

Von-der-Tann-Str. 1
93047 Regensburg

Telefon: 0941 507-1048
Fax: 0941 507-1049
Mail: linksfraktion@regensburg.de
www.linksfraktion-regensburg.de

Linksfraktion Von-der-Tann-Str. 1 93047 Regensburg

Frau Bürgermeisterin

Gertrud Maltz-Schwarzfischer

Altes Rathaus

93047 Regensburg

Regensburg, 11.05.19

Antrag: Erstellung eines ökologisch optimierten Verkehrsentwicklungsplans

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

folgenden Antrag bitten wir den zuständigen Gremien vorzulegen:

Der Stadtrat beschließt:

1. Die Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan werden wieder aufgenommen. Bei dem Verkehrskonzept werden die Umlandgemeinden und der Landkreis mit einbezogen.
2. Es wird ein Planungsszenarium entwickelt, das eine maximal mögliche ökologische Ausrichtung des Verkehrs vorsieht. Dabei sind insbesondere folgende Anforderungen zu berücksichtigen:
 - ein größtmöglicher Ausbau des ÖPNV (Busse, Stadtbahn, gegebenenfalls weitere Verkehrsträger); dabei wird auch das Szenarium einer größtmöglichen Weiterentwicklung des ÖPNV als Zwischenlösung bis zu einer Einführung einer Stadtbahn in 10-15 Jahren entworfen
 - eine größtmögliche Verringerung der Verkehrs- und Parkflächen für den motorisierten Individualverkehr z. B. nach dem Vorbild Zürich
 - eine größtmögliche Optimierung für den Rad- und Fußverkehr.
3. Dabei sollen auch die positiven Effekte für die Rückgewinnung des öffentlichen Raums durch Verringerung der Straßen - und Parkflächen ausführlich dargestellt werden, ebenso die positiven Effekte für die Umwelt und die Gesundheit durch Reduzierung der Schadstoff- und Lärm-

emissionen. Insbesondere soll auch auf die Verringerung der Zahl der Todesfälle¹ sowohl durch weniger Verkehrsunfälle als auch durch die Abnahme der Schadstoffemissionen eingegangen werden. Des Weiteren sollten auch die positiven volkswirtschaftlichen Effekte beschrieben werden, wie sie z. B. durch die Verringerung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs, also der Kosten, die nicht vom Verursacher getragen werden (Gesundheitskosten aufgrund von Schadstoff- und Lärmemissionen, Unfallfolgekosten, Klimaerwärmung, Gebäudeschäden, Flächenverbrauch, Artensterben durch Zerstörung von Biotopen etc.), entstehen.

4. Es werden die dafür benötigten finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung gestellt und entsprechend Haushaltsmittel eingestellt.

Begründung:

Zu 1. Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wurde am 7.12.2010 beschlossen und der Arbeitsstand im März 2015 in nichtöffentlicher Sitzung im Anschluss an eine Stadtratssitzung durch das beauftragte Büro vorgestellt. Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wurde aber mittlerweile unterbrochen.

Bei 78.000 Einpendlern (2017) und knapp 19.000 Auspendlern darf sich ein umfassendes Verkehrskonzept der Stadt Regensburg nicht auf die Stadtgrenzen beschränken.

Zu 2. Im Leitbild „Energie und Klima der Stadt Regensburg“ (2017) wurde das Ziel formuliert, den Modal Split des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs um mindestens 10 Prozentpunkte bis 2030 zu steigern. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll entsprechend verringert werden. Auch im Regensburg-Plan 2005 wurde die Verringerung des MIV als Ziel vorgegeben.

Tatsächlich steigt die Anzahl der Pkws pro tausend Einwohner in Regensburg. Im Jahr 2015 waren es 537 Pkws, 2017 613 Pkws pro tausend Einwohner. Vom 1.1.2013 bis 1.1. 2017 wuchs die Bevölkerung um ca. 10.100, die Zahl der Pkws stieg um ca. 15.000².

Die bisherigen Maßnahmen greifen offensichtlich nicht, um den MIV zu verringern. Einer solchen Fehlentwicklung muss dringend entgegengesteuert werden. Deshalb müssen die Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan unbedingt wieder aufgenommen werden. Der Verkehrsentwicklungsplan darf als Ziel nicht nur die Sicherstellung von Mobilität in Regensburg und dem Umland haben, sondern muss auch die ökologische Optimierung des Verkehrs verfolgen.

Das funktioniert aber nicht, wenn dem ruhenden und fließenden Pkw-Verkehr in dem Maße wie der Umweltverbund ausgebaut wird, der bisherige Straßenraum erhalten bleibt oder sogar noch ausgebaut wird, weil das Angebot an Straßen auch motorisierten Individualverkehr erzeugt (induzierter Verkehr). Den Rückbau von Straßenraum bei entsprechend verbesserter Infrastruktur für den Umweltverbund fordern nicht nur Umweltverbände, sondern auch Verkehrsökologen.³

¹ Im Jahr 2018 kamen in Deutschland 3.285 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben. Bei der Statistik der Verkehrstoten gilt die 30-Tage-Frist. Wer am Ende der 5. Woche an den Folgen eines Verkehrsunfalls stirbt, zählt nicht mehr als Verkehrstoter, sondern als Schwerverletzter.

² Statistisches Jahrbuch 2018 der Stadt Regensburg.

³ Siehe Brigitte Dahlbender, „Städte brauchen konsequente Nachhaltigkeit“ in: Stadt im Fokus. Perspektiven der Nationalen Stadtentwicklungspolitik (Hg. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung), Bonn 2017, S. 98-99.

Viele der im Augenblick gültigen Planungen wie die Sallerner Regenbrücke, der Ausbau der A3 und die Verkehrsplanung Regensburg-Ost wurden durch den Verkehrsplaner Prof. Dr. Harald Kurzak entwickelt, der eine Lösung von Verkehrsproblemen vorrangig im Ausbau von Straßen sieht. Das zeigten auch seine Äußerungen im Stadtplanungsausschuss am 26.4.2016 bei der Vorstellung des Abschlussberichts der Verkehrsuntersuchung Regensburg-Ost, in denen er die Steuerungsfunktion von Verkehrsplanung hinsichtlich der Wahl der Verkehrsmittel in Frage stellte:

„Herr Prof. Kurzak glaubt nicht, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung bereit wäre, auf Fahrräder oder andere Verkehrsarten umzusteigen. Seit den 70er Jahren habe sich das Verkehrsvolumen verdoppelt. Die Prognosen müssten eine realistische und nicht eine wünschenswerte Entwicklung abbilden. Das Auto sei für viele ein zweites zu Hause. Allerdings seien die Verkehrszuwächse begrenzt, mit den durchzuführenden Maßnahmen die Verkehrsqualität – auch auf längere Zeit gesehen – ausreichend.“ (Protokoll der Sitzung vom 26.4.2016, S. 9)

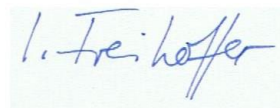
Weniger ambitioniert in Sachen Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz geht kaum noch. Diese Planungen, die nach wie vor gültig sind, haben diese Nachhaltigkeitsaspekte in nicht mehr verantwortbarer Weise vernachlässigt und verhindern dauerhaft eine ökologische Verkehrswende. Deshalb müssen sie dringend ersetzt werden.

Zu 3. Gegen den forcierten Straßenausbau der Kurzak-Planungen, die alternative Verkehrsträger nicht oder viel zu wenig in Betracht ziehen, sprechen überdies die hohen Kosten. Ein Forschungsprojekt der Universität Kassel kam zu dem Ergebnis, dass der PKW-Verkehr in einer deutschen Großstadt die öffentliche Hand und die Allgemeinheit etwa das Dreifache wie der öffentliche Nahverkehr kostet.⁴

Die externen Kosten des Verkehrs werden von der Allgemeinheit, den Menschen in anderen Ländern bzw. auf anderen Kontinenten und zukünftigen Generationen bezahlt. Sie führen zu niedrigen Preisen und damit zu falschen Anreizen für das Handeln der Anbieter und Nachfrager am Verkehrsmarkt. Die externen Kosten des motorisierten Individual- und LKW-Verkehrs belaufen sich auf deutlich über 80 Milliarden € in Deutschland pro Jahr⁵.



Richard Spieß
Fraktionsvorsitzender



Irmgard Freihoffer
Stadträtin

⁴ „Darum stellte der Kasseler Verkehrswissenschaftler Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer jetzt in einem Forschungsprojekt die Frage: ‚Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich?‘ und kam zu einer klaren Antwort: Der Radverkehr erhält die geringsten Zuschüsse. Der PKW-Verkehr in einer deutschen Großstadt kostet die öffentliche Hand und die Allgemeinheit etwa das Dreifache wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Denn der PKW-Verkehr erfordert zwar durchaus auch – wie der ÖPNV – Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und deren Unterhalt, bringt aber den Kommunen keine unmittelbaren Einnahmen wie der ÖPNV.“

<https://www.unikims.de/de/newsarchiv/der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oePNV>

⁵ Siehe z. B. die Studie der TU Dresden, „Externe Autokosten in der EU-27. Überblick über existierende Studien“, 2012. Auch die EU-Kommission sowie die europäische Umweltbehörde führten immer wieder Berechnungen zu externen Kosten des Straßenverkehrs durch. Siehe Anlage 3.

Anlagen**Anlage 1:**

<https://www.irb.fraunhofer.de/bauforschung/baufolit/projekt/%C3%9Cberpr%C3%BCfung-des-Verkehrsmodells-von-Prof/20010564>

Projektnummer

20010564

Titel

Überprüfung des Verkehrsmodells von Prof. Dr. Kurzak am Beispiel der St 2240 neu - Ortsumgehung Buckenhof-Uttenreuth-Weiher.

Beteiligte

Dipl.-Geogr.Wulf Hahn (Projektleiter)

Dr.Ralf Hoppe (Bearbeiter)

BAU - Büro für angewandten Umweltschutz GmbH (Bearbeiter)

Steinäcker 18

D-70619 Stuttgart

Telefon (07 11) 4 76 52-0

Fax (07 11) 4 76 52-11

B-A-U@t-online.de

<http://www.B-A-U-Stgt.de>

Dipl.-Ing. Hans-Peter Kleemann (Bearbeiter)

Laufzeit / Status

12.2001 - 04.2003 / abgeschlossen

Art der Forschungsarbeit

Eigenprojekt; Gutachten

Kurzreferat

Aufgrund der nur sehr lückenhaften und damit nicht nachvollziehbaren Darstellung der Verwendung des Modells von Dr.-Ing. Braun, TU München durch Herrn Prof. Dr. Kurzak in der Verkehrsuntersuchung zur A 71 von 1991/93, erscheint es dringend angezeigt, dieses Modell, das bei der Verkehrsuntersuchung zur St 2240 (Ortsumgehung Buckenhof-Uttenreuth-Weiher im Osten von Erlangen) analog verwendet wurde, einer eingehenden Überprüfung zu unterziehen. Des weiteren soll dargelegt werden, welche geeigneteren Modelle als Stand der Technik in der Verkehrsplanung hätten Verwendung finden können, um zu realitätsnahen Ergebnissen für die Planung der Ortsumgehung Buckenhof-Uttenreuth-Weiher oder ggf. der Realisierung einer Alternative (hier: Stadt-Umland-Bahn - StUB) zu kommen.

Methodik

Dargelegt werden die zentralen Kritikpunkte an der Vorgehensweise (Datenbeschaffung- und Aufbereitung durch Kurzak) und der Modellberechnung von Prof. Kurzak, so wie sie sich aus seinen Darstellungen in der Verkehrsuntersuchung zur St 2240 neu (Ortsumgehung Buckenhof - Uttenreuth - Weiher) ergeben (Datengrundlagen, Annahmen des Modells, Verarbeitung und Umsetzung bzw. Umlegung auf das Netz etc.). Anschließend erfolgt die Prüfung der von Kurzak gezogenen Schlussfolgerungen. Des weiteren wird das bei den Kurzak-Arbeiten zugrundeliegende Modell von Braun sowie die Forschungsarbeit des BMV aus dem Jahre 1977 analysiert und auf vorliegende Schwächen hin untersucht. Außerdem wird dargestellt, in welcher Art es von Kurzak modifiziert wurde. Eine zentrale Fragestellung der Studie wird weiter sein, ob und wie Kurzak Folgeeffekte berücksichtigt (primärer und sekundärer Neuverkehr) hat.

Anhand einer Literaturobwertung soll eine Zusammenstellung der derzeit verwendeten Verkehrsmodelle erfolgen. Diese werden dem Modell von Kurzak gegenübertestellt. Ein Schwerpunkt soll dabei auf der ausführlichen Darstellung des in der Verkehrsforschung klassischerweise verwendeten Modellsystems (wegeorientierte Modelle) liegen. Die zusammenfassende Kritik wird mit einem Vergleich, der eine umfassende regionale Verkehrsuntersuchung in einem vergleichbaren Raum (B 38 im Odenwald, VU Wermuth) und mit einer analogen Fragestellung berücksichtigt, abgeschlossen. Anschließend erfolgt die Erarbeitung eines verwendbaren Verkehrsmodellansatzes unter Einsatz aktueller Verkehrsdaten (SVZ 2000) für die Abbildung des Verkehrsgeschehens in der Region Erlangen und Umland mit der Darstellung der wichtigsten Determinanten der Verkehrsnachfrage und daraus ableitbare Verkehrserzeugung, der Verkehrsaufteilung nach Verkehrsarten und der Verkehrsmittelwahl auf der Basis eines sozial-psychologischen Verkehrsmittelwahlmodells sowie der Routenwahl nach Verkehrsarten.

Raumbezug

Erlangen; Bayern;

Veröffentlichungen/Schriften

Begutachtung der Konzeption einer verkehrstechnischen Gesamtlösung für die St 2240 im Bereich Uttenreuth unter Berücksichtigung des MIV und ÖPNV von SSP-Consult.

Begutachtung der Machbarkeit der StUB ohne/mit Verlagerung des MIV aus der Ortsdurchfahrt Buckenhof an der St 2240.

Begutachtung der Unterlagen zum ROV St 2240.

Anlage 2:

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/streit-um-trassenfuehrung-der-a-gegner-bezweifeln-verkehrsprognosen-1.1014701>

27. April 2011

Streit um Trassenführung der A94 Gegner bezweifeln Verkehrsprognosen

Nächste Runde im Streit um A94: Die Gegner werfen Verkehrsgutachter Harald Kurzak vor, die Zahlen fehlerhaft ermittelt zu haben.

Von Thomas Daller

Verkehrsgutachter Harald Kurzak muss sich rechtfertigen: Der Experte, der für die Autobahndirektion Südbayern die Prognosen erstellt hat, steht in der Verwaltungsstreitsache gegen den Autobahnabschnitt von Pastetten nach Dorfen in der Kritik. Die Dorfener Autobahngegner halten ihm vor, seine Zahlen seien in sich widersprüchlich und würden "zufällig" mit der jeweiligen Interessenslage seines Auftraggebers übereinstimmen.

Kurzak ist nach Ansicht von Rechtsanwalt Claus Deißler eine Schlüsselfigur im Rechtsstreit um die Wahl der Autobahntrasse. Sein Name "taucht im Planfeststellungsbeschluss 40 Mal auf". Deißler vertrat vor dem achten Senat des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) die "Grundthese", es sei bei der A 94 "kein ergebnisoffenes Verfahren durchgeführt worden". Die Trassenentscheidung "stand von Anfang an fest".

Und Kurzak habe der Autobahndirektion die erforderlichen Zahlen geliefert. Die Gegner der Isentaltrasse konnten mehrere Beispielen vorbringen. So habe Kurzak im Jahr 2004 prognostiziert, das Verkehrs-

aufkommen im besonders unfallträchtigen Abschnitt zwischen Haag und Heldenstein werde trotz des Baus der Trasse Dorfen weiter zunehmen. Das war damals Wasser auf den Mühlen der Dorfener Kläger.

Im nächsten Gutachten aus dem Jahr 2008 prognostizierte Kurzak plötzlich, das Verkehrsaufkommen werde im selben Abschnitt und gleichen Prognosezeitraum um 20 Prozent abnehmen.

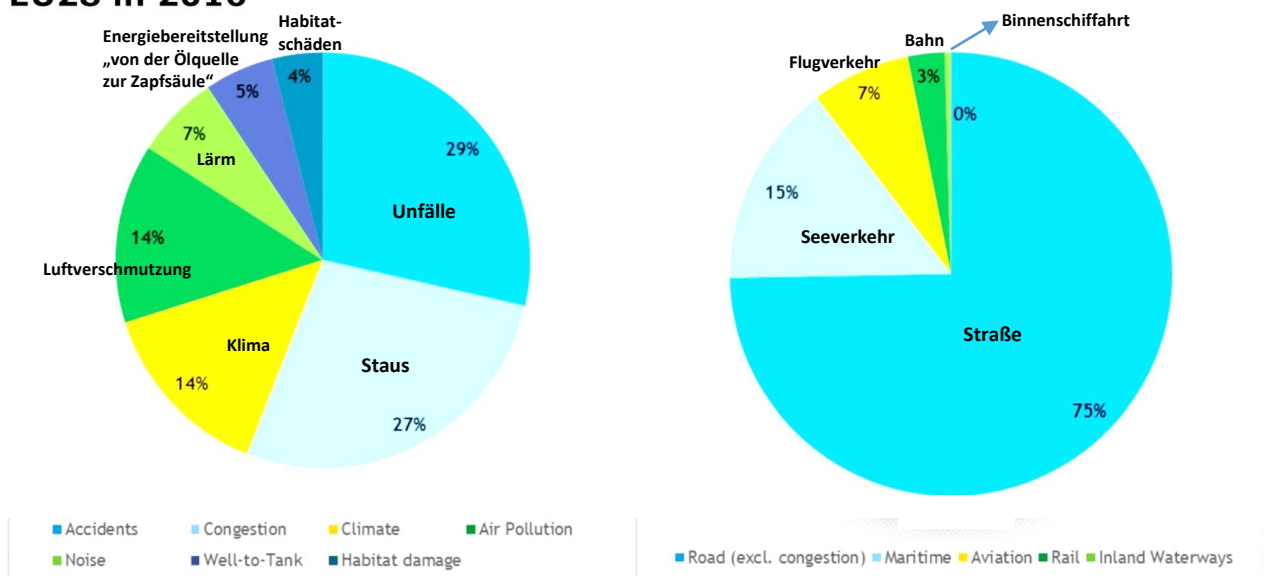
Auch beim Vergleich seiner Prognosen für die Flughafentangente Ost (FTO) aus dem Jahr 2003 und seiner Prognose für die A 94 nur ein Jahr später klappten seine Angaben zum Restverkehr in den Gemeinden Pastetten und Markt Schwaben einmal 42 und einmal 47 Prozent auseinander. Kurzak räumte ein, er hätte genauer arbeiten können: "Aber dann wäre es teurer geworden und den Auftrag hätte ein anderer bekommen."

Heiner Müller-Ermann, Sprecher der Aktionsgemeinschaft gegen die A 94, warf Kurzak vor, man könne die Ergebnisse seiner Verkehrsuntersuchung "schlechterdings nicht nachvollziehen". Auch der Vorsitzende Richter Erwin Allesch verglich Kurzak mit den "Wahrsagern, die im Fernsehen Wirtschaftsprognosen stellen": "Ich bin mit meiner Auffassungsgabe am Ende, weil ich ihre Modelle nicht verstehe." Andererseits erkundigte sich Richter Allesch bei den Klägern, was es für eine Rolle spielen solle, wenn zwischen Haag und Heldenstein auf der B12 nach dem Bau der Dorfener Trasse 2000 Fahrzeuge mehr oder weniger am Tag verblieben.

Rechtsanwalt Deißler erläuterte, man erhebe den Vorwurf, dass die Zahlen fehlerhaft ermittelt worden seien und zweifle an deren gerichtlichen Belastbarkeit. Mit den Beispielen wolle man klären, ob man mit dieser Methode einer Verkehrsuntersuchung "zu einem vernünftigen Ergebnis kommt". Allesch sagte, Kurzak werde die üblichen Methoden angewandt haben: "Wenn sie das kritisieren, müssen sie wohl die ganze Zunft kritisieren."

Anlage 3:

Figure 1 – External costs by cost category and by transport mode for EU28 in 2016⁵



Grafik: EU-Kommission 2018: Multimodal Sustainable Transport: which role for the internalisation of external costs? "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities". Brüssel, 17.12.2018.

<https://www.zukunft-mobilitaet.net/168934/analyse/externe-kosten-des-verkehrs-eu-2016-europaeische-union-nach-verkehrstraegern/>

Die gesamten externen Kosten des Verkehrs in den 28 EU-Mitgliedstaaten werden auf 1 Billion € pro Jahr beziffert.