

Antrag

AntragsstellerIn: LAG Mobilität und Verkehr (LAG Mobilität und Verkehr)

Gegenstand: **Paradigmenwechsel in der Bundesverkehrswegeplanung vollziehen – langfristigen Erhalt der Infrastruktur in Sachsen sichern**

1 Antragstext

2 Sachsen schreibt weiter „Wünsch-Dir-Was-Listen“

3 Die Bundesverkehrswegeplanung der Vergangenheit ist nicht zukunftstauglich. Als
4 Grundlage für Planung und Bau von Fernstraßen sowie Schienen- und Wasserwegen in
5 Deutschland könnte der auf 15 Jahre ausgelegte Bundesverkehrswegeplan
6 umweltverträgliche und klimafreundliche Investitionen voranbringen. Stattdessen
7 ist er eine mit lokalen Prestigeprojekten überfrachtete Wunschliste, die kein
8 Verkehrsproblem löst. Deutschland braucht einen neuen, grünen Ansatz in der
9 Infrastrukturplanung: Konzentration auf die wirklich wichtigen, zentralen Routen
10 des Kernnetzes; Vernetzung der Verkehrsträger, Verkehrsverlagerung, Erhalt vor
11 Neubau und ein Ende der Geldverschwendung. Darum muss es heute gehen.

12 Doch bisher läuft alles so weiter wie gewohnt: Über 1.600 Fernstraßenprojekte
13 haben die Länder für den Bundesverkehrswegeplan 2015 beim Bund angemeldet. Nach
14 wie vor sind die Anmelde Listen der Länder mit auch langfristig nicht
15 finanzierbaren Wunschprojekten überfrachtet. Sachsen ist mit 72 Vorhaben dabei.
16 Der Bau aller von der Staatsregierung nach Berlin übermittelten Vorhaben würde
17 rund 1,8 Milliarden Euro kosten und etwa 50 Jahre dauern. Sachsens Anmeldungen
18 sind eine lange Aneinanderreihung von Projekten mit oft nur lokaler Bedeutung.

19 Sachsen hat auch entsprechende Vorgaben aus Berlin geflissentlich ignoriert. Die
20 vom Bund geforderte „intensive Auseinandersetzung mit Alternativen“ sind bei den
21 sächsischen Anmeldungen nicht einmal ansatzweise erkennbar.

22 Das Projektvolumen der gemeldeten Vorhaben ist völlig losgelöst von den
23 haushalts- und finanzpolitischen Realitäten; sie sind aber nicht nur
24 unfinanzierbar, sondern gehen auch am Bedarf vorbei und belasten unnötig Natur

25 und Umwelt - kurzum: Die Infrastrukturpolitik der Staatsregierung ist
26 zukunftsvergessen und hat daher keine Zukunft.

27 Auch bei der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung offenbart die sächsische
28 Landesregierung ein fast vordemokratisches Politikverständnis. So hat die
29 Staatsregierung gegenüber dem Bund für Umwelt- und Naturschutz alle Bemühungen
30 sich frühzeitig in die sächsischen Projektanmeldungen einzubringen regelrecht
31 abgewimmelt; „eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (durch) das Land
32 ist in der jetzigen Konzeptphase nicht vorgesehen“ hieß es dazu lapidar -
33 Demokratieverständnis auf sächsisch: Die Verwaltung weiß schon, was gut für die
34 Bürgerinnen und Bürger ist - „Einmischung“ unerwünscht.

35 **Realitäten annehmen: Substanzverzehr aufhalten, Wunschlisten eindampfen**

36 Nach massiven Investitionen in die Netzerweiterung und grundhafte Sanierung des
37 sächsischen Autobahnnetzes sowie gleichfalls hohen Investitionen in den Ausbau
38 des Bundesstraßennetzes mit zahlreichen Ortsumgehungen müssen wir konstatieren:
39 Das Fernstraßennetz im Freistaat Sachsen ist in seinen Grundzügen vollendet. Es
40 gibt auch im Vergleich zu den westdeutschen Flächenländern keine
41 Infrastrukturlücke mehr, was immer noch als Begründung für den Bau neuer
42 Vorhaben angeführt wird. Allenfalls für Orte mit starkem Durchgangsverkehr
43 brauchen wir in den kommenden Jahren noch Investitionen in eine überschaubare
44 Anzahl von Ortsumgehungen. Der absehbare Strukturwandel mit zurückgehenden
45 Einwohnerzahlen im ländlichen Raum führt dazu, dass das Verkehrsaufkommen weiter
46 zurückgehen wird. Darauf muss eine vorausschauende Verkehrsplanung frühzeitig
47 reagieren. Für die Mehrzahl der für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten
48 sächsischen Straßenbauvorhaben gibt es mittelfristig keinen Bedarf.
49 Hingegen ist absehbar, dass die verfügbaren Mittel für den Neu- und Ausbau in
50 Sachsen nicht mehr signifikant anwachsen werden. Nach der Vollendung der
51 Autobahn A 72 ist die Zeit der Großprojekte in Sachsen endgültig vorbei. Hinzu
52 kommt: Gerade auf Bundesebene müssen neue Schwerpunkte gesetzt werden. Das
53 westdeutsche Autobahnnetz, das im Kern von Anfang der 1960er bis Mitte der
54 1980er Jahre entstanden ist, kommt in ein Alter, in dem die Investitionen für
55 Erhalt und Ersatz kontinuierlich ansteigen. Verschärft wird die Situation beim
56 Erhalt durch den überproportional angestiegenen Lkw-Verkehr und den über zwei
57 Jahrzehnte zu Gunsten des Neubaus vernachlässigten Substanzerhalt. Dieses Fahren
58 auf Verschleiß beginnt sich jetzt zeitlich versetzt zu rächen: Brücken zeigen
59 massive Schäden, so dass teilweise Bauwerke für den Lkw-Verkehr gesperrt werden
60 mussten. Die von der Bundesregierung angekündigte Erhöhung der Mittel für den
61 Erhalt ist daher bitter notwendig, ist aber angesichts der Herkulesaufgabe nur
62 der Anfang eines Sanierungsmarathons, der zudem nur dann Früchte tragen wird,
63 wenn die Erhaltungsinvestitionen weiter anwachsen und dauerhaft auf hohem Niveau
64 bleiben. Auch die Praxis der unterjährigen Umschichtung von Erhaltungs- in
65 Neubauprojekte, die von einigen Straßenbauverwaltungen praktiziert wird, muss
66 endgültig der Vergangenheit angehören.

67 Vor diesem bundespolitischen Hintergrund ist die völlig überfrachtete sächsische
68 Anmelde- und Genehmigungsliste für neue Straßen einzuordnen. Auch das sächsische
69 Verkehrsministerium wird wegen langsam alternder Bauwerke
70 Erhaltungsinvestitionen im Haushaltsplan einstellen müssen; das bedingt, dass
71 gleichzeitig die knappen Neubaumittel in die verkehrlich wichtigsten Vorhaben

72 fließen müssen. Für die Erfüllung von Wunschprojekten wie beispielsweise der
73 ursprünglich vierstreifig geplanten B 87n östlich von Leipzig ist in Zukunft
74 weder ein Bedarf absehbar noch Geld vorhanden. Sachsen wird sich also von einer
75 Reihe am Bedarf vorbei geplanter Vorhaben, die oftmals nur der Befriedigung der
76 Interessen von Bürgermeistern, Landräten und Wahlkreisabgeordneten dienen,
77 endgültig verabschieden müssen. Dies ist kein Verlust - im Gegenteil: Der
78 Abschied von der Betonpolitik der Nachwendezeit schärft den Blick für das, was
79 verkehrspolitisch in den nächsten Dekaden wirklich wichtig wird, und für
80 Entwicklungen, die die Verkehrspolitik frühzeitig berücksichtigen muss.

81 **Infrastrukturpolitik zukunftsfähig machen**

82 Sachsens Einwohnerzahl schrumpft, vor allem der ländliche Raum steht in den
83 kommenden Jahrzehnten vor umwälzenden Entwicklungen, die sich auf alle
84 gesellschaftlichen Bereiche auswirken. Die Schrumpfung seit 1990 gibt einen
85 Vorgeschmack auf das, was sich nach heutiger Einschätzung unter verschärften
86 Vorzeichen fortsetzen wird. Vor allem die hohen Investitionen in die langlebige
87 Verkehrsinfrastruktur müssen daher besonders gründlich auf den künftig zu
88 erwartenden Verkehrsbedarf hin überprüft werden. Abseits der sächsischen
89 Verdichtungsräume gibt es praktisch keine wachsenden Regionen. Das
90 Verkehrsaufkommen wird im Bundesstraßennetz daher flächenhaft und besonders in
91 den stark schrumpfenden Landkreisen weiter zurückgehen. Damit reduziert sich
92 auch insgesamt der Neu- und Ausbaubedarf. Die gescheiterte vierstreifige Planung
93 der B 178n im nördlichen Abschnitt Nostitz - Weißenberg und die von der
94 Landesdirektion Sachsen im Sommer aufgegebenen Planung der ebenfalls vierstreifig
95 angedachten B 87n östlich von Leipzig sind ein Hinweis darauf, dass auch in den
96 etablierten Planungsbehörden endlich - wenn auch notgedrungen - ein Umdenken
97 einsetzt. Bei beiden Vorhaben hat der nicht mehr belegbare Verkehrsbedarf eine
98 maßgebliche Rolle gespielt. Wir GRÜNE haben von Beginn der Planungen der B 178n
99 verdeutlicht, dass wir Ortsumfahrungen brauchen, aber eben keine vierspurige
100 völlig überdimensionierte, neutrassierte Schnellstraße. Immerhin besteht bei der
101 B 87n jetzt die Chance, die Fehler der 1990er Jahre nicht noch einmal zu
102 begehen. Auch wenn die Planung für die Ortsumgehungen Pirna und Freiberg schon
103 deutlich weiter fortgeschritten sind, müssen auch hier die angepassten und
104 kostengünstigeren Alternativen auf den Tisch und zügig zur Baureife gebracht
105 werden. Das Festhalten an den unfinanzierbaren Schubladenplanungen blockiert wie
106 andernorts auch schon viel zu lange vernünftige Lösungen. Hier ist, wie
107 landesweit bei anderen Ortsumgehungen, ein Umdenken angesagt. Weg von
108 unfinanzierbaren und nicht notwendigen Neubauplanungen und hin zu angepassten,
109 schnell realisierbaren Ausbauprojekten im Bestand. Die zweite große Anforderung,
110 die Infrastrukturpolitik vorausschauend einpreisen muss, ist die Energiewende im
111 Verkehrssektor, die unabdingbar ist, wenn wir die Klimaschutzziele erreichen
112 wollen. Der Verkehrssektor hat in Deutschland einen Anteil von rund 20 Prozent
113 an den Treibhausgasemissionen und ist wie kein anderer Sektor abhängig vom
114 endlichen Rohstoff Erdöl.

115 Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur energieeffizienter Verkehrsträger
116 wie die Schiene ist daher integraler Bestandteil einer Verkehrswendestrategie.
117 Sie sind Voraussetzung dafür, dass im Personen- wie Güterverkehr attraktive
118 Angebote entstehen können und Verkehrsverlagerung möglich wird. Die Vision von
119 (fast) CO2-freier Mobilität ist wegen der vergleichsweise leichten bzw.

120 fortgeschrittenen Elektrifizierung in absehbarer Zeit am ehesten auf der Schiene
121 umsetzbar.

122 **Schiene stärken: Kapazitäten für Verkehrsverlagerung schaffen**

123 Der Schienenverkehr ist zu Recht der Hoffnungsträger für eine
124 ressourcenschonende Zukunft der Mobilität: Er ist flächensparend,
125 energieeffizient und schon heute weitgehend unabhängig vom Erdöl.
126 Sachsen hat in den 1990er Jahren den Schienenverkehr sträflich vernachlässigt.
127 Oberste Priorität hatte stattdessen der massive Ausbau des Fernstraßennetzes.
128 Der Ausbau des Hauptstreckennetzes für höhere Geschwindigkeiten und weitere
129 Streckenelektrifizierungen, die Ausrichtung der Schienennetzinvestitionen auf
130 einen landesweiten Taktfahrplan sowie gezielte Investitionen für mehr
131 Güterverkehr auf der Schiene, all dies blieb unerledigt oder ging nur im
132 Schnecken tempo voran. Vielen Streckenstilllegungen schaute die Staatsregierung
133 hingegen nur achselzuckend zu oder hat sie durch Vorgaben zur Einstellung des
134 Personenverkehrs mit veranlasst. Mit dieser verkehrspolitischen Erblast der CDU-
135 geführten Landesregierungen müssen wir uns noch heute beschäftigen. Wichtige
136 Ausbauprojekte wie die Ausbaustrecke Leipzig - Dresden (Verkehrsprojekt Deutsche
137 Einheit Nr. 9) und Berlin - Dresden harren weiter ihrer Vollendung. Bei der
138 Strecke Dresden - Berlin wird nach derzeitiger Planung der Abschluss der
139 Arbeiten noch zehn Jahre in Anspruch nehmen! Auch auf der Sachsen-Franken-
140 Magistrale wird der Streckenausbau zwischen Leipzig und Werdau Bogendreieck
141 (Gaschwitz - Crimmitschau) frühestens zu Beginn der 20er Jahre abgeschlossen
142 sein. Was für ein Kontrast zum Autobahnnetz: Selbst die A 72 zwischen Leipzig
143 und Chemnitz wird dann längst durchgängig befahrbar sein.

144 Für eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene brauchen wir höhere Investitionen.
145 Aber wir brauchen vor allem Investitionen in sinnvolle Vorhaben, die möglichst
146 schnell realisierbar sind und so für Fahrgäste und Güterkunden einen hohen
147 Effekt haben. Wir halten einen schrittweise umsetzbaren bundes- und landesweiten
148 Taktfahrplan auch für die geeignete Richtschnur, nach der künftige
149 Infrastrukturinvestitionen vorgenommen werden. Das Prinzip des Deutschland- und
150 Sachsentakts ist klar: Vertaktete Linien mit verlässlichen Anschlüssen in den
151 Knoten bringen Fahrzeitverkürzungen für möglichst viele Bahnfahrpassagiere.
152 Investitionen in den Ausbau richten sich nicht nach der kürzesten Fahrzeit auf
153 einer einzelnen Strecke, sondern nach dem netzweit erzielbaren Effekt. Dabei
154 müssen Trassen für den Güterverkehr von Beginn an mit geplant werden.

155 Sachsens Eisenbahnnetz braucht dringend weitere Streckenelektrifizierungen. Aus
156 GRÜNER Sicht müssen in der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2015 die
157 Strecken Leipzig - Chemnitz, Dresden - Görlitz und Görlitz - Cottbus in ein
158 Elektrifizierungsprogramm aufgenommen werden. Dazu zählen auch die Strecken
159 Gößnitz - Weimar und Hof - Nürnberg, die für Sachsen als Bestandteil der Mitte-
160 Deutschland-Verbindung bzw. der Sachsen-Franken-Magistrale von Bedeutung sind.
161 Aus heutiger Sicht ist auch klar: Diese Elektrifizierungsvorhaben haben nur dann
162 zeitnah eine Chance - dies zeigen Beispiele in anderen Bundesländern (z. B.
163 Südbahn Ulm - Friedrichshafen, (München)- Geltendorf - Lindau) - , wenn der
164 Freistaat sich an den Baukosten beteiligt. Die Finanzierung der Planungskosten
165 für Chemnitz - Leipzig und Dresden - Görlitz weisen grundsätzlich in die
166 richtige Richtung, zumal Sachsen es sich auch leisten konnte, den Bau der A 72

167 in Abschnitten mit zu finanzieren, obwohl Autobahnbau eigentlich Bundessache
168 ist.
169 Mit den Strecken Dresden - Görlitz und Cottbus - Görlitz stehen zwei Strecken
170 auf der Agenda, denen für die europäische Integration eine besondere Bedeutung
171 zukommt. Es muss uns in der nahen Zukunft gelingen, den Schienenverkehr
172 insbesondere in der Relation Dresden - Wroc?aw so zu beleben, dass mehr als 11
173 Jahre nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union eine attraktive
174 Alternative zum Auto entsteht. Auch Fernzüge nach Krakau dürfen nicht länger
175 eine Vision bleiben, sondern müssen Ausdruck gut nachbarschaftlicher Beziehungen
176 und einer zukunftsweisenden europäischen Verkehrspolitik werden.
177 Im internationalen Güterverkehr kommt vor allem der Strecke durch das Elbtal
178 weiter wachsende Bedeutung zu.

179 Bevor hier aber über milliardenschwere Neubauplanungen überhaupt nachgedacht
180 wird, müssen die zuvor geschilderten Ausbauprojekte abgeschlossen bzw. auf den
181 Weg gebracht sein. Auch betriebliche Maßnahmen zur Leistungssteigerung der
182 bestehenden Strecke oder die Führung von Güterzügen über Alternativrouten sind
183 Optionen, um auf die wachsende Nachfrage zu reagieren. Insbesondere die während
184 des Hochwassers 2013 und bei Bauarbeiten praktizierte Umleitung von Güterzügen
185 über Plauen - Bad Brambach (- Cheb) könnte eine Alternative sein, die es
186 verdient, für einen Ausbau vertieft untersucht zu werden. Ebenso treibt die
187 Deutsche Bahn AG den Ausbau ihres „Ostkorridors“ (Hamburg - Magdeburg -
188 Halle/Leipzig - Zwickau - Regensburg - München/Passau) für den Güterverkehr
189 voran. Der Bedarf für einen Neubau einer Hochleistungsstrasse zwischen Dresden
190 und Prag als Mischverkehrsstrecke für den Personen- und Güterverkehr ist daher
191 aus heutiger Perspektive nicht absehbar.