



Stadtbahn, Dernsches Gelände und Lokale Agenda auf dem Prüfstand Einige kommunalpolitische Themen aus der Sicht der WiesbadenerInnen

Das **WIESBADENER LOKALBAROMETER** steckt als Mehrthemenumfrage eine größere Anzahl verschiedener inhaltlicher Themenbereiche ab, wobei auch aktuelle kommunalpolitische Fragestellungen nicht vernachlässigt werden. Denn für eine "bürgernahe" Politik sollte die Kenntnis der Einstellungen, Beurteilungen und Präferenzen der Wiesbadener Bürgerschaft zu Planungsvorhaben und zukünftigen städtebaulichen Maßnahmen wichtige Informations- und Entscheidungsgrundlage sein.

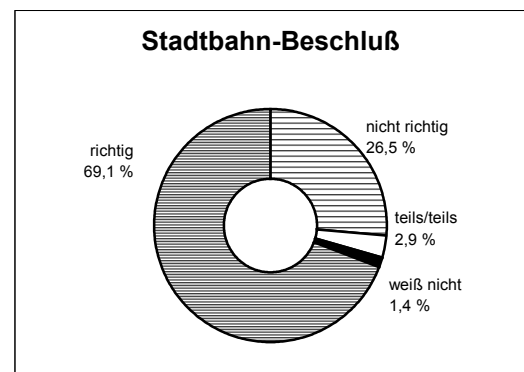
In der Umfrage zur Stadtentwicklung 1998 wurde die Wiesbadener Bürgerschaft (1 000 Befragte) darum zu drei aktuellen kommunalpolitischen Themen befragt: Zum Stadtbahn-Beschluß, zur Gestaltung des Dernschen Geländes und zur Lokalen Agenda.



Stadtbahn

Entsprechend dem Stand der Diskussion zum Befragungszeitraum wurden die Wiesbadener BürgerInnen mit fol-

gender Frage konfrontiert: *"Die Mehrheit der im Stadtparlament vertretenen Parteien hat vor kurzem beschlossen, ein Stadtbahnssystem einzuführen. Eine erste Bahnlinie soll von Bad Schwalbach zum Wiesbadener Hauptbahnhof führen und Pendler aus dem Taunus zum Umsteigen bewegen, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Finden Sie diesen Beschluß richtig oder nicht richtig?"*



69 % der Befragten fanden diesen Beschluß richtig, knapp 3 % verhielten sich ambivalent und knapp 27 % fanden den Beschluß nicht richtig. Unter den Fürsprechern der Stadtbahn sind Männer wie Frauen nahezu gleich vertreten, die jüngeren WiesbadenerInnen



Stadtbahn

dagegen stärker als die älteren. Auch die Berufstätigen ganz allgemein begrüßen in weit höherem Maße diesen Pro-Stadtbahn-Beschluß als Nichtberufstätige. Als starke Befürworter einer Stadtbahn lassen sich unter den Berufstätigen die *"Leitenden Berufe"* auf der einen und Angehörige der Arbeiterschaft auf der anderen Seite erkennen. Überhaupt scheint eine Stadtbahn in viel stärkerem Maße die Interessen mittlerer Einkommensbezieher zu repräsentieren, während ökonomisch Potente dem Stadtbahn-Beschluß weniger gewogen sind.

Die Wohnadresse der Befragten hat wenig Einfluß auf die Bewertung: Mit Ausnahme der am Innenstadtrand und in den alten Ortskernen Wohnenden unterstützen alle in starkem Maße den Stadtbahn-Beschluß.

Eines fällt noch ins Auge: Gebürtige WiesbadenerInnen sind unter den FürsprecherInnen unterdurchschnittlich vertreten, dagegen plädieren gerade die seit etwa 10 Jahren und später Zugezogenen für eine Stadtbahn.

Im nachfolgenden Schaubild läßt sich das Profil der Befürworter und Gegner des Stadtbahn-Beschlusses gut erkennen.

Unter den Befragten, die den Stadtbahn-Beschluß für nicht richtig halten, sind neben gebürtigen WiesbadenerInnen, vor allem Ältere, einfache Angestellte und Beamte, Personen mit mittlerer Schulbildung, aber auch ökonomisch potente Haushalte sowie BesitzerInnen von Wohneigentum überdurchschnittlich vertreten.

Bei dieser Differenziertheit der Meinungsträger dürfen die Gründe, die zu der einen oder anderen Haltung geführt haben, nicht ausgeblendet bleiben.

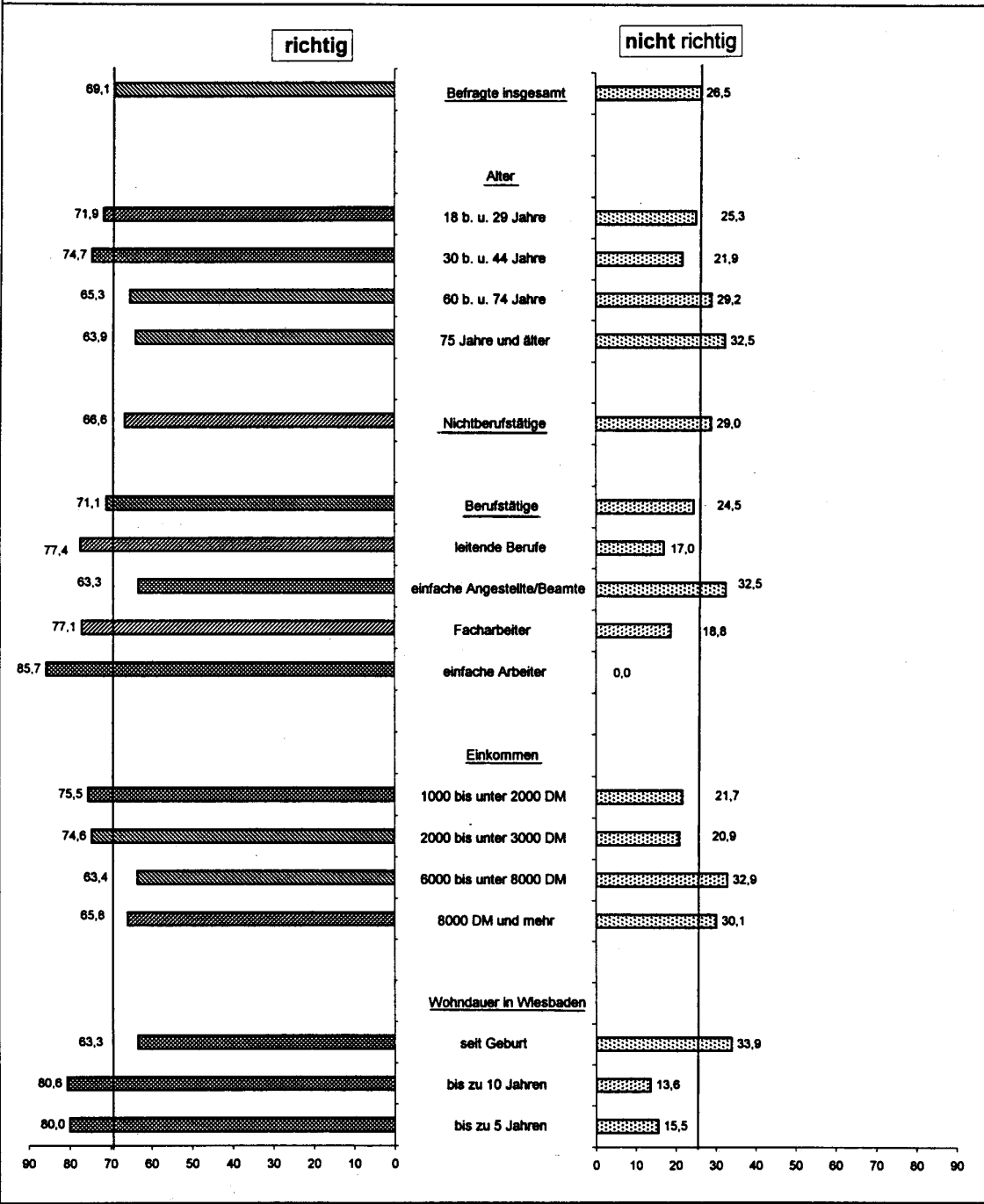
Von den Fürsprechern des Stadtbahn-Beschlusses (69 %) werden eine ganze Reihe von Gründen genannt (insges. 1 350 Nennungen), die für die Einführung eines Stadtbahnsystems sprechen. Bündelt man diese Aussagen, dann lassen sich vier Schwerpunkte herauskristallisieren. An erster Stelle steht die Entlastung des Verkehrs, d. h. knapp 83 % der FürsprecherInnen plädieren deswegen für eine Stadtbahn, weil sie sich von ihr weniger Verkehrsbelastung, weniger Staus, weniger Pendlerverkehr per Auto, mehr Parkplätze aber auch eine verkehrsfreiere Innenstadt erhoffen. Für 28 % der FürsprecherInnen spielen die besseren Mobilitätsmöglichkeiten eine Rolle.



Frage:

Die Mehrheit der im Stadtparlament vertretenen Parteien hat vor kurzem beschlossen, ein Stadtbahnssystem einzuführen. Eine erste Bahnlinie soll von Bad Schwalbach zum Wiesbadener Hauptbahnhof führen und Pendler aus dem Taunus zum Umsteigen bewegen, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.

Finden Sie diesen Beschluß richtig oder nicht richtig?



Quelle: Umfrage 1998; Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Stadtbahn

Die Stadtbahn bietet für sie leichtere, schnellere Verbindungen; man spart Zeit und ist im Winter nicht so stark vom Wetter abhängig. Eine Stadtbahn schafft in ihren Augen prinzipiell mehr Mobilitätsmöglichkeiten. Für 23 % der BefürworterInnen des Stadtbahn-Beschlusses steht der Umweltgedanke an vorderster Stelle. Eine Stadtbahn ist umweltfreundlich, macht weniger Schmutz und auch weniger Dreck als ein Auto. Nicht zuletzt begründen 9 % der Befragten ihre positive Haltung

gegenüber einer Stadtbahn damit, daß sie diese als ein vernünftiges Konzept ansehen, da die alte Bahnstrecke reaktiviert würde, was ökonomisch sinnvoll sei und auch ein zukunftsweisender Ansatz, wie positive Beispiele in anderen Städten zeigten. Auch auf die Sicherheit der Stadtbahn als Verkehrsmittel wurde verwiesen wie auf die Möglichkeit, sich mit der Bahn nahezu stressfrei fortbewegen zu können.

Übersicht 1:

Argumente **für** die Stadtbahn werden getragen vor allem von ...



Entlastung des Verkehrs

Befragten insgesamt	82,6 %
darunter	
• Männer	85,9 %
• 30 b. u. 44jährige	86,7 %
• qualifizierte Angestellte/ Beamte	90,8 %
• Einkommensbezieher von 8 000 DM u. m.	93,8 %

FürsprecherInnen insgesamt 691

bessere Mobilitätsmöglichkeiten

Befragten insgesamt	28,1 %
darunter	
• Frauen	31,3 %
• 75 Jahre u. älter	35,8 %
• Einkommensbezieher von 1 000 b. u. 2 000 DM	42,5 %

FürsprecherInnen insgesamt 691

Umweltfreundlichkeit

Befragten insgesamt	22,9 %
darunter	
• 18 b. u. 29jährige	25,8 %
• Personen mit Abitur/ Studium	26,6 %
• Einkommensbezieher von 8 000 DM u. m.	29,2 %

FürsprecherInnen insgesamt 691

vernünftiges, zukunftsweisendes Konzept

Befragten insgesamt	9,0 %
darunter	
• Männer	11,9 %
• 75 Jahre u. älter	13,2 %
• zwischen 1988 und 1992 nach Wiesbaden Zugezogene.	13,3 %

FürsprecherInnen insgesamt 691

Quelle: Umfrage 1998; Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Konzentriert man sich auf die vier vorhergenannten Hauptargumente der Zustimmung, nämlich *"Entlastung des Verkehrs, bessere Mobilitätsmöglichkeiten, Umweltfreundlichkeit und vernünftiges, zukunftsweisendes Konzept"*, dann verteilen sich die einzelnen Begründungen z. T. recht unterschiedlich über die verschiedenen Bevölkerungsgruppen.

Besonders stark wird die Entlastungsfunktion der Stadtbahn von sozio-ökonomisch potenten Personen, von qualifizierten Angestellten und Beamten sowie von Männern betont, während der Gesichtspunkt der besseren Mobilitätsmöglichkeiten von Frauen, Älteren und sozio-ökonomisch Schwächeren hervorgehoben wird. Das Argument der Umweltfreundlichkeit einer Stadtbahn zählt dagegen vor allem bei den jüngeren WiesbadenerInnen, den gut Ausgebildeten und ökonomisch Potenten. Dagegen sehen vor allem die älteren Befragten ebenso wie die seit fünf bis zehn Jahren in Wiesbaden wohnende Bevölkerung in der Stadtbahn ein vernünftiges, zukunftsweisendes Konzept.

Der im Stadtparlament getroffene Beschluß, ein Stadtbahnssystem einzuführen, fand - wie gesagt - nicht nur Zustimmung unter den Wiesbadene-

rInnen, knapp 27 % hielten diese Entscheidung für falsch. Auch hier wurden wieder eine Reihe von Gründen genannt (insges. 521 Nennungen), die gegen die Einführung einer Stadtbahn sprechen. Für die meisten Gegner des Stadtbahn-Beschlusses (88 %) stand fest, daß der Aufwand für eine Stadtbahn in keinem Verhältnis zum Nutzen steht. So seien nicht nur die Kosten zu hoch, sondern auch die Nutzung zu gering; überhaupt gäbe es schon gute öffentliche Verkehrsverbindungen. Ein Viertel der Stadtbahn-Gegner (25,7 %) sah in der Einführung eines Bahnsystems kein sinnvolles Konzept, bessere Alternativen seien denkbar, wie z. B. der Ausbau des bestehenden ÖPNV-Netzes. Bedenken gegen eine Stadtbahn wurden auch deswegen geäußert, weil diese die Straßen noch weiter verengen würde (14 %) und dem Stadtbild Wiesbadens nicht unbedingt zuträglich sei (8 %).

Auch hier zeigt sich wieder, daß die Argumente gegen den Stadtbahn-Beschluß von den einzelnen Bevölkerungsgruppen unterschiedlich stark vorgetragen wurden.

VerfechterInnen des zu hohen (Kosten-)Aufwandes lassen sich verstärkt sowohl bei den Frauen wie bei den neu Zugezogenen finden; auch halten



Stadtbahn

mehr Frauen als Männer die Einführung einer Stadtbahn für kein sinnvolles Konzept und gehen hier mit Befragten mittleren Alters sowie mittleren und besseren Einkommens konform.

Insbesondere für Männer und Besserverdienende stellt die Stadtbahn mit ihrer Raumbeanspruchung ein Ver-

kehrshindernis dar. An eine Abträglichkeit des Stadtbildes durch die Stadtbahn denken vor allem ältere WiesbadenerInnen und ökonomisch Potente. Nicht zuletzt werden auch Umweltgesichtspunkte (wie Lärm und Reduzierung des Baumbestandes) gegen eine Stadtbahn ins Feld geführt.

Übersicht 2:

Argumente **gegen** die Stadtbahn werden getragen vor allem von



zu hoher Aufwand	
Befragten insgesamt	87,9 %
darunter	
• Frauen	91,2 %
• Bezieher mittleren Einkommens (3 000 b. u. 5 000 DM)	92,9 %
• NeubürgerInnen (bis zu 5 Jahren in Wiesbaden wohnhaft)	94,1 %
GegnerInnen insgesamt.....	265

kein sinnvolles Konzept	
Befragten insgesamt	25,7 %
darunter	
• Frauen	31,3 %
• 45 b. u. 59jährige	34,3 %
• Einkommensbezieher von	
- 5 000 b. u. 6 000 DM	38,9 %
- 8 000 DM u. mehr	31,8 %
GegnerInnen insgesamt.....	265

Stadtbahn als Verkehrshindernis	
Befragten insgesamt	14,0 %
darunter	
• Männer	17,2 %
• Einkommensbezieher von 6 000 DM u. m.	22,5 %
• qualifizierte Angestellte/ Beamte	23,8 %
GegnerInnen insgesamt.....	265

Abträglichkeit des Stadtbildes	
Befragten insgesamt	8,3 %
darunter	
• Frauen	10,2 %
• 75 Jahre u. älter	18,5 %
• Einkommensbezieher von 8 000 DM u. mehr	13,6 %
GegnerInnen insgesamt.....	265

Quelle: Umfrage 1998; Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung

Dernsches Gelände ?

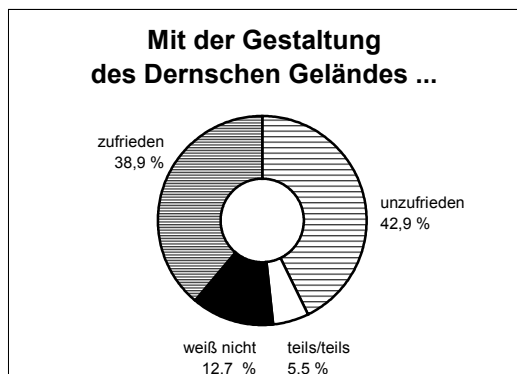
Unterm Strich bleibt jedoch festzuhalten: Den Gegnern stehen mehr als 2 ½ mal soviel Befürworter der Stadtbahn gegenüber.

Dernsches Gelände ?

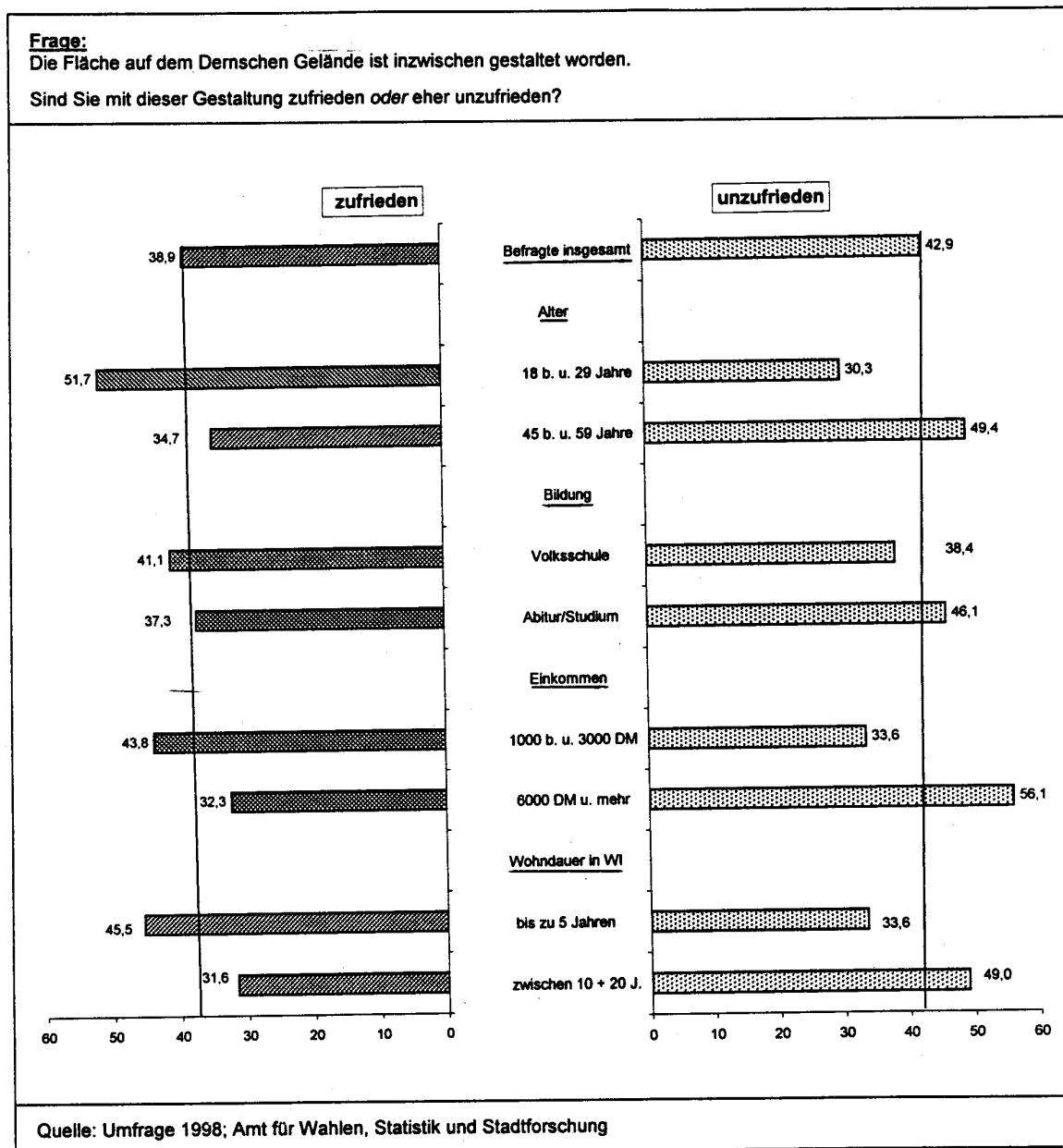
Reichlich Diskussionsstoff hat bisher auch die Gestaltung des **Dernschen Geländes** geliefert. Die Wiesbadener Bürgerschaft zeigte sich bei den Planungen und Erörterungen zu dem direkt neben dem Rathaus gelegenen Platz äußerst engagiert, hier ein Grund die WiesbadenerInnen nach ihrer Meinung zum jetzigen Zustand des Geländes zu fragen. 43 % der WiesbadenerInnen und damit die Mehrheit sind mit der jetzigen Gestaltung des Dernschen Geländes unzufrieden, 39 % dagegen zufrieden und knapp 6 % verhalten sich ambivalent. Hinzu kommen gut 12 %, die keine Meinung zur Gestaltung äußern können oder wollen.

Zu den Zufriedenen zählen vor allem die jüngeren WiesbadenerInnen, Einkommenschwächere, in größeren Haushalten Lebende, sowie solche, die seit etwa fünf Jahren in Wiesbaden wohnen. Hohe Unzufriedenheit mit der derzeitigen Gestaltung des Dernschen Geländes bezeugen dagegen vor allem die Besserverdienenden und Besserausgebildeten, Befragte mittleren Alters und männlichen Geschlechts sowie solche, die Wiesbaden seit 10 bis 20 Jahren als Wohnadresse nennen und in der Nähe der Innenstadt wohnen.

Die mit der Gestaltung des Dernschen Geländes Zufriedenen bzw. Unzufriedenen zeichnen sich also durch folgende Gegensätzlichkeiten aus: Junge stehen mitten im Leben Stehenden gegenüber, Personen mit Volksschulbildung Bessergebildeten, Einkommenschwächere Einkommensstarken sowie Neubürger solchen mit längerer Wohndauer. Jeweils die erstgenannte Gruppe kann sich mit dem Zustand des "Filetstückes" am Rathaus gut anfreunden, während die anderen die jetzige Gestaltung verstärkt ablehnen.



? Dernsches Gelände



Die Gründe der Unzufriedenheit, der Nichtakzeptanz des momentanen Zustandes des Dernschen Geländes sind vielfältig, wobei jeder Unzufriedene mindestens zwei Kritikpunkte (insges. 1 034 Nennungen) anführen kann.

Ins Feld führen die Kritiker des Dernschen Geländes vor allem die mangelnde Attraktivität des Platzes (67,1 %). Dieser sei kahl und öde, besitze kein Flair, sondern sei ungemütlich und zu offen; im Grunde kein richtiger Platz. Man müsste das Dernsche Gelände beleben etwa durch Cafés

Dernsches Gelände ?

oder Kneipen, auch fehlten Geschäfte und Einkaufsmöglichkeiten. Eine Belegung des Platzes wäre auch vorstellbar durch sogenannte "*kulturelle Events*" oder auch nur durch das Vorhandensein eines (Kinder-)Spielplatzes.

Eng mit dieser Kritik ist das Argument verbunden, daß mit der bisherigen Gestaltung keine sinnvolle Nutzung des Platzes erkennbar sei (36,4 %) Es habe sich nicht viel geändert, der Platz sei ein Provisorium, einfallslos und ohne erkennbares Konzept. Pflastersteine führten da auch nicht weiter, das Gelände hätte keinen Treffpunkt-Charakter, ginge am Bürger auch deswegen "*vorbei*", weil die Verbindung "*Alt - Neu*" nicht gelungen sei.

Von den Kritikern des Dernschen Geländes verweisen weitere 31 % auf das Fehlen einer möglichen Parkgestaltung. Aus ihrer Sicht mangelt es dem Platz an Grün, an Bäumen, an einer schön angelegten Parkanlage mit Bänken und einem Brunnen. Widerum knapp 10 % der Unzufriedenen monieren die Aufgänge vom Parkhaus, die Stahlgebilde als auch den Café-Neubau, nicht zuletzt deswegen, weil er die Marktkirche verdecke.

Weiteren 8 % fehlt es gerade an einer "*leichten*" Bebauung. Gedacht wird dabei nicht zuletzt an eine Musik- und/oder Kunstschule.

Der Kritikpunkt Nr. 1, die mangelnde Attraktivität, das fehlende Flair des Platzes wird vor allem von Jüngeren vorgetragen, von Gutausgebildeten und Gutverdienenden, d. h. auch von Berufstätigen und solchen, die man eher als Neubürger bezeichnen könnte.

Das Argument der Einfallslosigkeit bzw. des fehlenden Nutzungskonzeptes haben sich dagegen vor allem die Älteren, ökonomisch Potente sowie qualifizierte Angestellte und Beamte zu eigen gemacht. Auch die in der Nähe der Innenstadt Wohnenden betonen diesen Sachverhalt. Der Ruf nach einer Parkgestaltung des Dernschen Geländes wird dagegen vor allem von Frauen geführt, aber auch von Senioren, einfachen Angestellten und Beamten sowie von WiesbadenerInnen mit kurzer Wohndauer. Gegen die vorhandenen Gitter und Stahlgebilde wenden sich sowohl ökonomisch Schwache wie Starke, während vor allem letztere auch eine "*leichte*" Bebauung des Dernschen Geländes vermissen. Hier gehen sie mit größeren Haushalten, d. h. Familien mit Kindern konform.

? Dernsches Gelände

Übersicht 3:

Kritikpunkte an der Gestaltung des Dernschen Geländes werden vorgetragen vor allem von ...



mangelnde Attraktivität des Dernschen Geländes	
Befragten insgesamt	67,1 %
darunter	
• 18 b. u. 29jährige	69,2 %
• Personen mit Abitur/ Studium	70,9 %
• Berufstätige	71,0 %
• leitende Berufe	77,0 %
• nicht länger als 5 Jahre in Wiesbaden wohnhaft	80,0 %
KritikerInnen insgesamt	484

fehlendes Nutzungskonzept des Dernschen Geländes	
Befragten insgesamt	36,4 %
darunter	
• 75 Jahre u. älter	52,6 %
• qualifizierte Angestellte/ Beamte	46,7 %
• Einkommensbezieher von 8 000 DM u. mehr	45,5 %
• Innenstadtrand- bewohnerInnen	52,4 %
KritikerInnen insgesamt	484

fehlende Parkgestaltung des Dernschen Geländes	
Befragten insgesamt	30,8 %
darunter	
• Frauen	36,5 %
• 75 Jahre u. älter	36,8 %
• einfache Angestellte/ Beamte	41,9 %
• nicht länger als 5 Jahre in Wiesbaden wohnhaft	37,8 %
KritikerInnen insgesamt	484

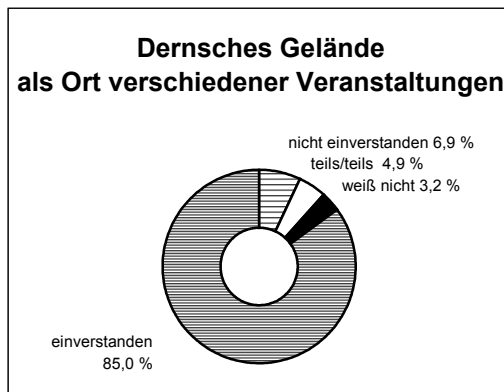
störende Bauten auf dem Dernschen Gelände	
Befragten insgesamt	9,7 %
darunter	
• Einkommensbezieher	
- bis zu 1 000 DM	20,0 %
- ab 6 000 DM	12,5 %
KritikerInnen insgesamt	484

fehlende Bebauung des Dernschen Geländes	
Befragten insgesamt	7,6 %
darunter	
• Männer	10,3 %
• Einkommensbezieher ab 6 000 DM	10,3 %
• Familien mit Kindern über 10 Jahre	15,5 %
KritikerInnen insgesamt	484

Quelle: Umfrage 1998; Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung

Da in der Vergangenheit den auf dem Dernschen Gelände stattgefundenen Veranstaltungen nicht ungeteilte Zustimmung durch die Wiesbadener BürgerInnen zuteil wurde, sollte auch diese Frage in der Umfrage zur Stadtentwicklung aufgegriffen werden.

Wie sich zeigt, akzeptiert eine überwältigende Mehrheit der Befragten (85 %) den Platz als Ausrichtungsort verschiedener Veranstaltungen.



Die allgemeine breite Resonanz bzw. Akzeptanz findet sich auch bei den verschiedenen Bevölkerungsgruppen, mit zwei Ausnahmen: Ältere (ab 75 Jahre) und solche, die am Rande der City wohnen, können sich mit dem Dernschen Gelände als Ort verschiedener Veranstaltungen nur unterdurchschnittlich anfreunden, allerdings immerhin noch 71 bzw. 75 % dieser Befragten.

Lokale Agenda

Mit Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom Mai 1997 reihte sich die Landeshauptstadt Wiesbaden in das Konzert der Städte ein, die ein langfristiges Aktionsprogramm für eine zukunftsbeständige lokale Entwicklung aufbieten möchten. Zurückzuführen ist dies auf eine bei der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro verabschiedeten "Agenda 21", die als weltweiter Auftrag, insbesondere an die Kommunen ging. Dabei soll jede Kommunalverwaltung in einen Dialog mit ihren Bürgern, örtlichen Organisationen und der Privatwirtschaft eintreten, um ein Aktionsprogramm zu entwickeln. Um ein solches Aktionsprogramm durchführen zu können, bedarf es einer bestimmten politischen Kultur: Die verschiedenen Akteure einer Gemeinde suchen einen Konsens über Wege der zukünftigen Entwicklung vor Ort und setzen diesen Konsens nach und nach in die Tat um. Auf diesem Weg - dem lokalen Agenda-Prozeß - stellt die Zusammenfassung des Aktionsprogramms in einen Aktionsplan eine entscheidende Etappe dar. Doch bevor der Agenda-Prozeß in Gang gesetzt werden kann, bedarf es einer simplen Voraussetzung: Das Anliegen der Lokalen

Agenda 21 muß in der Wiesbadener Bürgerschaft und den Institutionen bekannt sein. Darum ist die Frage nach der Bekanntheit der Lokalen Agenda bei den WiesbadenerInnen quasi als Erfolgskontrolle des bisherigen 1 ½-jährigen Wirkens von Politik und Verwaltung in der Landeshauptstadt zu verstehen.

Die Befunde lassen auf eine bisher eher bescheidene Wirkung schließen. Denn auf die Frage, ob die Wiesbadener BürgerInnen schon einmal was von der Lokalen Agenda gehört haben, antworteten knapp 62 % mit **NEIN**. 38 % der Befragten glauben schon etwas von der Lokalen Agenda in Wiesbaden gehört zu haben.



Besonders informiert geben sich das männliche Geschlecht (45 %), WiesbadenerInnen zwischen 45 und 59 Jahren, Gutgebildete und ökonomische Potente, wobei auch Wohneigentümer und City-Randbewohner (61 %) hervortreten.

Allerdings schützt der Glaube der Informiertheit nicht vor Irrtümern. Darum blieben die Interviewten nicht von der Nachfrage verschont, was denn ihrer Meinung nach unter der Lokalen Agenda zu verstehen sei. Gut ein Drittel der "Informierten" mußten bei diesem "Nachhaken" passen; sie konnten keine Erklärung abgeben, so daß sich im Grunde der Kreis der "Informierten" letztlich auf 25 % der Befragten reduzierte. Dieser Kreis assoziierte eine ganze Reihe von Inhalten mit der Lokalen Agenda. An vorderster Stelle wurde die Agenda 21 mit einer wie auch immer gearteten "Zukunftsplanung" in Verbindung gebracht (26 %). Innovation, Modernisierung bzw. Strukturverbesserung bildeten die Bausteine dieser Stadtplanung der Zukunft. 18 % der potentiell Informierten verbanden mit der Lokalen Agenda Umweltschutzgedanken und 9 % brachten die "Internationalität" ins Spiel. Sogenannte "globale Zielsetzungen", ein Miteinander der Menschen stand im Vordergrund dieser Argumentation. Von 6 % der "Informierten" wurde die Lokale Agenda mit dem Reformpaket Agenda 2000 der Europäischen Union verwechselt. Auch andere Sachverhalte wurden mit der Lokalen Agenda in Verbindung gebracht, wie z. B. eine größere Messe bzw. Ausstellung (7 %), Maßnahmen

zur Verbesserung der Lebensqualität, des Wirtschaftsaufbaues (jeweils 3 %) sowie der Kulturförderung.

Wie man sieht, mußte die "*Lokale Agenda*" für einen umfassenden Kranz an Assoziationen erhalten; schwammige Begriffe, unter die viel Falsches subsumiert wurde, so daß sich unter

dem Strich Politik und Verwaltung wirklich fragen lassen müssen, wie ernsthaft sie ein wie auch immer geartetes Aktionsprogramm "*Lokale Agenda 21*" verfolgen wollen, das als Bündel von Maßnahmen und Projekten viele Akteure zusammen bringen soll, aber bisher nur einer elitären kleinen Minderheit überhaupt bekannt ist.

Bearbeiterin: Dr. Britta Dollinger