

Klimaneutraler Verkehr – hier in der Region!

Antwort auf die Kritik von Friedrich Kossmann und anderen in der WP vom 25. Juni 2021

von Johannes Weyer

Natürlich haben meine Kritiker recht, dass meine Analysen der Reisezeiten vor und nach Bau der A46/B7n nicht den hohen Ansprüchen einer wissenschaftlichen Studie genügen. Selbstverständlich weiß ich, wie man das richtig macht, und ich würde jetzt am liebsten den Verkehrssimulator SimCo anwerfen, den wir an der TU Dortmund entwickelt haben. Mithilfe von SimCo kann man Experimente im Computer durchführen und unterschiedliche Verkehrsszenarien durchspielen: mit und ohne Autobahn, mit und ohne modernem ÖPNV, mit und ohne gut ausgebauten Radwegen usw. Aber eine Modellierung des Verkehrsgeschehens in einer Region wie dem Märkischen Sauerland erfordert einen hohen Aufwand. Diesen wollte ich meinen Mitarbeiter:innen zusätzlich zu ihren alltäglichen Aufgaben in Forschung und Lehre nicht zumuten. So etwas mache ich prinzipiell nicht.

Also habe ich die Idee von Corinna Schützeichel von der Westfalenpost aufgegriffen, die Vermutungen und Hoffnungen, die sich mit dem Bau der A46/B7n verbinden, mit einfachen Bordmitteln zu überprüfen. Und ich habe dies am Beispiel exemplarischer, aber fiktiver Figuren getan, die hier in der Region leben und zu ihren Arbeitsplätzen pendeln.

Corinna Schützeichel hat im März 2020 bei ihrer Berechnung einer Halbierung der Fahrtzeiten praktisch mit derselben Methode wie ich gearbeitet. Oder umgekehrt: Ich habe ihre Idee aufgegriffen und ein wenig verfeinert, dabei aber nicht nur die Neubaustrecke, sondern typische Pendelwege in ihrem gesamten Verlauf zu Grunde gelegt. Damals hat Straßen.NRW nicht gegen diese Methode protestiert - im Gegenteil: Sie haben der WP-Redakteurin sogar die benötigten Daten geliefert. Könnte es sein, dass die Herren ein wenig parteiisch sind?

Ich kann auch nicht erkennen, dass Herr Kossmann und Herr Kindel, die an den Planungen der A46/B7n beteiligt sind, gute Gründe ins Feld führen, die meine Argumente widerlegen. Google Maps liefert in der Regel ganz passable Werte für die Berechnung individueller Reiserouten. Und selbst wenn Herr Kossmann in der Nachkommastelle etwas andere Werte haben sollte als ich, ändert dies nichts an der grundlegenden Aussage: Die Reisezeiten verkürzen sich nur minimal, und sie werden sich vermutlich sogar verlängern, weil die neue Autobahn zusätzlichen Verkehr in die Region zieht.

Der Bundesverkehrswegeplan rechnet mit 47,4 Pkw-Kilometern pro Jahr auf der neuen Autobahn, davon die Hälfte aus induziertem Verkehr. Dieser Verkehr existiert bislang nicht, sondern wird durch die

neue Autobahn erst erzeugt. Denn sie macht Autofahren attraktiver: sowohl für die in der Region lebenden Menschen als auch für den Durchgangsverkehr von außerhalb.

Trotz eines steigenden Anteils an Elektroautos gehen die offiziellen Berechnungen zudem davon aus, dass dann knapp 3 Millionen Liter Benzin, Diesel und Gas in der Region zusätzlich verbrannt werden. Dies wird zu einem Mehrausstoß von knapp 7.800 Tonnen CO₂ pro Jahr führen. Wenn ich das Urteil des Bundesverfassungsgerichts richtig verstanden habe, macht sich jeder haftbar, der heutzutage noch derartige Dinge vorantreibt.

Wie Straßen.NRW trotzdem zu einem Entlastungseffekt insbesondere auf der B 7 kommt, ist nur schwer nachvollziehbar. Ein Beispiel:

Beim aktuellen Stand fahren 9.000 Pkws pro Tag in Hemer auf die B 7 bzw. von ihr ab, also z.B. nach Hemer-City, Sundwig oder Landhausen bzw. in umgekehrter Richtung von dort auf die B 7. Nach dem Bau der Autobahn verringert sich diese Zahl auf 3.000. Ich frage mich, gehen die anderen 6.000 in Rente, oder machen die demnächst nur noch Home-Office? Wie schafft Straßen.NRW es, diese Fahrzeuge unter den Tisch fallen zu lassen?

Zahlenspiele hin, Zahlenspiele her ... Mein Vorschlag lautet: Lasst uns aufhören, über die A46/B7n zu streiten! Sie wird möglicherweise zu punktuellen Entlastungen – etwa in Hemer – führen, aber sie verlagert die Staus lediglich an andere Orte. Die neue Autobahn wird die Verkehrsprobleme der Region nicht lösen, sondern eher verschlimmern.

Wenn die Befürworter sich durchsetzen, wäre das schlecht. Aber auch wenn die Gegner sich durchsetzen, wäre dies nur ein erster Schritt. Denn wir brauchen dringend ein Konzept, nein besser: eine Vision, wie wir die Mobilität in der Region zukunftssicher, nutzerfreundlich und vor allem nachhaltig gestalten. Bis 2045 müssen wir klimaneutral sein, und wir müssen heute anfangen umzusteuern, nicht erst morgen oder übermorgen. Wir sollten darüber streiten, wie wir das schaffen und unsere Energien nicht in endlosen Debatten über die neue Autobahn verpulvern!