

Buchloer Hofnarr

Fakten, Meinungen und Nachdenkliches mit subjektiver Objektivität



Ausgabe 42 – Der Buchloer Hofnarr erscheint in unregelmäßigen Abständen als reine Online-Ausgabe. Werden fremde Quellen verwandt, ist dies im jeweiligen Text angegeben. Sollten Sie einen Gastbeitrag oder einen Leserbrief veröffentlichen wollen, erklären sie sich mit der Nennung Ihres Namens und ihres Wohnorts einverstanden. Der Verantwortliche entscheidet über die Veröffentlichung. Verantwortlich: Hubert Zecherle / Buchloe 15.09.2020

Wohnen und arbeiten

Alle vorhandenen Gewerbegebiete (besonders im Norden Buchloes) sind, soweit möglich, vor der Ausweisung neuer Gewerbeflächen „aufzufüllen“. Innerörtliche Brachflächen können aus Gründen des Flächen- und Umweltschutzes langfristig gesellschaftlich nicht akzeptiert werden. Firmen und private Eigentümer, welche Grundstücke horten, nicht selbst nutzen oder verwerten, sind auch von politischer Seite an den „öffentlichen Pranger“ zu stellen, da (nach Grundgesetz) „Eigentum verpflichtet“.

Südlich der A96 an der Ausfahrt Buchloe-West stehen westlich der Bahnstrecke nach Kaufbeuren gutangeschlossene Flächenreserven zur Erschließung als Gewerbe- oder Industriegebiet bereit (GG).

Alle mit WB gekennzeichneten Flächen stehen als Wohnbaulandreserven zur Verfügung, wobei auf eine wesentlich höhere Verdichtung bei der Bebauung zu achten sein wird um diese Gebiete nicht von Anfang an als „Millionärsviertel“ zu entwickeln. Nur mit einer engeren und höheren Bebauung kann bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden. Der „dörfliche Charakter“

kann in der Stadtentwicklung der Stadt Buchloe kein Planungsziel sein.

Wohnbaugebiete (WB) sind nur noch als allgemeine Wohngebiete auszuweisen um außer Wohngebäuden auch „der Versorgung des Gebiets dienende“ Läden und Gaststätten sowie nichtstörende Handwerksbetriebe und Gemeinschaftseinrichtungen zu ermöglichen. Stichwort „Lebendige Stadt“!

In Bereichen ohne offensichtliche Präferenz sind im Rahmen einer vielfältigen Planung auch Mischgebiete denkbar (MG). Wohnen und Arbeiten stehen hier gleichberechtigt nebeneinander und müssen ohne große Wege miteinander möglich werden.

Stadtplanung braucht Visionen und darf sich nicht auf das Reagieren auf Bauanträge beschränken. Mut und Zuversicht, Vertrauen in die Vernunft der Bürger und die Bereitschaft zur sachbasierten und kontroversen Diskussion sind die Voraussetzung für eine hoffentlich, im Rückblick, zukunftsfähige Stadtplanung.

Stadtentwicklung vs. ReDorfierung

Die „Stadtentwicklung“ wurde in der neuen Sitzungsperiode des Buchloer Stadtrats dem neuen Umwelt-, Energie- und Klimaschutzausschuss und

Stadtentwicklung (Umweltausschuss) als ungeliebtes Kind zugeordnet und dieser soll sich nun kraftvoll die Gedanken machen, die sich der letzte Stadtrat



Bildquelle: Bayernatlas

- „Das geht nicht“ ignorieren
- „Undenkbares“ sagen
- Gedankenspiele zulassen
- „Morgen“ ist wichtiger als „gestern“
- Alle Möglichkeiten „durchspielen“
- Erst zuhören, dann nachdenken und dann erst sprechen
- Zukunft gestalten, statt vorwärtsstolpern
- Die beste Lösung entsteht nicht im Kopf eines Einzelnen, sondern in der Diskussion

mehrheitlich nicht machen wollte oder konnte. In der letzten Sitzungsperiode (2014 – 2020) verweigerte die Mehrheit des Stadtrats Gespräche über die Stadtentwicklung bereits nach zwei Sitzungsjahren „um nicht zukünftigen Stadträten die Entscheidungsfreiheit zu nehmen“. Mal schauen, wann diesmal die Arbeit zu diesem Thema eingestellt wird, denn Stadtentwicklung ist anstrengend, sorgt für Konflikte und Diskussionen im Stadtrat und mit Bürgern, erfordert Vorbereitung und Sachwissen und ist das Gegenteil des von manchem gewünschten „gschmeidigen“ Absitzens der sechs Jahre.

Nach wie vor wird im Buchloer Stadtrat mehrheitlich die Ansiedlung von Gewerbe zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Generierung von Gewerbesteuererträgen befürwortet – das ist richtig und gut so! Wo diese neuen Arbeitskräfte (in Buchloe herrscht Vollbeschäftigung) wohnen sollen – auf diese mehrfach gestellte Frage, blieb die Mehrheit eine

Antwort schuldig. Aufgabe der Stadtentwicklung wird es also sein, den Bedarf an Gewerbeflächen in ein vernünftiges Verhältnis zu Wohnbauflächen zu setzen, ohne den Klimaschutz und die Lebensqualität zu vernachlässigen.

Hierbei sind naturräumliche (z.B. Gewässer), topographische (z.B. Autobahn) und rechtliche (z.B. Gemeindegrenzen, Baulast der Straßen) Beschränkungen mit den Zielen einer Stadtentwicklung zu vereinen.

Der Stadtentwicklungsstandpunkt einiger/vieler wiedergewählter StadträteInnen beschränkte sich bisher auf ein „alles soll so bleiben, wie es ist“, „der dörfliche Charakter muss erhalten bleiben“ und „wir wollen keine Münchener“. Diese Haltung kann man sich leisten, wenn man über ausreichend Wohnraum und Vermögen für sich und die Nachkommen verfügt – sie dient aber nicht dem Gemeinwohl und der Entwicklung der Stadt Buchloe.

Auto & Co.

Das Auto ist aus Buchloe und besonders aus den Dörfern um Buchloe mittel- langfristig nicht wegzudenken und wird ein wichtiger Bestandteil der individuellen Mobilität bleiben. Im Stadtzentrum allerdings verhindert die Konzentration auf das Auto als Verkehrsmittel eine lebendige „städtische“ Innenstadt. Deshalb sollte Die Bahnhofstraße zwischen zwischen Kreisverkehr Bahnhof und der Abzweigung Augsburgener Straße als „Shared Place“ umgeplant und umgebaut werden. Alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autos, ...) teilen sich eine Verkehrsfläche auf einem Niveau (keine Randsteine, Begrenzungen), wobei für alle maximal Schrittgeschwindigkeit gilt. Parken ist auf ausgewiesenen Parkflächen erlaubt. Der Verkehrsraum muss zum Aufenthaltsraum für Bürger, zur Schlenkermeile für

die Besucher der Geschäfte und Lokale werden. Das Auto dient in diesem Bereich der Anlieferung und nur selten der Personenbeförderung.

Die Amberger Straße wird zur einspurigen Einbahnstraße. Die zweite Spur zum Radweg. Die Karwendelstraße wird nach dem gleichen Prinzip umgewidmet. Weitere Straßen könnten bei Bedarf ähnlich umgebaut werden.

Auf den mit der gestrichelten Linie markierten Straßen wird Tempo 50 erlaubt sein, da sie über einen parallelen Radweg verfügen werden. Auf allen anderen Straßen gilt Tempo 30.

Für den kompletten innerörtlichen Verkehr muss das bisherige Primat des Autos zugunsten des Fußgängers und des Radfahrers baulich gebrochen werden.

Ernsthaft Möglichkeiten prüfen, Gespräche suchen und (die eigenen) Vorurteile überwinden.