

Stellungnahme zu TOP 4 Zentrumskonzept

Schwere und weitreichende Entscheidungen zu treffen erfordern den Mut und Verstand aller Verantwortlichen - und - „Alles beim Alten zu belassen und zu hoffen, dass sich etwas ändert ist die reinste Form des Wahnsinns“, so hat es Albert Einstein einmal treffend formuliert.

Mit der Entscheidung für oder gegen die Einbahnstraßenlösung über das Bauhofgelände und das Quartier nördlich der Ampelkreuzung Holzgasse - Obere Hauptstraße stellt der Gemeinderat die verkehrspolitischen Weichen für Jahrzehnte, was den Zentrumsbereich von Herxheim angeht.

Von welcher Tragweite solche Entscheidungen sein können, möchte ich Ihnen anhand einer historischen Begebenheit, dokumentiert in einer Jubiläumsschrift von 1948 zum 50 jährigen Bestehen der Bahnlinie Landau - Herxheim - (Rülzheim) verdeutlichen:

Zitat: Längst schon - und dies seit vielen Jahren - ist sich auch der letzte Herxheimer im klaren über die aus der Zeit herausgewachsene Forderung, die Bahn bis nach Rülzheim weiterzuführen. Die Herxheimer können ein Liedlein davon singen, wie beschwerlich eine Reise nach Karlsruhe oder Speyer oder Ludwigshafen ist.....“

Kurzum, die Bahn wäre heute noch von großem Vorteil für den Standort Herxheim, hätte man zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Entscheidungen getroffen.

Nicht unähnlich verhält es sich mit dem Zentrumskonzept.

Die Fakten liegen auf dem Tisch. Modus Consult hat berechnet, dass die Einbahnstraßenlösung den Autoverkehr im zentralen Bereich der Oberen Hauptstraße praktisch halbiert, die Trasse über den Bauhof kann den Gegenverkehr aufnehmen.

In Kombination mit einer Nord - Ost Tangente wäre zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Niederhohl- und Oberhohlstraße zu kompensieren.

Alle anderen Maßnahmen, wie die angedachte Verkehrsberuhigung im Zentrum oder die geänderten Verkehrsführungen auf die Ortsumgehungen an den Ortseingängen würden das Verkehrsaufkommen im Zentrum bis zum Jahr 2025 laut Prognose MC immer noch ansteigen lassen.

Die Vorteile einer Einbahnstraße liegen auf der Hand: siehe Anzeige Mitteilungsblatt veröffentlicht am 8. 12. 2016 rechte Spalte:

Mehr Aufenthaltsqualität im Zentrumsbereich

Mehr Raum für Gehwege, Plätze und Radwege

Mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer

Höchstmaß an Verkehrsberuhigung (entsprechende Maßnahmen sind umzusetzen)



Das Zentrumskonzept für Herxheim...

Nutzt der Gemeinderat eine historische Chance ?!!

... ist mehr als eine Einbahnstraße
... hat mit einer Verkehrslösung „Einbahnstraße“ aber mehr Wert mit nachhaltiger Verbesserung:

- mehr Raum für Gehwege, Plätze und Radwege
- mehr Aufenthaltsqualität
- mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Höchstmaß an Verkehrsberuhigung, wie auch die jüngste unabhängige Untersuchung*) belegt

*) Wir danken unserem Ortsbürgermeister für die Veranlassung!

Dafür hat sich unsere Fraktion im Gemeinderat eingesetzt - wie Ihnen 2014 in unserem Wahlprogramm zugesagt!

www.gruene-herxheim.de Herxheim i. Inshalm





Entscheidet sich der Rat für den Zweirichtungsverkehr, dann entscheidet er sich auch für die Beibehaltung der autobahnähnlichen Barriere quer durchs Zentrum.
Wir können ein bisschen verkehrsberuhigend eingreifen - *den Blutdruck senken*.
Wir können ein paar Autos auf die Ortsrandstraße umleiten - *einen Bypass legen*.
Wir können die Straße hier und da aufpflastern - *Herz-Kreislauf-Training*.
Der Patient wird nicht genesen, das Herz Herxheims, wie wir das Zentrum einmal genannt haben, wird aufgegeben, wird aufgegeben werden.

Vorsorglich möchte ich anmerken, dass ich mir bewusst bin, dass diese Stellungnahme nicht den Vorstellungen der „allseits gewünschten und propagierten positiven Binnenkommunikation“ gerecht wird - seis drum.
Der politische Diskurs kann und darf nicht dem Bemühen geopfert werden, einen politisch einheitlichen Meinungsbrei anzurühren, positive Binnenkommunikation kann nicht zur Bibel verantwortlicher Entscheider werden!

Liebe Ratsmitglieder,
nach Wochen und Monaten zähen Ringens, das nicht ohne Blessuren geblieben ist, um für Herxheim das beste Zentrumskonzept auf den Weg zu bringen, stehen wir heute am Scheideweg. Jeder muss für sich entscheiden, frei von parteipolitischen Zwängen, wie viel Raum wir unserem Zentrum für seine weitere Entwicklung zugestehen, oder ob wir alle zukunftsweisenden Ideen dem Autoverkehr unterordnen wollen.

Gerd Müller für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Anlage:
Auszug aus der Jubiläumsschrift von 1948 zum 50 jährigen Bestehen der
Bahnlinie Landau - Herxheim

„die Stadt“ schluckte weder Menschen noch Land. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte man hierzu noch mehr Worte verlieren. Herxheim hatte zeitweise den höchsten Güterumschlag von allen vergleichbaren Bahnhöfen in Bayern erreicht, im Durchschnitt des Jahres 1935 wurden täglich zwanzig Güterwagen im Bahnhof Herxheim abgefertigt.

Gebot der Zeit: Ausbau der Bahn nach Rülzheim

Längst schon — und dies seit vielen Jahren — ist sich auch der letzte Herxheimer im klaren über die aus der Zeit herausgewachsene Forderung, die Bahn bis nach Rülzheim weiterzuführen. Die Herxheimer können ein Liedlein davon singen, wie beschwerlich eine Reise nach Karlsruhe oder Speyer und Ludwigshafen ist. Tägliche Berufsreisende — im Vordergrund die Arbeiter — müssen jeweils von Herxheim und Herxheimweyher mit dem Fahrrad nach Rülzheim fahren, um von dort die Weiterfahrt zu ihren Arbeitsstätten zu erreichen. Umgekehrt müssen die Rülzheimer, wenn sie nach Landau wollen, ihren Weg über Germersheim oder zu Fuß nach Herxheim und von da nach Landau nehmen.

*

Der Artikel wäre unvollständig, würden nicht noch einige, von der Eröffnung bekannte Details erwähnt. Die ersten Zugführer auf der neuen Strecke waren Georg Springer-Queichheim und Leininger-Landau. Als erste Lokomotivführer werden Tau und Bossert genannt. Der Fahrpreis betrug für dritte Klasse Herxheim-Landau 60 Pfennig, zweite Klasse 90 Pfennig. Die erste Fahrkarte von Herxheim nach Landau wurde von dem Bauhilfsarbeiter Ludwig Mohr, Sohn des Händlers Adam Mohr, jetzt Bauunternehmer in New-Haven (USA) gelöst. Der Bierbrauer Eduard Brauner erstand von dem Genannten nach vollendeter Fahrt die Fahrkarte um den Preis von drei Mark. Dem „Eisenbahnkomitee“ hatten angehört: Bürgermeister Schultz, Zigarrenfabrikant Wagner, Prälat Kefeler, Bezirksarzt Dr. Schmitt und die Lehrer Louis und Kaufmann.

Die Heutigen lassen selbstverständlich die Gelegenheit nicht vorbeiziehen, wenigstens in einer Feierstunde den erinnernden Tag festlich zu begehen. Ein Festkomitee, eigens aus diesem Anlaß gebildet, bereitet den Festtag vor. Dem Komitee gehören an: Bürgermeister Franz Kuhn, 1. Adjunkt Georg Trauth, 2. Adjunkt Albert Fichtenlaub, Schulleiter Wannier, Bahnhofsvorstand Karl Kehr, Bahnssekretär Adolf Jochim, Gemeindefinspektor Eduard Rieder, August Deutsch und Josef Schmitt.