

Entwurf einer Stellungnahme der SPD-Fraktion Georgsmarienhütte  
zum "Generalverkehrsplan Georgsmarienhütte" von Dr.-Ing. H. Schubert  
-----

1. Allgemein

(a) Der Generalverkehrsplan ist mit einer Verzögerung von mehr als einem Jahr vorgelegt worden. Als Fertigstellungstermin war der 1.10. 1978 vereinbart, die Mitglieder im Stadtrat erhielten den Plan am 18.12.1979!

(b) Zumindest für die Ratsherren und die zuständigen Ausschüsse kann gesagt werden, daß von der engen Kooperation, die Dr. Schubert üben wollte, keine Rede sein kann. Die Ratsherren sind zwischendurch einmal über die vorläufige Fertigstellung des Gutachtens informiert worden (mündlich) und haben den fertigen Plan erhalten - das war alles an Kontakten.

(c) Auf den Seiten 45 bis 49 gibt Dr. Schubert "politische Zielvorgaben" (S. 45ff) und stellt Planungsgrundsätze auf (S. 47 ff). Diese allgemeinen Prinzipien wie "Verbesserung der Lebensqualität", "Erhaltung der Landschaft", "Ausbau des städtischen Grüns", "Grün- und Erholungsflächen einschließlich Wiesen und Parks sollen erhalten bleiben", "der öffentliche Verkehr hat gegenüber dem individuellen Verkehr Vorrang", werden allgemein formuliert - im Detail <sup>jedoch</sup> an keiner Stelle eingelöst. Insgesamt stellt der Generalverkehrsplan sogar ein striktes Gegenteil zu diesen Grundsätzen dar, da die gesamte Planung autobezogen bleibt.

Es ist zu vermuten, daß der Bezug auf Lebensqualität und Umweltschutz eine reine Legitimationsfunktion hat.

(d) Insgesamt ist bzgl. der Inhalte des Generalverkehrsplanes festzustellen, daß die Aussagen zur Straßen- und Verkehrsplanung exakt den Vorstellungen der Stadtverwaltung entsprechen, diesbezüglich also keine neuen Erkenntnisse bringen. Somit hat der Generalverkehrsplan die Aufgabe, die Vorhaben der Verwaltung im nachhinein für realisierte Maßnahmen zu legitimieren und für gewünschte Projekte vorab zu begründen.

(e) Daran schließt sich die grundlegende Kritik der SPD-Fraktion an, daß dieser Generalverkehrsplan in keinster Weise, Möglichkeiten für alternative Planungen aufzeigt und somit keinerlei Denkanstöße für die politisch Handelnden liefert. Die vorhandenen Planungen bzw. Planungsüberlegungen werden als gegeben akzeptiert, so daß mit diesem Plan ein weiterer Beitrag zum Abbau der Entscheidungskompetenz des Stadtrates erbracht wird.

nach der Diskussion in der AG-Vehel vor y's zusammengefasst.  
R. Kone, 31.7.1980

## 2. Im Einzelnen

(a) Der theoretisch-rechnerische Ansatz für die Analyse und die Prognose wird nicht abgeleitet, geschweige denn erklärt (S.9 - 11). Woher leiten sich die Konstanten ab? Was wird womit korreliert? Damit entzieht sich der gesamte Plan einer grundsätzlichen <sup>rechnerischen</sup> Überprüfbarkeit.

(b) Die Grundannahmen für seine Prognosen sind völlig unrealistisch und führen später zu entsprechenden Prognosen beim Verkehrsaufkommen. So wird von einem Bevölkerungswachstum auf 37.112 Einwohner im Jahre 2000 und von einer Steigerung der Arbeitsplätze von heute 10.547 auf 13.760 (+ 30,5% !!!) ebenfalls im Jahre 2000 ausgegangen (S. 38/39). Zum einen sind dies völlig "utopische" Annahmen, die in der Realität keinerlei Begründung finden, zum anderen zeigen diese Ansätze, daß im Generalverkehrsplan weiterhin von einem unhinterfragten, quantitativen Wachstum ausgegangen wird, was bei seiner Realisierung verheerende Folgen für Umwelt und Lebensqualität der Bürger hätte.

Auch seine Annahmen bzgl. Mobilität und Motorisierung ergeben eine Steigerung bis 2000 um 25%, womit die Preisentwicklung im Automobil- und Treibstoffbereich sowie die Diskussion um Energieverbrauch souverän ignoriert wird!

(c) Die "Gesamtkonzeption für das Straßennetz" (S. 50 - 52) entspricht bis ins Detail den Wünschen der Stadtverwaltung und vermutlich auch der großen Mehrheit des Stadtrates, so daß auch in diesem Punkt keinerlei Anregungen oder Problematisierungen durch den Verkehrsplaner gegeben werden. Selbst in der angedeuteten zeitlichen Reihenfolge der Realisierung sind die "Vorschläge" (??) mit den Vorstellungen der Stadt identisch! (S. 66 ff.)

(d) Daß mit diesem Generalverkehrsplan auch massiv in die Kommunalpolitik eingegriffen werden soll, wird daran deutlich, daß der durchgehende Ausbau der Hochstr. bis zur Parkstr. gefordert wird (51) - obgleich der Planer bei seiner persönlichen Vorstellung im Jahre 1977 angekündigt hatte, daß er dem Rat keine Entscheidungen abnehmen könne, sondern nur Anregungen geben wolle. Er hat genau das Gegenteil davon getan!

(e) Seine Prognosen bzgl. der Neutrasse der B 51 und der Entlastung der Teutoburger-Wald-Str. in Oesede-Süd sind höchst problematisch, wenn nicht gar falsch: Auf der Seite 54 prognostiziert er ein Verkehrsaufkommen von 11.949 Kfz/Tag, <sup>für die Neutrasse der B 51</sup> d.h. der heutige Verkehr in Oesede-Süd auf der B 51 wäre verschwunden. Leider versäumt der Planer eine konkrete Prognose für die dann entlastete B 51/Teutoburger-Wald-Str. in Oesede-Süd.

Die Angaben im Analyseteil des Planes lassen jedoch folgende Schlußfol-

gerungen zu: Per Zählung kommt der Planer an der Zählstelle 9 (Borgloher Str.) auf einen Ziel- und Quellverkehr für Oesede-Süd auf 2.529 Kfz/Tag (Ist-Zustand) (S. 30 + 33); die Analyse der Verkehrsbeziehungen ergibt einen Binnenverkehr von 3.394 Kfz/Tag für den Verkehrsbezirk 113 (=Oesede-Süd) (S.32 + 36). Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr zusammengezählt ergibt eine Verkehrsbelastung von ca. 6.150 Kfz/Tag für die Teutoburger-Wald-Str. in Oesede - allerdings auf den ganzen Abschnitt bezogen.

Seine Prognose für das Jahr 2000 beim Wort genommen (Ziel- und Quellverkehr + 35,8%, Binnenverkehr + 75,6%) (S. 43) ergibt für die alte B 51 in Oesede-Süd t r o t z Umgehungsstrasse ein Verkehrsaufkommen von ca. 9.395 Kfz/Tag - fast so viel heute!

Diese Problematik ist keinsten Weise untersucht worden - die diesbezügliche Prognose ist entsprechend dürftig.

(f) Wie der Planer zu einer zweiten Ost-West-Verbindung kommt, bleibt unerfindlich (S. 51).

(g) Ebenso unbegründbar - und erschreckend - erscheint die Prognose einer Belastung auf der Dorfstr. in Harderberg von 16.897 Kfz/Tag. Da wir diese Prognose rechnerisch nicht nachprüfen können, sind die Politiker in diesem Punkt aufgefordert schleunigst zu handeln, damit diese Prognose für ein Wohngebiet auch nicht annähernd die Chance hat, wahr zu werden!

(h) Der Planer hat sich in seinen Prognosen überhaupt nicht darum gekümmert, ob bestimmte geplante Straßen durch Wohngebiete geführt werden. Obgleich bei den Zielvorstellungen diesbezügliche Formulierungen auftauchen, finden sie im Konzept keine Entsprechung (z.B. Dorfstr. im Zuge der "Ost-West-Verbindung", Parkstr. - Stadtring).

(i) Der Planung liegt die Vorstellung zugrunde (unformuliert), daß von jedem Punkt der Stadt zu irgendeinem anderen Punkt der Stadt eine möglichst kurze Verbindung für den Autoverkehr geschaffen werden bzw. vorhanden sein muß. Eine solche Vorstellung gehört in die Mottenkiste der Verkehrsplanung und nicht in das Jahr 1980!

Insgesamt kommt die SPD-Fraktion im Stadtrat Georgsmarienhütte zu folgendem Urteil:

Der vorgelegte Generalverkehrsplan ist für eine vernünftige Verkehrsplanung, die von der Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ausgeht, die Umwelt weitestgehend schützen will, Wohnqualität optimieren möchte und einen optimalen (!) Verkehrsfluß realisieren möchte, völlig ungeeignet!

Der Generalverkehrsplan ist eine Legitimationsplanung für das in GMHütte herrschende Verständnis von Verkehrsplanung und wird insgesamt von der SPD als unbrauchbar zurückgewiesen!