

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Sächsische Verkehrsplanung transparent und umweltfreundlich gestalten – Kostenwahrheit herstellen**

Der Landtag möge beschließen:

- I. Die Staatsregierung wird aufgefordert,
 1. unverzüglich die derzeit angewandte Verkehrsprognose 2030, einschließlich der ihr zugrunde liegenden statistischen Daten, zu veröffentlichen;
 2. unverzüglich den Landtag und die Öffentlichkeit zu unterrichten, auf Grundlage welcher Daten und Prognosewerte die neue Verkehrsprognose 2030 erarbeitet wurde und welche Verkehrsarten inwieweit in der Prognose berücksichtigt wurden;
 3. den Landtag des Weiteren zu unterrichten, mit welchen Zielen, Mitteln und Grundlagen die Planung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr) sowie die Straßenplanung neben der Landesentwicklungsplanung vorangetrieben werden und welche Mobilitäts- und Umweltziele durch die Verwaltung des Freistaates verfolgt werden;
 4. den Landtag zu unterrichten, wie die separat erarbeitete Verkehrsplanung des Freistaates Sachsen mit den Zielen der Landesentwicklung, mit den Verantwortlichen für die überregionalen Anbindungen Sachsens (Bund, Bahn, Nachbarländer und Kommunen), den Verkehrszweckverbänden und den kommunalen Behörden abgestimmt wird;
 5. unverzüglich den Landtag und die Öffentlichkeit über die derzeit tatsächlich laufenden Planungsverfahren für Staats- und Bundesstraßen einschließlich der

Dresden, den 6. Mai 2019

b.w.

i. V.



Wolfram Günther, MdL
und Fraktion

nach den derzeitigen Planungen zu erwartenden realen Kosten für Bau- und Folgemaßnahmen zu informieren.

II. Die Staatsregierung wird weiterhin aufgefordert,

1. darzustellen, durch welche konkreten Maßnahmen der Freistaat Sachsen die Verkehrsanteile der umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß, Rad und Öffentlicher Verkehr deutlich erhöhen will, um das Ziel des Klimaschutzplans des Bundes, bis 2030 die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor im Vergleich zu 1990 um 40 Prozent zu reduzieren, zu erreichen und in welchem Zeitrahmen dies geschehen soll;
2. geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärm-, Feinstaub- und Stickoxidbelastungen in den davon bereits jetzt oder prognostisch stark betroffenen Regionen und Kommunen des Freistaates zu entwickeln und öffentlich zu machen, sowie Landesmittel für die Umsetzung konkreter Maßnahmen aus vorhandenen kommunalen Lärmaktionsplänen zur Verfügung zu stellen;
3. mit dem Landesverkehrsplan eine sachsenweite Planung für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorzulegen, die den schrittweisen Ausbau des Bahnnetzes zum Integralen Taktverkehr (ITF), die grenzüberschreitenden Angebote, die Berücksichtigung der speziellen Wachstumsdynamik in den sächsischen Großstädten sowie die Ergänzung des Bahnnetzes durch überregionale Taktbusse und weitere geeignete ÖPNV-Angebote für dünn besiedelte Regionen vorsieht
4. diese Planung mit Vorschlägen für die Realisierung mit konkreten Summen aus dem beschlossenen Doppelhaushalt 2019/20 und einer eventuellen Umwidmung der Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) innerhalb der operationellen Programme zu untersetzen sowie alle Maßnahmen dieser Planung mit einer Prognose der Umsetzungs- und Folgekosten zu versehen.

Begründung:

Die Planung für die Verkehrsträger Bahn, Bus, Rad und Auto findet in Sachsen noch weitgehend unverzahnt statt. Es mangelt an einer vernetzten und integrierten Betrachtung, die die gewünschten zukünftigen Verlagerungseffekte hin zum Umweltverbund im Blick hat und die Planungen darauf ausrichten könnte.

Dem Straßenbau wird bei verkehrspolitischen Entscheidungen seitens der Staatsregierung weitestgehend Priorität eingeräumt. Immerhin hat sich in den letzten Jahren der Fokus in Richtung Erhaltungsmaßnahmen erweitert. Dennoch besteht beim Ausbau und der Modernisierung von Bussen, Bahnen und Radverkehrsanlagen weiterhin ein erheblicher Nachholbedarf. Eine zukunftsfähige ökologische und soziale Verkehrspolitik muss sich den Anforderungen des Klimawandels stellen, den Umweltverbund stärken, für eine dauerhafte Verbesserung der Mobilitätsbedingungen bei möglichst geringen Eingriffen in den Naturhaushalt sorgen und dabei langfristig die Umsetzung innovativer raum- und stadtplanerischer Konzepte forcieren.

Der Entwurf des Landesverkehrsplans 2030 enthält unter Punkt 5 „Handlungsschwerpunkte und Maßnahmenkonzepte“ sehr konkrete Maßnahmen und Kostenangaben für die Straßeninfrastruktur. Eine ähnliche Konkretheit bei den übrigen Fachgebieten fehlt, insbesondere was die Bereitschaft des Freistaats Sachsen angeht, für diese Bereiche eigenes Geld in die Hand zu nehmen. Die größtenteils richtigen Ziele und wichtigen Projekte im Bereich Schienenverkehr, Rad- und Fußverkehr sind aber nur dann umsetzbar, wenn die finanziellen Mittel dafür zur Verfügung stehen. Eine entsprechende Kostenkalkulation ist daher unabdingbar, um eine politische Entscheidung jenseits folgenloser Absichtserklärungen oder Verweis auf andere Akteure überhaupt erst möglich zu machen.

Eine ökologisch und sozial orientierte Verkehrspolitik hat das Ziel, die Bürgerinnen und Bürger vor Abgasen, Stickoxiden, Feinstaub- und Lärmbelastigungen zu schützen, unnötigen Verkehr zu vermeiden, die Unfallgefahren zu mindern, zur Sicherung von Arbeitsplätzen beizutragen, Mobilität für alle zu ermöglichen und die Lebensqualität zu erhöhen.

Der Landesverkehrsplan wurde den Trägern öffentlicher Belange und den Bürgerinnen und Bürgern zur Stellungnahme im Zeitraum vom 21.02.2019 bis zum 21.03.2019 öffentlich ausgelegt und fand damit zur Hälfte in den Winterferien statt.

Das Parlament wurde nicht in die Festsetzung der Inhalte und Ziele der Landesverkehrsplanungen einbezogen.

Um die Bedingungen einer zukunftsfähigen ökologischen und sozialen Verkehrsplanung zu erfüllen, muss der Landesverkehrsplan mit den Zielen der Landesentwicklungsplanung in Einklang gebracht werden. Dabei müssen die Kerninhalte der Radverkehrskonzeption 2014 bzw. ihrer 2019 ausstehenden Fortschreibung sowie die Bedürfnisse einer gut vernetzten ÖPNV-Planung im Zuge einer sinnvollen Gesamtplanung miteinander abgestimmt werden.

Die Radwege im Freistaat Sachsen müssen weiter vernetzt und ausgebaut werden. Nicht nur in den Städten und Kommunen brauchen wir mehr Radwege, sondern auch über Land. Das bietet viele Chancen für den umweltverträglichen Tourismus sowie für die Bevölkerung in der Region.

Die fortgeschriebene Landesverkehrsplanung wird Auswirkungen auf die konkrete Lebenssituation der sächsischen Bürgerinnen und Bürger in den nächsten Jahren haben. Sowohl die Angebote und die Erreichbarkeit der verschiedenen Verkehrsträger, die Bezahlbarkeit einzelner Angebote für die Bürgerinnen und Bürger, aber auch eventuelle Veränderungen der Lebensqualität (Lärm, Feinstaub-, Stickoxidbelastungen) werden damit festgeschrieben. Es besteht daher eine Notwendigkeit, Öffentlichkeit und Parlament ausreichend zu beteiligen.

Eine Veröffentlichung der Planung zugrunde gelegten Prognosen und Daten ist zwingend erforderlich. Insbesondere sind als Grundlage für einen allen Aspekten von Mobilität gerecht werdenden Landesverkehrsplan neben Nutzungszahlen des motorisierten Individual- und Schwerlastverkehrs sowie des ÖPNV auch qualitative und quantitative Erhebungen des Rad- und Fußverkehrs dringend notwendig. Die Staatsregierung sollte in der Lage sein, auch für diese Verkehrsarten, die aktuell für 33 Prozent aller Wege genutzt werden, solide statistische Daten zur Verfügung zu stellen.