

# Beschluss

---

45. Landesversammlung in Großenhain am 06./07.11.2015

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

### **Sachsen schreibt weiter „Wünsch-Dir-Was-Listen“**

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

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

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

Das Projektvolumen der gemeldeten Vorhaben ist völlig losgelöst von den haushalts- und finanzpolitischen Realitäten; sie sind aber nicht nur unfinanzierbar, sondern gehen

auch am Bedarf vorbei und belasten unnötig Natur und Umwelt – kurzum: Die Infrastrukturpolitik der Staatsregierung ist zukunftsvergessen und hat daher keine Zukunft.

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

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

Nach massiven Investitionen in die Netzerweiterung und grundlegende Sanierung des sächsischen Autobahnnetzes sowie gleichfalls hohen Investitionen in den Ausbau des Bundesstraßennetzes mit zahlreichen Ortsumgehungen müssen wir konstatieren: Das Fernstraßennetz im Freistaat Sachsen ist in seinen Grundzügen vollendet. Es gibt auch im Vergleich zu den westdeutschen Flächenländern keine Infrastrukturlücke mehr, was immer noch als Begründung für den Bau neuer Vorhaben angeführt wird. Allenfalls für Orte mit starkem Durchgangsverkehr brauchen wir in den kommenden Jahren noch Investitionen in eine überschaubare Anzahl von Ortsumgehungen. Der absehbare Strukturwandel mit zurückgehenden Einwohnerzahlen im ländlichen Raum führt dazu, dass das Verkehrsaufkommen weiter zurückgehen wird. Darauf muss eine vorausschauende Verkehrsplanung frühzeitig reagieren. Für die Mehrzahl der für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten sächsischen Straßenbauvorhaben gibt es mittelfristig keinen Bedarf.

Hingegen ist absehbar, dass die verfügbaren Mittel für den Neu- und Ausbau in Sachsen nicht mehr signifikant anwachsen werden. Nach der Vollendung der Autobahn A 72 ist die Zeit der Großprojekte in Sachsen endgültig vorbei. Hinzu kommt: Gerade auf Bundesebene müssen neue Schwerpunkte gesetzt werden. Das westdeutsche Autobahnnetz, das im Kern von Anfang der 1960er bis Mitte der 1980er Jahre entstanden ist, kommt in ein Alter, in dem die Investitionen für Erhalt und Ersatz kontinuierlich ansteigen. Verschärft wird die Situation beim Erhalt durch den überproportional angestiegenen Lkw-Verkehr und den über zwei Jahrzehnte zu Gunsten des Neubaus vernachlässigten Substanzerhalt. Dieses Fahren auf Verschleiß beginnt sich jetzt zeitlich versetzt zu rächen: Brücken zeigen massive Schäden, so dass teilweise Bauwerke für den Lkw-Verkehr gesperrt werden mussten. Die von der Bundesregierung angekündigte Erhöhung der Mittel für den Erhalt ist daher bitter notwendig, ist aber angesichts der Herkulesaufgabe nur der Anfang eines Sanierungsmarathons, der zudem nur dann Früchte tragen wird, wenn die

Erhaltungsinvestitionen weiter anwachsen und dauerhaft auf hohem Niveau bleiben. Auch die Praxis der unterjährigen Umschichtung von Erhaltungs- in Neubauprojekte, die von einigen Straßenbauverwaltungen praktiziert wird, muss endgültig der Vergangenheit angehören.

Vor diesem bundespolitischen Hintergrund ist die völlig überfrachtete sächsische Anmelde- und Bauantrageliste für neue Straßen einzuordnen. Auch das sächsische Verkehrsministerium wird wegen langsam alternder Bauwerke Erhaltungsinvestitionen im Haushaltsplan einstellen müssen; das bedingt, dass gleichzeitig die knappen Neubaumittel in die verkehrlich wichtigsten Vorhaben fließen müssen. Für die Erfüllung von Wunschprojekten wie beispielsweise der ursprünglich vierstreifig geplanten B 87n östlich von Leipzig ist in Zukunft weder ein Bedarf absehbar noch Geld vorhanden. Sachsen wird sich also von einer Reihe am Bedarf vorbei geplanter Vorhaben, die oftmals nur der Befriedigung der Interessen von Bürgermeister, Landräten und Wahlkreisabgeordneten dienen, endgültig verabschieden müssen. Dies ist kein Verlust – im Gegenteil: Der Abschied von der Betonpolitik der Nachwendezeit schärft den Blick für das, was verkehrspolitisch in den nächsten Dekaden wirklich wichtig wird, und für Entwicklungen, die die Verkehrspolitik frühzeitig berücksichtigen muss.

### **Infrastrukturpolitik zukunftsfähig machen**

Sachsens Einwohnerzahl schrumpft, vor allem der ländliche Raum steht in den kommenden Jahrzehnten vor umwälzenden Entwicklungen, die sich auf alle gesellschaftlichen Bereiche auswirken. Die Schrumpfung seit 1990 gibt einen Vorgeschmack auf das, was sich nach heutiger Einschätzung unter verschärften Vorzeichen fortsetzen wird. Vor allem die hohen Investitionen in die langlebige Verkehrsinfrastruktur müssen daher besonders gründlich auf den künftig zu erwartenden Verkehrsbedarf hin überprüft werden. Abseits der sächsischen Verdichtungsräume gibt es praktisch keine wachsenden Regionen. Das Verkehrsaufkommen wird im Bundesstraßennetz daher flächenhaft und besonders in den stark schrumpfenden Landkreisen weiter zurückgehen. Damit reduziert sich auch insgesamt der Neu- und Ausbaubedarf. Die gescheiterte vierstreifige Planung der B 178n im nördlichen Abschnitt Nostitz - Weißenberg und die von der Landesdirektion Sachsen im Sommer aufgegebenen Planung der ebenfalls vierstreifig angedachten B 87n östlich von Leipzig sind ein Hinweis darauf, dass auch in den etablierten Planungsbehörden endlich – wenn auch notgedrungen – ein Umdenken einsetzt. Bei beiden Vorhaben hat der nicht mehr belegbare Verkehrsbedarf eine maßgebliche Rolle gespielt. Wir GRÜNE haben von Beginn der Planungen der B 178n verdeutlicht, dass wir Ortsumfahrungen brauchen, aber eben keine vierspurige völlig überdimensionierte, neutrassierte Schnellstraße. Immerhin besteht bei der B 87n jetzt die Chance, die Fehler der 1990er Jahre nicht noch einmal zu begehen. Auch wenn die Planung für die Ortsumgehungen Pirna und Freiberg schon deutlich weiter fortgeschritten sind, müssen auch hier die angepassten und kostengünstigeren Alternativen auf den Tisch

und zügig zur Baureife gebracht werden. Das Festhalten an den unfinanzierbaren Schubladenplanungen blockiert wie andernorts auch schon viel zu lange vernünftige Lösungen. Hier ist, wie landesweit bei anderen Ortsumgehungen, ein Umdenken angesagt. Weg von unfinanzierbaren und nicht notwendigen Neubauplanungen und hin zu angepassten, schnell realisierbaren Ausbauprojekten im Bestand. Die zweite große Anforderung, die Infrastrukturpolitik vorausschauend einpreisen muss, ist die Energiewende im Verkehrssektor, die unabdingbar ist, wenn wir die Klimaschutzziele erreichen wollen. Der Verkehrssektor hat in Deutschland einen Anteil von rund 20 Prozent an den Treibhausgasemissionen und ist wie kein anderer Sektor abhängig vom endlichen Rohstoff Erdöl.

Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur energieeffizienter Verkehrsträger wie die Schiene ist daher integraler Bestandteil einer Verkehrswendestrategie. Sie sind Voraussetzung dafür, dass im Personen- wie Güterverkehr attraktive Angebote entstehen können und Verkehrsverlagerung möglich wird. Die Vision von (fast) CO<sub>2</sub>-freier Mobilität ist wegen der vergleichsweise leichten bzw. fortgeschrittenen Elektrifizierung in absehbarer Zeit am ehesten auf der Schiene umsetzbar.

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

Der Schienenverkehr ist zu Recht der Hoffnungsträger für eine ressourcenschonende Zukunft der Mobilität: Er ist flächensparend, energieeffizient und schon heute weitgehend unabhängig vom Erdöl.

Sachsen hat in den 1990er Jahren den Schienenverkehr sträflich vernachlässigt. Oberste Priorität hatte stattdessen der massive Ausbau des Fernstraßennetzes. Der Ausbau des Hauptstreckennetzes für höhere Geschwindigkeiten und weitere Streckenelektrifizierungen, die Ausrichtung der Schienennetzinvestitionen auf einen landesweiten Taktfahrplan sowie gezielte Investitionen für mehr Güterverkehr auf der Schiene, all dies blieb unerledigt oder ging nur im Schneckentempo voran. Vielen Streckenstilllegungen schaute die Staatsregierung hingegen nur achselzuckend zu oder hat sie durch Vorgaben zur Einstellung des Personenverkehrs mit veranlasst. Mit dieser verkehrspolitischen Erblast der CDU-geführten Landesregierungen müssen wir uns noch heute beschäftigen. Wichtige Ausbauprojekte wie die Ausbaustrecke Leipzig - Dresden (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9) und Berlin - Dresden harren weiter ihrer Vollendung. Bei der Strecke Dresden - Berlin wird nach derzeitiger Planung der Abschluss der Arbeiten noch zehn Jahre in Anspruch nehmen! Auch auf der Sachsen-Franken-Magistrale wird der Streckenausbau zwischen Leipzig und Werdau Bogendreieck (Gaschwitz - Crimmitschau) frühestens zu Beginn der 20er Jahre abgeschlossen sein. Was für ein Kontrast zum Autobahnnetz: Selbst die A 72 zwischen Leipzig und Chemnitz wird dann längst durchgängig befahrbar sein.

Für eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene brauchen wir höhere Investitionen. Aber wir brauchen vor allem Investitionen in sinnvolle Vorhaben, die möglichst schnell realisierbar sind und so für Fahrgäste und Güterkunden einen hohen Effekt haben. Wir

halten einen schrittweise umsetzbaren bundes- und landesweiten Taktfahrplan auch für die geeignete Richtschnur, nach der künftige Infrastrukturinvestitionen vorgenommen werden. Das Prinzip des Deutschland- und Sachsentakts ist klar: Vertaktete Linien mit verlässlichen Anschlüssen in den Knoten bringen Fahrzeitverkürzungen für möglichst viele Bahnfahrpassagiere. Investitionen in den Ausbau richten sich nicht nach der kürzesten Fahrzeit auf einer einzelnen Strecke, sondern nach dem netzweit erzielbaren Effekt. Dabei müssen Trassen für den Güterverkehr von Beginn an mit geplant werden.

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

Mit den Strecken Dresden - Görlitz und Cottbus - Görlitz stehen zwei Strecken auf der Agenda, denen für die europäische Integration eine besondere Bedeutung zukommt. Es muss uns in der nahen Zukunft gelingen, den Schienenverkehr insbesondere in der Relation Dresden - Wrocław so zu beleben, dass mehr als 11 Jahre nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union eine attraktive Alternative zum Auto entsteht. Auch Fernzüge nach Krakau dürfen nicht länger eine Vision bleiben, sondern müssen Ausdruck gut nachbarschaftlicher Beziehungen und einer zukunftsweisenden europäischen Verkehrspolitik werden.

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