

## Prof. Monheim in Bad Schönborn, Teil 2

Am 22. Juli 2010 referierte Prof. Monheim im historischen Kursaal Sigel in Langenbrücken über Alternativen im Straßenbau und der Verkehrspolitik. Gegen 17 Uhr traf Herr Monheim am Bahnhof Mingolsheim ein. Selbstverständlich mit der S-Bahn Rhein-Neckar, die er selbst mitkonzipiert hatte. Das Empfangskomitee, bestehend aus dem aktuellen AHNU-Vorstand Bernd Nagel und Erwin Holzer, begrüßte den Referenten sehr herzlich. Auf einer kleinen Rundreise wurden die Ortschaften Mingolsheim, Langenbrücken und Kronau bereist. Prof. Monheim wollte auch zusätzlich die Kurgemeinden sowie einige andere neuralgische Punkte begutachten und notierte sich etliches in sein Büchlein. Danach wurde im Restaurant „Unikum“ eine Mahlzeit eingenommen und der Ablauf des Abends besprochen. Im Verlauf des Tischgesprächs ging Prof. Monheim auch auf seine Beobachtungen der „Rundreise“ ein.

Bad Schönborn sollte als Kurort eigentlich eine Vorreiterrolle in Sachen alternative Verkehrspolitik und Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, Rad- und Fußwegen sein. Davon sei hier fast nichts zu sehen. Das Auto hat innerorts fast überall Vorrang. Dazu die Straßen viel zu breit angelegt. Fahrradstreifen oder Radstraßen sind keine vorhanden. Für die Kurgemeinde empfiehlt er dringend die Anschaffung von Leih-Pedelecs, wobei es sich um Fahrräder handelt, die zusätzlich mit einem Elektromotor ausgestattet sind. Die negativen Auswirkungen der milliardenschweren Lobbyarbeit der Mineralöl- und Autoindustrie sind in Bad Schönborn und Kronau überall ersichtlich. Die alternative und menschenfreundlichere Verkehrspolitik hat diese Gelder nicht zur Verfügung und muss mit reiner Überzeugungsarbeit gegen viele Widerstände in Ämtern und Parteien ihren Erfolg suchen. Seiner Meinung nach ist aber eine andere Verkehrspolitik möglich und wird auch in zunehmendem Maße vielerorts verwirklicht. Dazu bedarf es mutiger und innovationsfreudiger Gemeinderäte und Kommunalpolitiker, die mit Fachleuten aus den Hochschulen und den Ministerien direkt zusammenarbeiten und anhand der neuen Gesetze und Verordnungen Lösungen erarbeiten. Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen werden sich in den nächsten Jahrzehnten dramatisch verändern. Nicht nur der Klimawandel wird ein zunehmendes Problem darstellen. Hinzu kommen die Verknappung und Teuerung von Benzin und Diesel, die Zunahme der älteren Mitbürger in der Bevölkerung, immer weniger jüngere Jahrgänge und der Wegfall des gesellschaftlichen Statussymbols „Automobil“. Die einst führende Stelle von Führerschein und Auto hat für die Heranwachsenden immer weniger Bedeutung. Der Besitz elektronischer Kommunikationsmittel wie das i-Pod oder der Laptop stehen bei der Jugend höher im Kurs. Die Veränderung der demografischen Entwicklung darf von den Kommunen nicht verpasst werden. Ältere Mitbürger haben andere Bedürfnisse als jüngere Jahrgänge. Um darauf vorbereitet und für die Zukunft gerüstet zu sein sind nachhaltige Investitionen in die „Stadt der kurzen Wege“ die Voraussetzung. Die Supermärkte auf der grünen Wiese, alle am Rand der Siedlungen angelegt, waren ein Schritt in die völlig falsche Richtung und haben den innerörtlichen Verkehr, der ca. 70 % ausmacht, stark anschwellen lassen. Und gleichzeitig sterben die kleineren Geschäfte im Innenbereich. Einkäufe für den täglichen Bedarf sind besonders für Ältere zu Fuß kaum mehr möglich.

Die „Stadt der kurzen Wege“ verlangt nach einem ausgeklügelten Nahverkehrssystem. Dieses sollte mit kleineren Bussen und mit zehnmal mehr Haltepunkten ausgestattet sein und sich zusätzlich an den Abfahrtszeiten der S-Bahn orientieren. Die gegenwärtige Situation des Busliniensystems bezeichnete Prof. Monheim als mangelhaft. Zudem sollte die S-Bahn doppelstöckige Züge verwenden, um dem Andrang der Reisenden angemessen zu begegnen.

Dann wäre auch die geplante und teure Verlängerung der Bahnsteige in beiden Ortsteilen unnötig. Auf Wunsch würde Prof. Monheim gerne ein Gespräch mit der Leitung der S-Bahn vermitteln. Um die Gemeinde für die Bedürfnisse und Erfordernisse der Zukunft in Sachen Verkehrspolitik auf ganzheitlicher Sicht vorzubereiten sei eine Zusammenarbeit mit Fachleuten einer Hochschule ratsam. Nach Verwirklichung der Maßnahmen könnte sich der Verkehr auf den Durchgangsstraßen soweit beruhigen lassen, dass eine Umgehung nicht mehr nötig ist, der Anteil des Radverkehrs ebenso wie der Anteil an einem effizienten Bussystem auf das Zehnfache gesteigert werden. Und das alles zu einem Bruchteil der Kosten gegenüber einer Umgehungsstraße, die zu einer spürbaren Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens mit allen ihren negativen Folge- und Begleiterscheinungen führen würde. Bitte beachten Sie auch die ausführlichen Berichte zum Thema im Internet unter [www.k3575-initiative.de](http://www.k3575-initiative.de)