicht.

Auch wenn diese Zahlen sich verändern sollten, was jederzeit durch unvorhergesehene Abgänge oder Dringlichkeitsanträge möglich ist, werden wohl einige Kinder den gewünschten Platz nicht erhalten.

In der Vergangenheit kaum Abgänge während des Kindergartenjahres zu verzeichnen waren, muß man davon ausgehen, daß diese Kinder die geistige und soziale Förderung im Kindergarten bis 1989 entbehren müssen. In einem abgegrenzten Ort wie Auringen ist

dieses besonders problematisch, denn die Auswahl an gleichaltrigen Spielkameraden für die wenigen, die zu Hause bleiben müssen, ist dann nicht vorhanden, bestehende Freundschaften werden auseinandergerissen.

Das Kindergartenpersonal und der Elternbeirat des Kindergartens haben sich intensiv um eine Lösung des Feuchtigkeitsproblems und um die Erneuerung des Teppichbodens bemüht. Die SPD-Fraktion im Ortsbeirat will sie in ihren Bemühungen tatkräftig unterstützen, so daß hoffentlich demnächst die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden.

Um diese und andere Probleme mit den betroffenen Eltern zu erörtern, will die SPD-Auringen am 20.6.1988 um 20 h in der Gaststätte "Hinkelhaus" eine Veranstaltung durchführen.

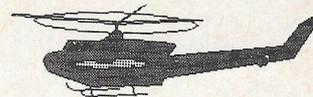
Frau Wiedemann, Leiterin des Kindergartens, Frau Schmuck, Elternbeiratsvorsitzende und Frau Flint vom städtischen Jugendamt haben ihre Teilnahme schon zugesagt. (vs)

Was zum Teufel ist ein JUSO ?

Die Josos sind die Mitglieder der Jugendorganisation der SPD. Das ist zwar seit den 70-er Jahren etwas in Vergessenheit geraten, doch das heißt nicht, daß dieses ewig so bleiben muß: Denn auch hier in Auringen mischen sich Josos in die Angelegenheiten ein, die für die Gemeinde wichtig sind.

Und von denen gibt es eine ganze Menge! Da sind z.B. die geplante Schnellbahntrasse oder die Flugbelästigung durch den Flughafen in Erbenheim. Von der Gefahr durch einen Hubschrauberabsturz gar nicht zu sprechen! Auch die Umweltproblematik läßt sich in Auringen an praktischen Beispielen anschaulich machen.

Wer also Lust hat, seine Meinung einzubringen und sich zu engagieren, melde sich! Julia Schindel oder Fabian Beltz sind unter den Telefonnummern 61337 oder 4331 zu erreichen. (js/fb)



Kellerskopf-Schule in WI-Naurod

Durch drastisch sinkende Schülerzahlen und eine dadurch bedingte prekäre Situation beim Lehrkörper bangt die Kellerskopfschule in Wiesbaden-Naurod um ihr Fortbestehen. Durch die nach der "Wende" in Hessen erfolgte Abschaffung der flächendeckenden Förderstufe besteht augenblicklich keine Chance, das Schülerepotential für die Kellerskopf-(Haupt- und Real-) Schule zu erhöhen. Es besteht eher die Gefahr, daß das Fortbestehen der Schule aufgrund der geringen

Schülerzahl in Frage gestellt wird.

Der SPD-Ortsverein in Naurod nahm sich dieses Themas an und lud zu einer Informationsveranstaltung am 22. 3.1988 nach Naurod ein.

Bei dieser Diskussion über die "Entwicklungsmöglichkeiten der Kellerskopfschule" wurde die Bedeutung einer weiterführenden Schule in der Stadtrandlage, hier speziell Naurod, Auringen und Medenbach, hervorgehoben.

Bei der Diskussion wurde festgestellt, daß man die Attraktivität und den "Ruf" der Schule durch publikumswirksame Maßnahmen fördern muß, so daß das nicht begründete "schlechte Image" langfristig abgebaut wird.

Als Maßnahmen sind eine Schulpartnerschaft mit der Nauroder Partnerstadt Fondettes, Öffentlichkeitsarbeit und Präsentationen an Grundschulen ins Gespräch gebracht worden. (wb)

Die CDU und die Bauern:

Wer viel hat, bekommt viel

Die verfehlte Agrarpolitik der EG bringt die Landwirte im Mittelgebirge, also auch in Hessen, in existentiellen Notlagen. Beschleunigt wird dies noch durch die Landwirtschaftspolitik der Bundes- und Landesregierung, die sich am produktionsintensiven Großbetrieb orientieren. Die bäuerlichen Familienbetriebe bleiben auf der Strecke.

Ein typisches Beispiel: In der Frage der 2-prozentigen Vorsteuerpauschale - klingt nach Fach-Chinesisch, aber es geht um Geld! - waren die Länder Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Saarland dafür, die Einnahmen aus dieser Pauschale als direkte produktionsneutrale Einkommensunterstützung an Landwirte zu gewähren, weil dies auch den kleinen Bauern hilft. Hessens CDU-Landwirtschaftsministerin Irmgard Reichardt stimmte mit den Ländern Schleswig-Holstein und Nie-

dersachsen für eine produktionsbezogene Regelung, die die dort vorherrschenden Großbetriebe bevorzugt.

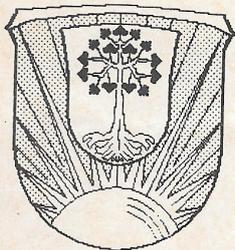
Peter Hartherz (47), Neu-Anspach/Taunus, agrarpolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, kommentiert dies deutlich: „Diese Politik des ‚Wer viel hat, bekommt viel‘ resultiert aus dem großbäuerlichen Selbstverständnis der Frau Reichardt, die mit ihrem 125 Hektar Großbetrieb selbst zu den Begünstigten zählt.“

Hartherz bemängelt ferner den mangelnden Sachverstand der Landwirtschaftsministerin, deren „fachliche Fehler oft Gesprächsstoff liefern“. So hat Frau Reichardt in Friedberg erklärt: „Wir haben folgendes Konzept: Wir wollen den Anbau von Defizitprodukten verstärken, die wir zur Zeit in großen Mengen importieren, wie zum Beispiel Soja oder Tapioka“. Man höre und staune. Denn Tapioka ist Stärke aus der

Maniok-Pflanze, die in den Tropen wächst. Auch die Soja-Pflanze ist mit Sicherheit kein geeignetes Gewächs für den Anbau in Hessen. Will Frau Reichardt die Bauern vertrösten, bis Hessen in Äquatornähe gerückt ist?

Zum Jahresende war im Ministerium die Stelle des Referenten für die Betreuung des Privat- und Kommunalwaldes zu besetzen. Ausgewählt wurde von Frau Reichardt ohne sonst übliche Stellenausschreibung Forstdirektor Riedesel, Freiherr zu Eisenbach, ein Sproß der größten Privatwaldbesitzerfamilie in Hessen. Dazu Peter Hartherz: „Hier ist ein klassischer Fall von Interessenkollision gegeben“. Personalpolitik nach Gutsherrenart.

Bemerkenswert ist sicher, daß Landwirtschaftsministerin Reichardt Ende vorigen Jahres ein Pilotprojekt „Vertragsnaturschutz“ gestartet hat. Damit überläßt das Land Hessen die Aufgaben des Naturschutzes und der Landschaftspflege für eine 13.000 Hektar große Privatwaldfläche voll der Eigenverantwortung der Eigentümer und geht diesen gegenüber finanzielle Verpflichtungen ein. Wem der Wald gehört? Der „Waldgesellschaft der Riedesel, Freiherren zu Eisenbach“.



DER AURINGER

Herausgeber: SPD-Ortsverein
WI-Auringen

Verantwortlich: A.Marschall

Druck: F.Gerich, WI-Biebrich

ICE: Kommt Auringen zum Zuge oder nur unter die Räder ?

"DER NEUE ZUG FÜR DIE NEUEN STRECKEN". So heißt das bei der Deutschen Bundesbahn. "ICE" steht für "Inter-City-Experimental". Zukünftige Anrainer der Rhein/Ruhr-Rhein/Main-Trasse haben Grund, zu befürchten, daß vornehmlich sie es sind, mit denen zwischen den Städten experimentiert werden soll. Nachdem die politischen Entscheidungen ja nun - Telekommunikation hin, Flugzeug her - gefallen sind, gilt es, sich auf die Bahntechnokraten einzurichten. Daß diese im Umgang mit "falschsiedelnden Bürgern" und "planwidriger Natur" auf andernorts bereits erprobte Argumente und Maßnahmen zurückgreifen werden, liegt auf der Hand.

Von den östlichen Vororten Wiesbadens werden die Stadtbezirke Naurod, Auringen, Medenbach und Breckenheim von der projektierten Trassenführung berührt sein. In Auringen sind es vornehmlich die Siedlungsbereiche "Tannenring", "Am Rotenberg" und "Auf den Erlen", die sich den bisher bekannt gewordenen Vorstellungen der Bundesbahn-Planer entsprechend eines Tages unmittelbar neben der Bahnlinie befinden würden. Der Trassenabschnitt im Auringer Bereich ist gekennzeichnet durch die Aufgabenteilung, die Bundesautobahn Köln-Frankfurt zu kreuzen. Dieses wird erforderlich, da hier die von Norden kommend westlich verlaufende Trasse auf die östliche Autobahnseite wechseln soll. Der hier abknickende Verlauf der Autobahn läßt vermuten, daß der Kreuzungspunkt etwa auf der geogr. Breite der Siedlung "Auf den Erlen" zu erwarten ist.

Da nun eine niveaugleiche Kreuzung beider Trassen nicht in Betracht kommt, bietet sich hierfür eine Unter- bzw. eine Überquerung an. Beide Varianten wurden deshalb von der Bundesbahn auch schon angedeutet. Nicht nur aus Kostengründen wird offenkundig eine Hochbaulösung mit einem Brückenbauwerk favorisiert. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß eine geradlinig parallel zur Autobahn verlaufende Schnellbahntrasse die Autobahn in einem Winkel von etwa 17 Grad anschneiden müßte mit der Folge einer zumindest kostentreibend großen Brückenspannweite. Eine Vergrößerung dieses Schnittwinkels ist dadurch erreichbar, daß man im Kreuzungspunkt zwei gegensinnige Kreisbögen aufeinandertreffen läßt. Dieses aber hätte zur Folge, daß die Trasse sich den genannten Auringer Wohnbereichen in völlig unakzeptabler Weise annähern müßte.

Bei dieser Betrachtung spielt der Umstand eine maßgebliche Rolle, daß den Planungen für Schnellbahntrassen neben maximalen Steigungswinkeln auch nicht zu unterschreitende Mindest-Kurvenradien zugrunde gelegt werden. Selbst der wohlmeinende Detailplaner wird daher vermutlich keinerlei Freiheit haben, Auringer Anliegerinteressen bezüglich möglichst großer Distanz zu berücksichtigen.

Die in einer PR-Broschüre zur ICE-Neubaustrecke Hannover-Würzburg beschriebene Selbstverpflichtung, "Siedlungen in möglichst großem Abstand zu umfahren" kann damit für Auringen als nicht machbar abgehakt werden.

Die anstehende Diskussion zwischen den Bahnplanern und Auringer Bürgern wird sich deshalb auf sogen. "Schallschutzmaßnahmen" konzentrieren. Laut Broschüre können solche Maßnahmen Lärmschutzwände oder -wälle sein. Für den extremen Problemfall werden auch Schallschutzfenster an den Häusern der betroffenen Anlieger erwähnt.

Zugegeben: Alle diese Bemerkungen sind spekulativ. Daß sie nicht konkret sein können, ist allein schon in den diversen widersprüchlichen Varianten-Darstellungen der DB begründet. Ohne prophetische Gaben muß man dennoch befürchten, daß eine an Auringen vorbeigeführte Schnellbahntrasse für große Ortsteile unerträgliche Auswirkungen haben müßte. Für Auringer Bürger kann es daher nicht um die Frage der ortsbezogenen Gestaltung sondern allein um die eindeutige Ablehnung dieses Projektes gehen.

Achtung!

Der SPD-Ortsverein WI-Naurod veranstaltet zum Thema "Schnellbahntrasse" im Juni eine Ausstellung im Nauroder "Forum".

Diese Ausstellung soll der Information aller interessierten Bürger dienen.

*Eröffnung der Ausstellung:
Freitag, 10. Juni um 19 Uhr*

*Ende der Ausstellung:
Sonntag, 12. Juni um 16 Uhr*

In dieser Richtung sind bekanntlich bereits parteiübergreifende Bürgerinitiativen aktiv geworden. Diese Initiativen zu unterstützen, sollte auch Anliegen derer sein, die sich bisher noch in der trügerischen Hoffnung wiegen, sie selbst würden ja in ausreichendem Abstand und ohne Sichtkontakt zum späteren Ort des Geschehens wohnen. Die Ausbreitung von Schallwellen ist meistens diffus und folgt generell nicht dem dem "Prinzip Hoffnung".

Nun läßt sich aber das Projekt keineswegs auf ein reines Lärmproblem reduzieren. Die erwähnte Broschüre lobt zwar die planerische Zielsetzung, "schützenswerte Landschaftsbereiche zu schonen", weist aber zugleich darauf hin, daß so etwas nicht immer machbar sei. Das Hessische Naturschutzgesetz fordert in solchen Fällen "Ausgleich" in

unmittelbarer Nachbarschaft oder aber wenigstens "Ersatz" an einem anderen (?) Ort. Die Bundesbahn weist in diesem Zusammenhang selbst auf eine erkannte "Problematik" hin und erwartet daher "Kooperation"! Dem ökologisch weniger orthodoxen Mitbürger sollte zumindest der Aspekt der Freizeitfunktion "seiner" Landschaft eine Überlegung wert sein. Nicht unerwähnt bleiben darf, daß während einer jahrelangen Bauphase massive Einwirkungen in die normalen Lebens- und Wohnabläufe zu erwarten sind.

Nach allen relevanten Gesichtspunkten ist sicherlich dem schienengebundenen Personentransport gegenüber den bisher bekannten anderen Transportmitteln der Vorzug zu geben. Deshalb sollte auch nicht der Installation neuer Eisenbahntrassen irgendwelcher Widerstand gelten. Eben das, was das Schnellbahn-Konzept der Bundesbahn von der bisherigen Bahn unterscheiden soll, schafft die Probleme: Man kann nur "schnell" sein, wenn man ohne Zwischenstop möglichst geradlinig durch die Topographie sticht. Diese Geradlinigkeit aber verbietet dann eine tatsächliche Rücksichtnahme auf Natur und Siedlungen, an deren Planung die Bundesbahn ja auch nicht beteiligt war.

Die Hi-Tec-Profis werden auch im Zusammenhang mit diesem Projekt auf ihre absolute Kompetenz verweisen, die sie in die Lage versetzt, stets optimale Lösungen zu finden. Das soll nicht angezweifelt werden. Gleichwohl muß aber die Frage gestellt werden, wessen Lasten Kompromisse gemacht werden sollen. Die Broschüre läßt dann auch keinen Zweifel daran aufkommen, daß selbstverständlich auch die Interessen der ansiehenden Reisenden sowie die des Steuerzahlers zu berücksichtigen sind.

Halb so schnell wie das Flugzeug und doppelt so schnell wie das Auto" so lautet die Devise der Planer. Und deshalb wird selbstverständlich auch etwas über die Fahrtzeiten zwischen den Start- und Zielbahnhöfen gesagt. Dabei fehlt natürlich auch nicht der Hinweis, daß die Bevölkerung eben nicht homogen über die Fläche der Republik verteilt ist sondern vielmehr in Ballungsräumen siedelt. Daß man vom Kölner Ballungsraum mit diesem Gefährt allenfalls dann doppelt so schnell in den Frankfurter Ballungsraum gelangt, wenn beide Ballungsräume die jeweiligen Bahnhofsvorplätze sind, muß der aufmerksame Leser selbst herausfinden. (hg)