

Untersuchung der Handlungsfelder im Rahmen der Lokalen Agenda 21 am Beispiel der Gemeinde Riedstadt

Kurzfassung der Diplomarbeit von Achim Reußwig

Auf der Konferenz für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen (UNCED) im Jahr 1992 in Rio de Janeiro verabschiedeten Vertreter aus 170 Staaten die *Agenda 21*. Diese versteht sich als umfassende Handlungsanleitung zur Umsetzung einer globalen Partnerschaft, die eine zukunftsbeständige Entwicklung der Staatengemeinschaft unter Berücksichtigung von sozialen, ökologischen und ökonomischen Fragestellungen zum Ziel hat. Dabei steht die Begriff der Nachhaltigkeit im Mittelpunkt, mit dem sich der Anspruch künftiger Generationen auf die gleichen Chancen einer selbstbestimmten Gestaltung ihres Lebens, wie ihn die gegenwärtige hat, verbindet. Entsprechend sind Ressourcen nur in dem Maße zu nutzen, in dem sich diese regenerieren.

Das Kapitel 28 der Lokalen Agenda 21 fordert die Kommunen auf, mit ihren Bürgern in einen Konsultationsprozess einzutreten, um auf der örtlichen Ebene einen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Agenda 21 zu leisten. Da auf kommunaler Ebene die wirtschaftliche, soziale und ökologische Infrastruktur unterhalten wird und die wichtigen planerischen Entscheidungen getroffen werden, sieht die Agenda 21 in einer Kumulation von Aktivitäten zu Lokalen Agenden die Chance zur Lösung der globaler Fragestellungen. Dabei basiert die Lokale Agenda 21 auf dem Handlungsansatz, innerhalb der Bürgerschaft einen Konsens darüber herzustellen, wie zukunftsbeständige Entwicklung auf die Gemeinde hin zu definieren ist und mit welchen Maßnahmen sie erreicht werden kann.

Die Agenda 21 erhebt den Anspruch, alle "wichtigen Themen" der Gesellschaft zu behandeln. Aufgrund der Bedeutung des Verkehrs, zu dessen Entstehung jeder in vielfältiger Weise beiträgt, dessen Nutzen jeder genießt und von dessen Auswirkungen jeder betroffen ist, nimmt dieser in den Fragestellungen des Prozesses der Lokalen Agenda 21 eine wichtige Rolle ein. Zudem bietet sich das Themenfeld Verkehr aufgrund der bestehenden sehr widersprüchlichen Interessen in besonderer Weise zur Bearbeitung in einem Beteiligungsprozess an, der die Einigung auf gemeinsame Leitvorstellungen in den Mittelpunkt stellt.

Dabei stellt sich die Frage nach dem Verhältnis zwischen konventioneller Verkehrsplanung und der Beschäftigung mit dem Themenbereich Verkehr im Rahmen der Lokalen Agenda. Betrachtet man den typischen Prozess von Verkehrsplanungen mit seinen drei Hauptbestandteilen, der Problemanalyse, welche die Erarbeitung eines Zielkonzeptes, die Erhebung von Mängeln und die Analyse des Zustandes umfasst, der Maßnahmenentwicklung mit Abschätzung ihrer Auswirkungen und schließlich der Entscheidung, so fallen wichtige methodische Parallelen auf, die für eine enge Zusammenarbeit genutzt werden können. Denn auch im Prozess der Lokalen Agenda steht zunächst die Entwicklung von Leitbildern und Zielen im Vordergrund, auf deren Grundlage dann Maßnahmenvorschläge sowie Zielwerte entwickelt werden.

Neben den methodischen Berührungspunkten ergeben sich auch inhaltliche Entsprechungen in den Zielen der Verkehrsentwicklung. Das Leitbild vom stadtverträglichen Verkehr berücksichtigt ebenso soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte.

Die Gemeinde Riedstadt, flächengrößte Gemeinde im Landkreis Groß-Gerau mit 20.500 Einwohnern in fünf Ortsteilen befindet sich seit 1996 in einem Konsultationsprozess zur

Erstellung einer Lokalen Agenda 21. Dabei wird sie von der TU Darmstadt wissenschaftlich begleitet.

Die Arbeit an der Lokalen Agenda 21 in Riedstadt beruht hauptsächlich auf dem Engagement von Bürgern in den unterschiedlichen themenspezifischen Arbeitsgruppen. Der Themenbereich Verkehr ist hierbei der Arbeitsgruppe Siedlungsentwicklung und Verkehr zugeordnet, woraus sich eine Betonung des planerischen Ansatzes bei der Betrachtung und Bewertung des Verkehrsgeschehens ergibt. So stellt die Arbeitsgruppe Fragen der Erschließungsplanung und der Vervollständigung von Verkehrsnetzen in den Mittelpunkt ihrer Beschäftigung und fordert schon seit langem die Erstellung eines Verkehrskonzeptes zur Lösung drängender Fragen. Auf dem Weg der Erarbeitung eines Zielkataloges für die zukunftsbeständige Verkehrsentwicklung hat die Arbeitsgruppe bereits eine wichtige Entscheidung getroffen, indem sie sich auf Leitaussagen zur Mobilität geeinigt hat. Daran anknüpfend besteht die Aufgabe, die weitreichenden Formulierungen zu konkretisieren, Begrifflichkeiten zu klären und letztlich konkrete Maßnahmen, Kriterien und Zielwerte im Blick auf die zu erstellende Lokale Agenda 21 zu entwickeln.

Die Betrachtung des aktuellen Verkehrsgeschehens in Riedstadt bietet vielerlei Ansätze für eine aktive Beteiligung der Akteure im Prozess der Lokalen Agenda 21, die in konkrete Verbesserungen der Situation in Riedstadt münden kann. So sind in Riedstadt vielerlei Probleme mit Art, Maß und Nutzung von Verkehrsflächen zu erkennen. In den schmalen Straßenräumen der Ortskerne finden sich kaum Flächen für den Fußgängerverkehr. Ein Überangebot besteht hingegen in den Übergangsbereichen der Ortseinfahrten, was zu hohen Geschwindigkeiten führt. In den Ortsmittelpunkten, aber auch in vielen Wohnquartieren bestehen Probleme mit dem ruhenden Verkehr, der wiederum häufig die Fußgängerflächen beansprucht.

Als weitere Problemfelder können die nicht zufrieden stellende Verknüpfung und Erschließung der Bahnhöfe und das fehlende Angebot an Radverkehrsanlagen bzw. gesicherten Führungen am Problemstellen, beispielsweise am Ende von Radwegen, identifiziert werden.

Unter Nutzung der besonderen Chancen, die der Prozess der Lokalen Agenda 21 hinsichtlich der Einbeziehung der Bürger und deren spezifischen, in alltäglicher Erfahrung gewonnenen Nutzerwissens bietet, können Handlungsfelder für die Weiterarbeit im Themenfeld Verkehr erschlossen werden. Dabei sollen sie eine möglichst zielgerichtete Einbindung in die laufende Erstellung eines Verkehrskonzeptes in kooperativer Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro sowie die Einbindung der Ergebnisse als Beitrag des Themenbereichs Verkehr zur Lokalen Agenda 21 ermöglichen.

Deshalb wurden Fragestellungen ausgewählt, bei denen eine Einigung auf gemeinsame Planungsvorstellungen eine sehr wichtige Voraussetzung für das Gelingen darstellt, oder solche, bei denen Anregungen aus einer möglicherweise unkonventionelleren Sichtweise der Bürger übernommen oder aber Bevölkerungsgruppen beteiligt werden können, die in üblichen Planungsprozessen nicht so stark vertreten sind.

Gegenüber dem konventionellen Planungshandeln bietet die themenübergreifende Konzeption der Lokalen Agenda 21 darüber hinaus die Möglichkeit, Fragestellungen des persönlichen Nutzerverhaltens in den Blick zu nehmen. Wegen der Relevanz dieses Ansatzes für eine Umsetzung von Maßnahmen, die auf eine Sensibilisierung der Bevölkerung angewiesen sind, wird zunächst eine Beschäftigung mit Verkehrszwängen, denen sich die Bürger Riedstadts

ausgesetzt sehen, vorgeschlagen. In der weiteren Beschäftigung können die Anforderungen bestimmter Nutzergruppen wie der Kinder und die der Wirtschaft in den Blick genommen werden und außerdem die Lösung der benannten Verkehrsflächenkonflikte in Angriff genommen werden. Abschließend können weiterhin Beiträge zu vornehmlich infrastrukturellen Fragestellungen wie Radverkehr oder Erschließung und Verknüpfung an Bahnhöfen geleistet werden.