

Stuttgart im Verkehrsstress

„Mär vom guten Autobahnring hält sich beharrlich“

Von Josef Schunder 25. Februar 2016 - 15:58 Uhr



Foto: Lichtgut/Leif Piechowski

Der viel diskutierte Nordosttring würde Stuttgarts Talkessel keine Entlastung von Autos bringen, meint Stephan Oehler, der Chef-Verkehrsplaner der Stadt Stuttgart.

Stuttgart - Herr Oehler, der Stau ist bei uns allgegenwärtig. Wurden in den vergangenen Jahrzehnten zu wenig Straßen gebaut?

Ich würde sagen, nein. Anfang der 1980er Jahre erkannte man in der Verkehrsplanung zunehmend, dass man sich das damals geplante Verkehrsnetz in der Dichte finanziell nicht würde leisten können. Dass die Abwicklung viel zu lange dauern würde und dass es noch einen anderen Weg geben müsste. Es wurde aber noch eine gewisse Liste von Projekten abgearbeitet, vor allem zur Entlastung der Stadtbezirke. Als vermutlich letztes der großen Straßenbauprojekte wird momentan der Rosensteintunnel umgesetzt.

Die Frage ist doch, wie viel Straßenkapazität man sich leisten sollte.

Man muss sich beim Bau von Straßen immer fragen, für welche Kapazitäten man sie auslegt. Eine Stadt, in der in Spitzenzeiten der Verkehr problemlos fließt, hat eigentlich überdimensionierte Straßen. Wenn man sich Straßen leistete, die auch in Spitzenzeiten noch viel Luft für mehr Verkehr lassen, würde man zu groß und teuer bauen.

Ein bisschen Stau muss sein?

Am besten wäre natürlich, wenn kaum Stau aufträte. Dann wäre das Netz vielleicht am besten dimensioniert. Aber kein Verkehrsplaner der Welt schafft es, ein Straßennetz 30 Jahre im Voraus maßzuschneidern. Wir müssen Annahmen treffen. Es gibt viele Einflüsse, die eine Kommune und ihre Verkehrsplaner nicht in der Hand haben. Etwa die Folgen der Energiepreisentwicklung.

Aber gut wäre doch ein Autobahnring. Könnte er nicht den Strom der Autos reduzieren, die ständig nach Stuttgart hineinfahren?

Das ist eine Mär, die sich beharrlich hält. Wir haben ein Verkehrssystem, das stark radial ausgerichtet ist aufs Stuttgarter Zentrum. Da wollen die Verkehre aus der Region hin. Man kann sie nicht in der Peripherie umlenken. Ein Angebot dort bringt zwar regional etwas, beispielsweise der Nordosttring vielleicht für die Räume Waiblingen, Kornwestheim und Ludwigsburg. Aber aus Stuttgarter Sicht kann ich dieses Projekt nicht empfehlen. Es entlastet den Talkessel nicht, aber es würde einen relativ ungestörten Freiraum zerstören. Das muss man politisch abwägen.

Das heißt, die Hunderttausende von Autos, die jeden Tag nach Stuttgart fahren, wollen alle ins Zentrum? Das kann doch nicht sein.

Wir haben Durchgangsverkehre im Talkessel, aber die liegen bei fünf bis zehn Prozent des Gesamtaufkommens. Außerdem haben wir so eine Art halben Ring mit den Autobahnen 8 und 81.

Im Osten gibt es keine Autobahn, erst zwischen Ulm und Würzburg.

Ja, die schwächere Flanke ist die Ostseite. Wäre es topografisch einfacher, hätte man da vielleicht ansetzen können mit einer großen Umfahrung. Da reden wir aber von überregionalen Verkehren, nicht von kommunalen. Die Entlastung des Zentrums wäre gering.

Gab es in der Vergangenheit gar keine Bestrebungen für Entlastungsstraßen? Oder hat man die Pläne wieder verworfen?

In den sechziger Jahren gab es Ideen, einen großen Straßenring in Halbhöhenlage zu bauen. Mit doppelstöckigen Trassen. Man wollte den Verkehr, der die Stadt durchquert und sein Ziel außerhalb hat, auf die Hochstraßen packen. Die hätten tatsächlich das Zentrum etwas entlastet, aber andere Bereiche stärker belastet. Es wäre ein riesengroßer Eingriff in die Stadtlandschaft gewesen. Die Halbhöhenlagen wären heute vermutlich eine einzige Bürgerinitiative. Gut, dass das nie realisiert wurde.

Der Cityring hat eine umso größere Bedeutung für den Verkehr in der Innenstadt?

Den Cityring nach dem Zweiten Weltkrieg so zu konzipieren war richtig. Dadurch funktioniert das Verkehrsnetz in der Innenstadt in der Regel. In Spitzenzeiten haben wir Engpässe. Wollten wir diesen Verkehr für alle immer funktionsfähig abwickeln, müssten wir das auf Straßen tun, die noch größer wären. Oder mit neu zu bauenden Netzelementen. All das wäre mit städtebaulichen Desastern verbunden und mit Verkehrsbelastungen in Bereichen, wo es bisher weniger Belastungen gibt. Meine Schlussfolgerung ist: Für den Kfz-Nutzer läuft es nicht immer optimal, aber mit zusätzlicher Straßeninfrastruktur darauf zu reagieren funktioniert in Stuttgart nicht auf zufriedenstellende Weise.

Aber ist es nicht so, dass eine neue Filderauffahrt den Stuttgarter Osten entlasten würde und beispielsweise Hedelfingen?

Die Filderauffahrt ist ein Projekt, bei dem man tatsächlich gewisse Entlastungseffekte erwarten könnte sowohl für den Osten als auch für angrenzende Stadtbezirke. Die Filderauffahrt ist aus planerischer Sicht mit Vorteilen verbunden, aber da haben wir auch wieder die Frage der Kosten.

Im Moment ist es ein Wahlkampfthema, dieses Ziel neu anzugehen und Gelder zu besorgen. Würden Sie als Verkehrsplaner sagen, man sollte daran arbeiten?

Man sollte die Chance offenhalten. Aber einige Jahre würden auf jeden Fall ins Land gehen. Ich sehe Chancen, in einem längeren Zeitraum auf einem anderen Weg Verkehre zu reduzieren. Die Frage ist, kann es in Stuttgart eine Mobilitätswelt geben, die etwas entspannter und mit weniger Verkehr abläuft als heute? Das muss das Ziel sein für uns – aber ohne den notwendigen Verkehr dirigistisch einzuschränken.

Woher kommt der Optimismus, dass man den konventionellen Autoverkehr im Talkessel um 20 Prozent reduzieren könnte? Ist das eine begründete Zahl oder eine rein politische?

Diese Zahl ist politisch entstanden. Aber auch weniger als 20 Prozent würden uns sehr viel bringen. Hätten wir weniger Kfz-Verkehr an Kreuzungen, könnten wir an Ampeln den Fußgängern oder Radfahrern noch mehr Zeit einräumen. Die Zielgröße finde ich in Ordnung. Man muss möglichst viel tun, dass man dahin kommt. Dafür muss man an vielen Punkten ansetzen, auch beim Mobilitätsmanagement.

Wie muss man sich dieses Mobilitätsmanagement vorstellen?

Es geht da um viele Bausteine, durch die man mehr Menschen mit entsprechenden Angeboten zum Umstieg auf den ÖPNV oder auf das Rad bringen könnte. Es gibt Möglichkeiten für das kommunale und betriebliche Mobilitätsmanagement, aber auch Ideen, die für Schulen interessant sein könnten.

Was ist mit dem ÖPNV? Das S-Bahn-System lebt von einem Tunnel in der Innenstadt. Würden Sie sich einen zweiten Tunnel wünschen?

Sowohl bei der S-Bahn wie auch bei der Stadtbahn gilt: Alles, was die Kapazität steigern würde, ist gut. Unsere Appelle nützen alle nichts, wenn die Menschen nicht die Möglichkeit haben umzusteigen. Unser ÖPNV ist hervorragend. Wenn man da mit mehr Kapazität und mit noch besseren Taktzeiten arbeiten könnte, wäre das ein weiterer Fortschritt. Dann wäre noch zu überlegen, ob Unternehmen oder Schulen die Zeiten des Arbeits- und Schulbeginns entflechten könnten. Das ist natürlich schwierig.

Warum ist das so wichtig?

Die Infrastruktur im ÖPNV ist im Grunde auf vier Spitzenstunden ausgerichtet. Da sind die Züge und Busse gut ausgelastet, freundlich ausgedrückt. Wenn man diese Spitzen etwas abflachen könnte und mehr Menschen zu anderen Zeiten fahren würden, wäre das sehr hilfreich.

Noch steht es nicht überall zum Besten. Was ist denn die Aufgabe des Verkehrsplaners?

Wir haben eine Stadt, die viel Verkehr erzeugt, und man muss ihn im Interesse aller möglichst umweltgerecht abwickeln. Manchmal fallen aber auch Interessen hinten runter. Ich schau' manchmal neidisch auf andere Kommunen, die breite Gehwege und breite Fahrbahnen anlegen können. Und Straßen, die gut funktionieren, und einen schönen Radweg und eine Stadtbahntrasse obendrein. In Stuttgart hat man diese Möglichkeit so nicht. Daher ist es vielleicht die Haupteigenschaft der Verkehrsplanung in Stuttgart, dass sie sehr stark kompromissgeprägt ist. Wir müssen vielleicht auch etwas kreativer sein als andere Kommunen.

Was sind die geheimen Wünsche des Planers?

Wir machen Verkehrsplanung und keine Verkehrspolitik. Allerdings gibt es in unserem Handwerkskasten Instrumente, die sind politisch unbeliebt. Da gehört der Bereich der Preispolitik dazu.

Sprechen Sie das Schreckenswort doch aus: Citymaut.

Das trifft es nicht ganz, was ich meine. Ich sage lieber „Steuerung der Mobilität über finanzielle Instrumente“. Das ist ein Werkzeug, das ich, wenn ich als Verkehrsplaner wählen dürfte, konkret zur Diskussion stellen würde. Beispiel: Mobilität ist teurer in Zeiten starker Auslastung, günstiger in Randzeiten. Von der verkehrsplanerischen Warte aus betrachtet, wäre das eines der effektivsten Instrumente, weil es unsere Infrastruktur gleichmäßiger auslasten würde. Aber ich weiß nicht, ob so etwas irgendwann kommen wird. Das Thema müsste ja auch regional betrachtet werden.

Sie sind aber auch Stadtplaner.

Ich hoffe nicht nur, dass es irgendwann auf dem Cityring eine schnelle Fortbewegungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger geben wird, sondern auch eine Aufenthaltsmöglichkeit. Das heißt, eine stadtverträgliche Umgestaltung des ganzen Cityrings. Will heißen: Konzentration der Fahrbahnflächen für die Kfz und Schaffung möglichst großer Freiräume für den Fußgänger und den Radfahrer. Natürlich mit Begrünung. Eine urbane Struktur, bei der sich der Kfz-Verkehr störungsfrei und gleichmäßig bewegen würde, was die Geschwindigkeit anbelangt. Das wäre so eine Vision, würde aber den Totalumbau des Cityrings bedeuten.

Einen Wunsch haben Sie noch frei.

Schön wäre eine echte Freiheit der Kommunen zur Geschwindigkeitsgestaltung auf den Straßen. Dass wir das bisher vorgegebene Raster – 80/60 auf den Ausfallstraßen, ansonsten 50/30 und Schrittgeschwindigkeit – sprengen können. Nicht unter Sicherheitsaspekten, sondern aus städtebaulichen Gesichtspunkten. Es sollte für die städtebauliche Weiterentwicklung von Verkehrsflächen auch Fördermöglichkeiten geben. Etwa für den Abbruch der Friedrichswahl-Auffahrt. Überhaupt müsste man Verkehr und Stadtplanung noch stärker zusammen denken. Eine hohe Verkehrsmenge ist keine Katastrophe, wenn das Umfeld eine entsprechende Antwort darauf hat.

Aber ist Stuttgart jetzt noch immer eine viel zu autogerechte Stadt?

Stuttgart ist schon seit einiger Zeit keine autogerechte Stadt mehr. Und zwar seit wir begonnen haben, die Fußgänger oberirdisch über die großen Straßen zu führen. Überwege wurden mehr und mehr zum Thema wie auf der Hauptstätter Straße oder zuletzt am Hauptbahnhof. Das ist immer noch schwierig bei der Staatsoper, aber da machen wir den nächsten Schritt. Mir gefällt der Begriff autogerechte Stadt sowieso nicht. Das mag mal ein Ideal gewesen sein, aber dieses Ideal ist seit 30 Jahren überwunden. Autogerecht ist jede Großstadt ein Stück weit, sonst erfüllt sie ihre Funktion nicht.