

Beschluss der Landesversammlung BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen 4./ 5. April 2003, Oschatz, E-Werk

Resolution zum Bundesverkehrswegeplan

Grundsätze bündnisgrüner Verkehrspolitik

Individuelle Mobilität ist eine Grundbedingung für die Teilnahme am öffentlichen Leben, für soziale und wirtschaftliche Teilhabe. Doch das enorm gewachsene Verkehrsaufkommen kann in einem so dicht besiedelten Land wie Sachsen nicht ohne negative Auswirkungen bleiben: Es belastet unsere Lebensqualität und gefährdet unsere Gesundheit durch Lärm, Abgase und erhöhte Unfallrisiken. Es schädigt die Umwelt durch zunehmende Flächenversiegelung und trägt zu Klimaveränderungen bei.

Die prognostizierten Zuwächse können nicht durch neu gebaute Straßen abgedeckt werden. Wir brauchen ein neues Gleichgewicht der Verkehrsmittel. Sowohl Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung als auch Effizienzsteigerungen und Optimierungen müssen nicht nur gefordert, sondern in praktische Politik umgesetzt werden.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollen daher ein grundlegendes Umdenken in der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik und die Erstellung integrierter Verkehrskonzepte durchsetzen.

Grüne Erfolge in der Bundesregierung

Vier Jahre Rot-Grün haben mit der Einführung der Ökosteuer, der LKW-Maut, mit der Investitionsoffensive Bahn und dem Masterplan-Fahrrad erste Schritte hin zu einer anderen Verkehrspolitik eingeleitet. Dabei wurden die Bahnbaumittel seit 1998 um über 60 Prozent erhöht, der Ökosteuersatz wurde für die Bahn halbiert.

Aber wir wollen noch mehr:

- Im Steuervergünstigungsabbaugesetz wird die Befreiung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs von der Mehrwertsteuer abgeschafft.
- Im Koalitionsvertrag wurde die Halbierung der Mehrwertsteuer ab 2005 für Bahn-Ferntickets vereinbart. Dies wird den Fahrpreis für die Bahnkunden um fast ein Zehntel verringern.
- Im Koalitionsvertrag wurde ebenfalls vereinbart, für alle Flughäfen den Schutz der Bevölkerung vor Lärm deutlich zu verbessern. Ebenso soll das Programm zur Lärmsanierung an Schienenwegen fortentwickelt werden.
- Derzeit setzen wir uns massiv dafür ein, dass die Bahn ab der Novellierung des Erneuerbare-

Energien-Gesetzes in den Genuss der Härtefallregelung kommt.

Neue Prioritäten im Bundesverkehrswegeplan

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist es auch gelungen, neue Prioritäten im Bundesverkehrswegeplan einzuführen.

- Erstmals werden Schienen und Straßenprojekte gleichberechtigt behandelt.
- Für alle 1.800 angemeldeten Projekte wurde durch das Bundesamt für Naturschutz eine Umweltverträglichkeitsanalyse ("screening"), für viele Projekte sogar eine umfangreiche Umweltrisikoeinschätzung (URE) durchgeführt.
- Bei der abschließenden Bewertung, ob Projekte in den vordringlichen Bedarf kommen, bekommen die Umweltkriterien erstmals eine entscheidende Gewichtung. So haben Projekte mit URE 5 ("sehr hohes Umweltrisiko) oder FFH 3 keine oder nur eine geringe Realisierungschance.
- Viele dieser Projekte wurden im Vorfeld in Verhandlungen zwischen dem Bundesumweltministerium und dem Bundesverkehrsministerium ganz gestrichen oder soweit verändert, dass die Umweltrisiken z.B. durch den Bau eines Tunnels deutlich minimiert werden konnten.
- Sogar viele Projekte aus dem letzten Bundesverkehrswegeplan 1992 sind auf ihre Umweltrisiken untersucht worden, viele Baumaßnahmen wie z.B. die der A72 (Chemnitz-Leipzig) werden nur dann freigegeben, wenn eine naturschutzfachliche Planung vor Ausführung erfolgt.
- Neue Wasserstraßenprojekte an der Elbe wurden nicht aufgenommen. Der Ausbau der Elbe bleibt gestoppt.
- Durch die Raumwirksamkeitsanalyse wurden auch Aspekte der Raumordnung als eigenständige Bewertungskomponente erfasst.

Aufgenommen wird nur, was bis 2015 auch bezahlbar ist. Anders als unter Kohl & Krause herrscht Haushaltsehrlichkeit statt leerer Versprechungen.

Sächsische Staatsregierung betreibt alte Verkehrspolitik

Die Sächsische Staatsregierung versucht dagegen, ihre alte Verkehrspolitik weiter zu betreiben. Gemeinsam mit den CDU-Abgeordneten schürte sie in der Öffentlichkeit Hoffnungen auf unfinanzierbare Straßenbauprojekte. Und nun wird der Eindruck erweckt, dass nicht berücksichtigte Projekte zum wirtschaftlichen Todesstoß für ganze Regionen werden.

Von der Staatsregierung wurden für Sachsen vier- bis fünfmal so viele Projekte angemeldet wie letztlich finanziert und realisiert werden können. Es wurde erneut deutlich, dass ihr ein ganzheitliches Verkehrskonzept fehlt. Dabei scheute man nicht einmal davor zurück, für die in der alleinigen Verantwortung des Landes liegenden Staatsstraßen Projekte im Umfang von rd. 250 Mio. Euro direkt mit anzumelden.

Forderungen nach einem Neu- bzw. Ausbau der Schienenverbindungen nach Prag bzw. nach Wroclaw sind bisher nur Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Staatsregierung bzw. ihres Umweltministers, für den Bundesverkehrswegeplan wurden sie nicht angemeldet.

Abenteuerlich muss der Umgang des Wirtschaftsministers mit dem Bundesverkehrswegeplan genannt werden. Dass die irrwitzige Idee seines Hauses zu einer neuen B 170 ohne Vorlage von ernst zu nehmenden Kosteneinschätzungen und trotz Widerstand des Umweltministers zur Anmeldung

kam und zudem auch noch aus Fluthilfegeldern finanziert werden sollte, wirft aber auch ein Licht auf den Ministerpräsidenten.

Investitionen ins sächsische Schienennetz – Grenzen für den Straßenbau

Schienenprojekte:

Der abschließende Ausbau der Strecke **Dresden-Leipzig** bleibt ebenso im Bundesverkehrswegeplan wie die Strecke Berlin-Prag. Hier konnte durchgesetzt werden, dass die Strecke **Berlin – Dresden** nicht nur auf 160 km/h sondern in Zukunft auf 200 km/h ausgebaut wird. Desweiteren wurde der Ausbau der **Sachsen-Franken-Magistrale** in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Die **Mitte-Deutschland-Bahn** ist als fest disponiertes Vorhaben ebenfalls Teil des Bundesverkehrswegeplanes. Der Ausbau der Güterverkehrsstrecke **Hoyerswerda-Horka-Bundesgrenze D/PI** wird ebenso im Bundesverkehrswegeplan enthalten sein.

Bisher nicht durchsetzen konnten die grünen Unterhändler den Verzicht auf die ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt zugunsten des Ausbaus mehrerer Bahnstrecken (**u.a. Berlin-Cottbus-Görlitz-Wroclaw (Breslau)**).

Der Verzicht auf die Elektrifizierung der Strecke **Dresden-Görlitz** ist sowohl aus Sicht der EU-Erweiterung als auch regionalpolitisch inakzeptabel.

Die Mittel für den Schienenpersonennahverkehr wurden wie geplant weiter erhöht. Mit diesen Mitteln werden die Sanierungen der Regionalstrecken vorangetrieben. Den bisherigen Konzepten fehlt die Koordinierung und das Controlling. Auch deshalb ist es erforderlich, dass BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im nächsten Sächsischem Landtag vertreten sind, um hier Einfluss nehmen zu können.

Straßenprojekte:

Trotz neuer Prioritäten im BVWP bleibt festzuhalten: Es sind noch viel zu viele ökologisch bedenkliche und ökonomisch unsinnige Straßenbauprojekte in Sachsen in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Andere erfuhren mit der Einordnung in den Weiteren Bedarf ein "Begräbnis 1. Klasse".

Ortsumgehungen

Begrüßt wird der Bau einer Vielzahl von Ortsumgehungen, insbesondere im Bereich der **B169**, der **B87** und der **B95**.

Autobahnen und Bundesstrassen

Alle angemeldeten Varianten der **A16 Leipzig – Spreewald bzw. Ruhlandvariante** werden nicht als vordringlich eingestuft. Stattdessen werden viele Straßenausbau- und -neubaumaßnahmen entlang der **B87**, insbesondere Ortsumfahrungen, durch den Bundesverkehrswegeplan finanziert werden können. Diese Entscheidung wird sowohl aus Umweltschutz- als auch aus Kostengesichtspunkten als positiv bewertet.

Dem nachgemeldeten und aus ökologischer Sicht hochkritischen Bauvorhaben **B170n (Dippoldiswalde-Altenberg)** wird **nur ein weiterer Bedarf** zuerkannt.

Die Baumaßnahme **A72 (Chemnitz-Leipzig)** wird nur dann freigegeben, wenn eine naturschutzfachliche Planung vor Ausführung erfolgt. Bei hohem Verkehrsdruck einerseits und Planfeststellung an einem anderen Abschnitt ist das ein durchaus akzeptabler Kompromiss.

Der Bau der **B178n (A4-Löbau-Zittau-Bundesgrenze)** wurde in die Kategorie "Vordringlicher Bedarf" aufgenommen. Diese Einstufung lehnen wir ab. Insbesondere der Streckenabschnitt zwischen Löbau und Zittau ist sowohl ökonomisch wie ökologisch hochproblematisch. Wir unterstützen den Vorschlag der **Initiative Schneller Ausbau der B 178**, der vorteilhafter, schneller zu realisieren, billiger und effizienter als ein Neubau ist.

Der Ausbau der Verbindung **im Bereich der B94 Reichenbach i.V. zur A72** wird von uns als überflüssig und nicht bedarfsgerecht abgelehnt.

Die Staatsregierung wird in den nächsten Wochen und Monaten versuchen, vor der Entscheidung des Bundeskabinetts im Juni Stimmung für die nachträgliche Durchsetzung einzelner Projekte zu machen. Wir werden auf Bundes-, Landes- und regionaler Ebene unsere Argumente engagiert und kompetent einbringen, so dass sinnlose Projekte verhindert und sinnvolle Projekte aufgenommen werden können.