

# Wie Karger die Prognosen bewertet

Klaus Peter Karger befasst sich seit vielen Jahren mit dem möglichen Weiterbau der B 523 bei VS. Der Filmemacher und Journalist hat zwei Filme über das Thema gedreht. In einem Gastbeitrag setzt er sich mit dem Risiko von Verkehrsprognosen auseinander.

■ Von Klaus Peter Karger

## VILLINGEN-SCHWENNINGEN.

Der jetzt in Vorplanung befindliche zweite Bauabschnitt der B 523 – umgangssprachlich „Nordzubringer II“ oder auch „Lückenschluss“ genannt – geht in seinen Ursprüngen auf Verkehrsplanungen aus den 1960er Jahren zurück.

Konkret findet sich die heutige B 523 zum ersten Mal 1966 im „Generalverkehrsplan Villingen“ eingezeichnet, den der Verkehrsplaner Karl-Heinz Schaechterle damals im Auftrag der Stadt Villingen verfasst hat. Seine Verkehrsprognosen beruhten allerdings auf Annahmen, die dann nicht eingetreten sind.

Zum besseren Verständnis der Gesamthematik und der Risiken, die mit Verkehrsprognosen einhergehen, lohnt es sich näher mit der Person Schaechterle zu befassen. Karl-Heinz Schaechterle war einer der meistbeschäftigten Verkehrsplaner Deutschlands, wenn nicht Europas.

Geboren 1920 in Stuttgart, hatte er Bauingenieurwesen an den Technischen Hochschulen von Berlin und Stuttgart studiert. Er trat danach in das 1948 von Max-Erich Feuchtinger in Ulm gegründete Ingenieurbüro für Verkehrsplanung ein und übernahm das Büro nach dessen Tod 1960. Vier Jahre später wurde Schaechterle als Universitätsprofessor an die TU München berufen. Er behielt die Leitung des Ulmer Büros aber bei, gemeinsam mit Guido Holdschuer als Partner in der Sozietät. Das Büro Schaechterle/Holdschuer zeichnet später auch für Fortschreibung der Generalverkehrspläne 1977 und 1980 bis 84 der gemeinsamen Stadt Villingen-Schwenningen verantwortlich.

## Pro Individualverkehr

Schaechterle war ein überzeugter Verfechter des motorisierten Individualverkehrs. Seine gutachterliche Tätigkeit zielte darauf ab, Deutschland autogerecht umzubauen. Er war viele



In Nachbarschaft zum Wohngebiet Haslach/Wöschhalde soll die neue B 523 vorbei geführt werden.

Foto: Marc Eich

Jahre Vorstandsmitglied im ADAC Württemberg und später auch Mitglied in Verwaltungsrat und Präsidium des ADAC Deutschland.

Die TU München würdigte ihn in einem Nachruf 2008 mit den Worten, er sei als „genialer, begeisterter und begeisternder Verkehrsplaner“ europaweit gefragt gewesen: „Mit seinem Lehrstuhl erweiterte er den bis dahin vorherrschenden Verkehrswegebau um den Entwurf und die Planung von Verkehrsanlagen und band beides in die Stadtplanung ein. Diese neue systemübergreifende Sichtweise begründete nicht nur den Ruf des Lehrstuhls, sondern gab der gesamten Fachwelt Impulse. Sein Lehrstuhl erbrachte Pionierleistungen in der Entwicklung rechnergestützter Modelle zur Ableitung der Verkehrsnachfrage aus der Siedlungsstruktur“.

## Kritik an seinen Gutachten

Aus heutiger Sicht werden Schaechterles damalige Gutachten mancherorts kritisch gesehen. So schlug Schaechterle der Stadt Bielefeld in den 1960er Jahren ein Autobahnkreuz mitten in der Stadt vor. 130 Häuser in der Kernstadt sollten dafür abgerissen werden. Das gigantische Projekt scheiterte am Bürgerprotest.

Für Heidelberg hatte Scha-

echterle nach Aufzeichnungen des dortigen Geschichtsvereins 1970 vorgeschlagen, das Straßenbahn-Netz der Universitätsstadt „auf ein Rumpfnetz“ zu reduzieren. In den Folgejahren kam es zu zahlreichen Streckenstilllegungen, die Straßenbahnen wurden durch Busse ersetzt. Seit Ende der 1980er wurde das Straßenbahnnetz wieder erweitert. Das Kunsthistorische Institut der Universität Heidelberg kritisierte 1972, dass Schaechterles Vorschläge zu neuen Straßentangenten, dem Bau von Parkhäusern und der Umwidmung von Plätzen zu Verkehrsflächen die Altstadt beschädigen würde.

## Beispiel Ludwigshafen

In Ludwigshafen/Rhein trug Schaechterles Generalverkehrsplan dazu bei, dass 1969 der Hauptbahnhof in der Innenstadt abgerissen und 1,2 Kilometer Fußweg weiter außerhalb neu gebaut wurde. „Rein optisch ist es eine gewaltige Hochbrücke für den Autoverkehr, unter die Gleise, Bahnsteige und ein einfaches Gebäude gequetscht wurden“, beschreibt der Fahrgastverband „Pro Bahn Rhein-Neckar“ die Architektur.

Der Verband nennt den Bahnneubau, der damals 124 Millionen Mark gekostet hat, eine „gigantische Fehlpla-

nung“. Als Hauptbahnhof ist Ludwigshafen heute bedeutungslos; der Fernverkehr wird über Mannheim abgewickelt. „Von den Bahnsteigen bis zur Straßenbahnhaltestelle muss man (...) über fast menschenleere große Flächen fast einen halben Kilometer laufen, die unterirdischen Haltestellen sind heute Angsträume und werden von fast niemand mehr benutzt“, heißt es dazu auf der Website des Heidelberger „Umwelt- und Prognose-Instituts“. Das Institut nennt den Umbau in Ludwigshafen ein Beispiel für „die Folgen verfehlter Verkehrsplanung für Ökonomie, Ökologie und Stadtentwicklung“.

Grundsätzlich beruhen damals wie heute Verkehrsprognosen immer auf Grundannahmen, politischen Zielsetzungen und Wunschvorstellungen hinsichtlich der Siedlungsentwicklung. So wurde vor kurzem im Gemeinderat von Villingen-Schwenningen eine Verkehrsprognose der Rapp AG für das Jahr 2035 vorgestellt, die voraussagt, dass der zweite Bauabschnitt der B 523 eine spürbare Entlastung des übrigen Straßennetzes bringen würde. Dabei gehen die Gutachter unter anderem davon aus, dass am Tonhallenareal Einzelhandel angesiedelt wird, im Lämmisgrund entlang des Nordzu-

bringers eine neue Wohnbebauung entsteht, das Industriegebiet Salzgrube erweitert wird und in den Gewannen Dreißig Jauchert und Nunnensteig neue Gewerbegebiete erschlossen werden.

Es wird also Wachstum und weitere Flächenversiegelung vorausgesetzt. Ob diese Grundannahmen vor dem Hintergrund der drohenden Klimakatastrophe in ein paar Jahren noch Bestand haben, ist dabei offen.

## Schaechterle liegt daneben

Um auf Karl-Heinz Schaechterle zurückzukommen: Er lag mit seinem ersten Generalverkehrsplan von 1966 kräftig daneben, als er für die Stadt Villingen allein bis zum Planjahr 1985 ein Bevölkerungswachstum von 34.000 auf 59.000 annahm! Tatsächlich hatte Villingen am Vorabend der Städtefusion Ende 1971 nur 38.800 Einwohner, und 1985 lag die Einwohnerzahl der Gesamtstadt (inklusive Schwenningen und den neun eingemeindeten Ortschaften) gerade mal bei 76.300. Den Niedergang der Uhren- und Unterhaltungselektronikindustrie, den massenhaften Arbeitsplatzabbau, die Auswirkungen der Ölkrise der 1970er Jahre und andere äußere Einflüsse hatte Schaechterle nicht vorhergesehen.