



Maï 1980

GEORGSMARIENHÜTTE

Stadtratsfraktion

S t e l l u n g n a h m e z u m
"G E N E R A L V E R K E H R S P L A N
G E O R G S M A R I E N H Ü T T E"
v o n D r . - I n g . H . S c h u b e r t - H a n n o v e r - 1 9 7 9

1. Allgemein

(a) Der Generalverkehrsplan ist mit einer Verzögerung von mehr als einem Jahr vorgelegt worden (Fertigstellungstermin war der 1.10.78, die Mitglieder des Stadtrates erhielten den Plan am 18.12.79!).

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

(c) Auf den Seiten 45 bis 49 gibt Dr. Schubert "politische Zielvorgaben" an (S. 45 ff) und stellt Planungsgrundsätze auf (S. 47 ff). Diese allgemeinen Prinzipien wie "Verbesserung der Lebensqualität", "Erhaltung der Landschaft", "Ausbau des städtischen Grüns", Erhaltung von "Grün- und Erholungsflächen einschließlich Wiesen und Parks" sowie die Vorrangigkeit des "öffentliche(n) Verkehr(s) ... gegenüber dem individuellen Verkehr" werden allgemein formuliert - im Detail jedoch an keiner Stelle eingelöst. Insgesamt stellt der Generalverkehrsplan sogar das strikte Gegenteil zu diesen Grundsätzen dar, da die gesamte Planung auto-

bezogen 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 lediglich die Vorstellungen der CDU-Fraktion nachvollziehen, somit überhaupt keine neuen Erkenntnisse bringen. Folglich hat der Generalverkehrsplan die Aufgabe, die geplanten Vorhaben im nachhinein zu legitimieren und für gewünschte Projekte vorab zu begründen. Soll der Generalverkehrsplan zudem nachträglich die vom Land gewährten Zuschüsse rechtfertigen?

(e) Daran schließt sich die grundsätzliche Kritik der SPD-Fraktion an, daß dieser Generalverkehrsplan in keiner Weise Möglichkeiten für alternative Planungen aufzeigt und somit auch keine 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 gewählten Stadtrates erbracht wird.

2. Einzelfragen

(a) Der theoretische und der rechnerische Ansatz für die Analyse und für die Prognose wird nicht abgeleitet, geschweige denn erklärt (vgl. S. 9 - 11). Beispiel: Woher kommen die Konstanten auf S. 10, was wird dort miteinander korreliert?

Damit entzieht sich der gesamte Plan einer grundsätzlichen, rechnerischen Überprüfung.

(b) Die Grundannahmen für die Prognosen des Planers sind völlig unrealistisch und führen demzufolge auch zu entsprechenden Prognosen beim Verkehrsaufkommen.

So wird von einem Bevölkerungswachstum auf 37.112 Einwohner im Jahre 2000 und von einer Steigerung der Zahl der Arbeitsplätze von heute 10.547 auf 13.760 (+ 30,5% !!) im Jahre 2000 ausgegangen (S. 38 f).

Einerseits sind dies völlig "utopische" Annahmen, die in der Realität keinerlei Begründung finden, andererseits zeigen die Ansätze, daß im Generalverkehrsplan ausschließlich von einem unhinterfragten, quantitativen Wachstum ausgegangen wird, was erhebliche Probleme für Umwelt und Lebensqualität mit sich bringen kann.

Auch seine Annahmen zur Mobilität und Motorisierung ergeben diesbezüglich eine Steigerung bis zum Jahr 2000 um 25%, womit Preisentwicklung im Automobil- und Treibstoffbereich sowie die Diskussion um den Energieverbrauch souverän ignoriert werden!

(c) Die "Gesamtkonzeption für das Straßennetz" (S. 50 ff) entspricht bis ins Detail den Wünschen der CDU-Fraktion und der Stadtverwaltung. Selbst in der angedeuteten zeitlichen Reihenfolge der Realisierung sind die "Vorschläge" mit den Vorstellungen der genannten 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 (S. 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. Davon ist genau das Gegenteil eingetreten!

(e) Etwas zu leicht macht es sich der Planer mit der geplanten Neutrassierung der B 51 in Desede-Süd. Leider versäumt er es, umfassend zu untersuchen, inwieweit eine echte Entlastung der Bewohner an der B 51 innerorts statt-

finden wird und welche neuen Probleme mit der neuen Umgehungsstraße auftreten können.

(f) Wie der Planer zu einer zweiten Ost-West-Verbindung (Harderberg Dorfstr. - Osterheide - Malbergen - von-Galen-Str. Holzhausen) kommt, bleibt unerfindlich (S. 51).

(g) Ebenso unbegründbar - und erschreckend - erscheint die Prognose von 16.897 Kfz/Tag als Belastung für die Dorfstr. .

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, Wirklichkeit zu werden!

(h) Nicht untersucht wird die Notwendigkeit der Verlegung der L 95 in Kloster Oesede, damit diese Straße dann als gradliniger Autobahnzubringer genutzt werden kann. Hier hätte geprüft und diskutiert werden müssen, ob diese Neutrassierung durch eine Wohnsiedlung notwendig ist. Die SPD-Fraktion ist weiterhin gegen den Bau dieser neuen Trasse und wird diese Auffassung auch dementsprechend in den zuständigen Gremien vertreten.

(i) Der Planer hat sich bei seinen Prognosen und Forderungen überhaupt nicht darum gekümmert, ob bestimmte geplante Straßen durch Wohngebiete geführt werden.

Obgleich bei den Zielvorstellungen in dieser Hinsicht Formulierungen auftauchen, finden sie im Konzept keine Entsprechung (z.B. bei der schon genannten Dorfstr. oder bei der Verbindung Parkstr. - Stadtring).

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

(k) Die SPD-Fraktion zeigt sich erfreut darüber, daß der Planer die Vorstellungen der SPD zur Radwegeplanung in GMHütte aus dem Radwegeplan der SPD-Fraktion übernommen hat (S. 58 ff). Leider wurde eine Quellenangabe versäumt, was wir für redlich gehalten hätten.

3. Zusammenfassung

Insgesamt kommt die SPD-Fraktion 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 und einen optimalen (!) Verkehrsfluß realisieren möchte, völlig unzureichend!

Der Generalverkehrsplan entspricht im wesentlichen den Vorstellungen der CDU und hat faktisch die Aufgabe, die vorherrschende Verkehrsplanung in GMHütte zu rechtfertigen.

Die SPD-Fraktion weist aus den genannten Gründen den Generalverkehrsplan für die örtliche Verkehrspolitik als unbrauchbar zurück.

Georgsmarienhütte, im Mai 1980