

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Projektgruppe Landesverkehrsplan

01097 Dresden

9. Juli 2012

Landesverkehrsplan Sachsen 2025 - Stellungnahme zum Entwurf

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Presse haben wir entnommen, dass Ihr Ministerium den Entwurf des Landesverkehrsplans Sachsen 2025 vorgelegt und öffentlich zur Diskussion gestellt hat. An dieser Diskussion wollen wir uns gern beteiligen. Dabei beziehen wir uns insbesondere auf die mit der geplanten Bundesstraße B 87n zusammenhängenden Aussagen:

Zu 1. Einleitung

Die in der Einleitung genannten Ziele des Plans teilen wir in hohem Maße, insbesondere hinsichtlich der auf Seite 5 getroffenen Aussage, künftig komme es "weniger auf den Ausbau der Kapazitäten als vielmehr (auf) eine intelligente Vernetzung ... an. Damit rückt auch die Bestandserhaltung der Infrastruktur in den Vordergrund. Speziell unter dem Aspekt des demografischen Wandels sind zukünftige Verkehrsdienstleistungen nachfragegerecht und wirtschaftlich zu entwickeln." Wir begrüßen auch die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung, die Erstellung eines Umweltberichts und die Definition von Umweltzielen. Jedoch gibt es aus unserer Sicht auch erheblichen Anlass zur Kritik und für Änderung des Planentwurfs.

Zu 4.1. Landesverkehrsprognose / Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der Entwurf konstatiert aus unserer Sicht zu Recht eine sinkende Bevölkerungszahl für den Freistaat Sachsen, wobei für die Straßenverkehrsplanung zwei Besonderheiten hoch relevant sind:

1. Die im Durchschnitt um 9% sinkende Bevölkerungszahl führt bei Konstanz oder leichtem Wachstum in den Ballungszentren im ländlichen Raum zu deutlich stärkerem Rückgang.
2. Die Bevölkerung im "fahraktiven Alter", d.h. die Altersgruppe 15 - 64 Jahre geht überdurchschnittlich stark zurück. Die Altersgruppe "ab 65 Jahre" nimmt zwar zahlenmäßig zu, jedoch ist für diese Gruppe der tägliche Berufsverkehr nicht mehr relevant, die Anzahl der erforderlichen Fahrten geht zurück, zumal in diese Gruppe zunehmend Menschen eintreten, deren Erwerbsbiografie in den zurückliegenden 20 Jahren Zeiten längerer Arbeitslosigkeit aufweist, mit entsprechenden Konsequenzen auf die Höhe der Renten und das für Mobilität verfügbare Einkommen. Dazu kommen die weiter steigenden Kosten für den Individualverkehr.

Vor diesem Hintergrund erscheint die auf Seite 28 prognostizierte weitere Erhöhung des Motorisierungsgrades fraglich. Zudem ist diese auch unter Berücksichtigung der Optionen für die Verkehrsmittelwahl nicht zwingend; ein besseres Angebot im ÖPV kann zu rückläufiger Motorisierung führen. Gerade für den Raum Leipzig-West Sachsen wird es mit der Inbetriebnahme des City-Tunnels in Leipzig zu einer deutlichen Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots kommen. Die hierfür getätigten Investitionen werden hoffentlich einen entsprechenden Nutzen stiften.

Zu 4.2. Eckwerte der Verkehrsentwicklung

Die zuvor genannten Entwicklungen lassen den prognostizierten Rückgang des motorisierten Individualverkehrs um 6% bis 2025 gegenüber 2010 als nicht ausreichend erscheinen.

Für den Straßengüterverkehr ist eine deutliche Zunahme prognostiziert worden. Hier ist zu prüfen, inwieweit diese Prognose grundsätzlich realistisch ist, und wie sich die regional stark unterschiedliche demografische Entwicklung hier auswirkt. Gerade in den bei der Bevölkerungszahl rückläufigen Gebieten dürfte auch der Güterverkehr künftig zurückgehen.

Zu 4.3. Nachfrageentwicklung im Straßenverkehr

Aus den obigen Aussagen ergibt sich auch eine Kritik an der Höhe der Verkehrsprognose für den Straßenverkehr (Seite 34), die mit lediglich 3% Rückgang für 2025 gegenüber 2010 zu großzügig ausfällt. Insbesondere der regional für Leipzig-West Sachsen prognostizierte Zuwachs um 11% erscheint nicht fundiert begründet und ist kritisch zu hinterfragen.

Zu 4.4. Nachfrageentwicklung im ÖPNV

Die Nachfrage hier wird unterschätzt. Vor dem Hintergrund der prognostizierten Bevölkerungs- und Einkommensentwicklung könnte die Bereitstellung eines preiswerten und attraktiven öffentlichen Verkehrsangebots den motorisierten Individualverkehr in erheblichem Maße verdrängen, entsprechend geringer wäre der Ausbaubedarf im Straßennetz.

Zu 5.1. Zukünftige Infrastrukturprojekte und Maßnahmekonzepte / Straßenverkehr

Der Entwurf konstatiert bereits jetzt eine über dem Bundesdurchschnitt liegende Straßennetzdichte. Zugleich weist er aber auch aus, dass trotz einer leichten Verbesserung 37% der Staatsstraßen der schlechtesten Zustandsklasse zuzuordnen sind, dazu kommen weitere 24,3% in der zweitschlechtesten Klasse (Warnwert), so dass insgesamt mehr als 60% Anlass zur Sorge geben. Verbesserungen hier sollten sich unmittelbar auf Personen- und Güterverkehr auswirken.

Im Gegensatz dazu erscheint die Einordnung der B 87n zwischen Leipzig und Torgau als "Schlüsselprojekt" fraglich. Durch in der Vergangenheit realisierte (Ortsumfahrung Eilenburg, Beseitigung zweier Bahnkreuzungen) oder kurz vor der Übergabe stehende (Aufwertung der Anschlussstelle Leipzig Nord-Ost / Taucha an die A 14; Verbesserung des S-Bahn-Netzes im Zusammenhang mit dem Citytunnel Leipzig) Investitionen wurde und wird die Erreichbarkeit des Raumes Eilenburg-Torgau deutlich verbessert. Die weitere Einstufung der B 87n als "vordringlicher Bedarf" und die geplante Ausbaudimension sind daher grundsätzlich zu hinterfragen.

Zu Anlage 1 Umweltbericht / Anlage 2 Maßnahmen des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen und Bedarf neu / Anlage 11 Maßnahmen im Bundesfern- und Staatsstraßennetz

In Tabelle 4 auf Seite 15 des Umweltberichts werden die Auswirkungen von Planungsvorhaben auf FFH-Gebiete untersucht. In dieser Aufstellung fehlt das FFH-Gebiet Parthenaue. Zwar ist im Textteil zwei Mal die B 87 mit dem Abschnitt "AS Leipzig-Mitte (A 14) - s. Eilenburg" im Zusammenhang mit dem FFH-Gebiet DE 4340-302 und dem SPA-Vogelschutzgebiet DE 4340-451 erwähnt, was eine Trassenführung außerhalb des FFH-Gebietes Parthenaue nahe legen könnte. Auch in Anlage 2 wird für die B 87 ein Vorhaben "AS Leipzig-Mitte (A 14) - s. Eilenburg" geführt.

Dem widerspricht jedoch die in Anlage 11 dargestellte geplante Trassenführung der B 87, die gerade nicht in Leipzig-Mitte an die A 14 angebunden wird, sondern offensichtlich in Leipzig-Ost. Hier ist der Landesverkehrsplan in sich nicht konsistent und bedarf der Überarbeitung, wobei diese in Anlage 11 erfolgen sollte, um der Vorgabe aus dem Bundesverkehrswegeplan (Anbindung in Leipzig-Mitte) Rechnung zu tragen.

Anzumerken ist auch, dass die bisherige Vorzugsvariante der sächsischen Straßenbauverwaltung den formulierten Umweltzielen in vielerlei Hinsicht widerspricht.

Bürgerinitiative für den Erhalt der Parthenaue
und der Endmoränenlandschaft e.V.
www.pro-parthenaue.de

Bei diesen Aussagen beziehen wir uns auf Unterlagen des laufenden (wenn auch derzeit ausgesetzten) Raumordnungsverfahrens. Insbesondere geht es um:

- den Schutz von FFH- und SPA Gebieten - betroffen ist hier insbesondere das FFH-Gebiet Parthenaue
- die Erhaltung unzerschnittener störungsfreier Räume - hier führt die Trasse genau durch den letzten großen Raum dieser Art im Leipziger Raum
- die Sicherung von Kaltluft-Abflussgebieten - hier wäre der Nordosten Leipzigs erheblich betroffen.

Wir hoffen, dass unsere Argumente in die Fortentwicklung des Landesverkehrsplans Eingang finden.

Mit freundlichen Grüßen,

Bürgerinitiative für den Erhalt der Parthenaue und der Endmoränenlandschaft e.V.

gez. Schmidt

gez. Leutert

gez. Von Sahr

Kopie:

Landtagsausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr