

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

info@bund-sachsen.de
www.bund-sachsen.de

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Projektgruppe Landesverkehrsplan
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Bekanntmachung vom 22.01.2019

Chemnitz, 18. April 2019

Stellungnahme zum Entwurf des Landesverkehrsplans Sachsen 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Sachsen e.V., nimmt zum o. g. Vorhaben wie folgt Stellung.

Als positiv nehmen wir wahr, dass der Landesentwicklungsplan Verkehr unter der Maßgabe von fünf Leitbildern formuliert wurde.

Doch bereits das erste Leitbild für eine „nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität in Sachsen“ wirft Fragen auf, denn der Begriff „nachhaltig“ wird in völliger Beliebigkeit verwendet, ohne dass deutlich wird, wie nachhaltige Verkehre auszusehen haben.

Leitbild 2 eröffnet dagegen eine völlig neue Perspektive für Sachsen. Nicht mehr der motorisierte, fossil betriebene Verkehr soll im Zentrum des Mobilitätskonzepts stehen, sondern der Mensch und seine Bedürfnisse.

Leitbild 3 wendet sich dagegen von der Idee aus Leitbild 2 ab – hier geht es wieder um Verkehrswege und -träger und die Wortwahl macht deutlich: Hier steht nicht mehr der Mensch im Mittelpunkt.

Leitbild 4 hört sich vordergründig gut an: CO₂ soll vermieden, „die Klimaziele“ eingehalten, Verkehrsinfrastruktur flächen- und bodenschonend realisiert werden. Was fehlt sind konkrete Zahlen, an denen sich orientiert werden soll. So hat der Verkehr bundesweit einen Anteil von fast 20 % an den gesamten Treibhausgas-Emissionen¹ Welchen Anteil der Verkehr in Sachsen hat, wird weder hier noch im Weiteren benannt. Auch bleibt unerwähnt, dass es seit der Wende bis heute eine steigende Zahl von fossil betriebenen Fahrzeugen in Sachsen gibt.² Es ist also wahrscheinlich davon auszugehen,

¹ www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#textpart-2

² Zur Zahl der Fahrzeuge in Sachsen: www.statistik.sachsen.de/download/020_UV-Verkehr/Kfz-Bestand.pdf

dass die CO₂-Emissionen im Verkehr kontinuierlich ansteigen. Gerade unter diesem Gesichtspunkt wären eine Zielformulierung und ein Zielerreichungspfad angemessen gewesen, um es nicht bei bloßen Worthülsen zu belassen.

Im Folgenden stellen wir unsere Hauptkritikpunkte sowie verschiedene Vorschläge zur Verbesserung des LVP-Konzeptes vor.

1. Hafen Riesa, Elbeausbau, Schifffahrt

Im Entwurf des Landesverkehrswegeplans wird eingangs auf die Gültigkeit des Gesamtkonzeptes Elbe (GKE) verwiesen. Doch kommuniziert Sachsen die Ergebnisse des GKE unrichtig und irreführend. Es „verheißt“ der Elbschifffahrt eine „langfristige Entwicklungsperspektive“. Diese Interpretation der Ergebnisse des GKE ist unzulässig. Die Notwendigkeit oder eine Sinnhaftigkeit des Ausbaus von Häfen in Sachsen kann aus dem GKE nicht abgeleitet werden.

Richtig ist, dass im GKE wird eine Fahrrinntiefe von 1,40 Meter unter zwei Voraussetzungen angestrebt wird. Zum einen müssen gewisse Abflüsse vorliegen (GIW 2010) zum zweiten müssen die Natur- und Umweltziele erreicht werden. Ob diese Ziele erreicht werden können, ist mehr als ungeklärt, denn der Bau von Staustufen wird ausgeschlossen.

Der Grund: Das Wasserdargebot der Elbe ist nicht vorhersagbar. In den letzten 5 Jahren wurde an 40 Prozent der Tage das Ziel einer Fahrrinntiefe von 1,40 m nicht erreicht. Im Jahr 2018 wurde der Mittlere Niedrigwasserabfluss an über 180 Tagen unterschritten – ein Rekord.

Bei den seit Jahren sinkenden Tonnen bzw. Containern bei den Güterumschlägen über die Kaikante und den langanhaltenden Niedrigwassern sowie den nicht vorher-sagbaren Wasserständen des Flusses wäre es nur folgerichtig, nicht auf den Ausbau von Häfen zu setzen. Eine Trimodalität ist mit dem geplanten Ausbau des Terminals in Riesa für den Lkw- und Zugverkehr eben nicht verlässlich gegeben. Auf der Elbe sind steigende Umschlagszahlen nicht zu erwarten.

Den Ausbau des Hafens Riesa lehnen wir unter diesen Gesichtspunkten ab, da das Hafengelände aufgrund von Hochwassern für den Umschlag von LKW auf Schiene ungeeignet ist; es sollte eine Fläche gefunden werden, die nicht in einem Wohngebiet liegt. Wir lehnen ebenfalls eine weitere Vertiefung der Elbe mit dem fadenscheinigen Verweis auf das GKE ab. Als Mittelgebirgsfluss weist die Elbe natürlicherweise – aktuell noch durch den Klimawandel verstärkt – stark schwankende Pegelstände auf. Aufgrund der fehlenden Relevanz für den Güterverkehr ist eine weitere Vertiefung der Elbe komplett abzulehnen, ginge er doch einzig auf Kosten von Natur und Umwelt aber auch anderer Wirtschaftszweige wie des Tourismus.

Im Einzelnen nehmen wir zu diesen beiden Bereichen wie folgt Stellung:

1.1 Hafenausbau in Riesa

Der Hafenbetrieb in Riesa benötigt jährlich Zuflüsse von Fördergeldern und Zuschüssen. Ohne diese würde die SBO erhebliche wirtschaftliche Verluste erzielen: Trotz Zufluss von Zuschüssen in Höhe von über 90 Mio. Euro in den Jahren 1995-2017 aus der öffentlichen Hand, erzielte die SBO in der Gesamtsumme der Jahre 1992-2017 landesweit immer noch einen Verlust von über 16,5 Mio. Euro. Allein im Hafen Riesa wurden in den Jahren 1995-2017 über 33 Mio. Euro an Fördergeldern der EU, dem Bund und des Freistaates Sachsen verbaut. Der Schiffsumschlag ist nach dem grundlegenden Einbruch im Geschäftsjahr 2006 zur schwächsten Frachtart der SBO geworden. Ein Anstieg der über die Elbe transportierten Tonnen ist aufgrund der häufigen Niedrigwasserperioden, des begrenzt zur Verfügung stehenden Schiffsraumes auf der Oberelbe sowie der begrenzten Unterhaltungsmaßnahmen der Elbe nicht zu erwarten. Inzwischen wickelt die SBO zwischen 90 und 95 Prozent über Lkw und Schiene ab.

Ähnliches vermerkt der Sächsische Rechnungshof in seinem Jahresbericht 2016: „Die Entwicklung der Verkehrsträger bei der SBO rechtfertigt aus Sicht des SRH nicht den weiteren Ausbau von Hafeninfrastrukturen. Eine Fokussierung auf 1 bzw. 2 Häfen im Freistaat sollte geprüft werden. Die Notwendigkeit des Ausbaus der Häfen der SBO in Konkurrenz zu im Freistaat bestehenden Güterverkehrszentren ist kritisch zu hinterfragen.“

Die angedachte Kapazitätserweiterung des Hafens Riesa bringt auch inakzeptable Zusatzbelastungen bzw. Umweltauswirkungen mit sich:

- Flächenverlust durch Versiegelung
- Verlust von Habitatstrukturen/Lebensstätten durch Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung der Grundwasserquantität sowie Reduzierung des Retentionsraumes von Döllnitz und Elbe durch Höherlegung des Terminal-Geländes
- Lärm- und Lichtimmissionen, Auswirkungen von Erschütterungen auf Menschen und Tiere
- verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen auf dem KV-Terminal und den Zulieferstraßen
- Schadstoffeintrag durch Einleitung von Niederschlagswasser in das Hafenbecken im Zuge der Terminalunterhaltung
- unfallbedingter Schadstoffeintrag in das Hafenbecken (Havariefall)
- Schadstoffeintrag im Zuge von Extremhochwasserereignissen
- Zerschneidungseffekte, Trenn- und Barrierewirkungen (z. B. bezüglich Wanderbeziehungen, Tierlebensräumen)

1.2 Nutzung und Ausbau der Elbe

In dem Gesamtkonzept Elbe schließen Bund und Länder den Bau von Staustufen in Deutschland klar aus. Die Hürden für einen weiteren Ausbau sind ebenfalls hoch gelegt: „Ein Ausbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse soll auch zukünftig nicht statt-

finden. Flussbauliche Maßnahmen werden jedoch akzeptiert, wenn sie zugleich ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen und diese Ziele in sinnvoller Weise verbinden.“

Die Fahrrinntiefe der Binnenelbe soll „an 345 Tagen im langjährigen Mittel auf mindestens 1,40 m unter GlW 2010 verbessert werden (Verlässlichkeit der Nutzung)“. Doch dieses Ziel darf die anderen Ziele wie beispielsweise den Stopp und die Umkehr der Sohlerosion nicht behindern. Zudem müssen „entsprechende Vorhaben zugleich den Zielsetzungen von NATURA 2000 und WRRL dienen.“

Im Jahr 2018 wurde an der Elbe während acht Monaten die offiziell angestrebte Mindest-Fahrrinntiefe von 1,40 Meter nicht erreicht. Es fehlten allerdings nicht nur ein paar Zentimeter. Über ein halbes Jahr lang lag die Fahrrinntiefe teils weit unter einem Meter (Aussage der Bundesregierung vom 17. Januar 2019). Das Jahr 2018 war zwar extrem, aber ist keine Ausnahme. Seit 2014 wurde an durchschnittlich 40 % der Tage die von der Bundesregierung angestrebte Mindest-Fahrrinntiefe von 1,40 Meter nicht erreicht. An jedem dritten Tag wurde die Fahrrinntiefe von 1,20 m unterschritten. Die Schifffahrt kam jedes Jahr monatelang zum Erliegen. Eine Fahrrinntiefe von 1,90 m, wie sie Tschechien plant, wurde in den letzten 5 Jahren (2014 – 2018) an über 65 % der Tage nicht erreicht.

Ein planbarer, verlässlicher Gütertransport auf der Elbe ist unter diesen Bedingungen nicht möglich. Wenn das Wasser fehlt, dann fehlt die notwendige Fahrtiefe für die Güterschifffahrt. Mit der Klimaerwärmung nehmen die Extreme noch zu. Jahre wie 2015 oder 2018 werden immer mehr zur Regel.

Das Elbegebiet ist eines der abflussärmsten großen Flussgebiete in Europa. Es weist zudem ein stark schwankendes nicht vorhersagbares Abflussgeschehen auf. Auf der Basis von Abflusswerten der Vergangenheit können daher keine zukünftigen Fahrrinntiefen vorhergesagt oder zugesagt werden. Der GlW 2010 eignet sich demnach nicht, um Rückschlüsse auf die zukünftige Schiffbarkeit der Elbe zu ziehen.

Die Elbe ist keine leistungsfähige Wasserstraße und wird es auch in Zukunft nicht werden.

2. Radverkehr

Beim Radverkehr sind die Ziele durchaus zu begrüßen, es fehlt jedoch an konkreten Handlungsansätzen. So wird nicht deutlich, wie genau der Freistaat vorhat den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Ein Konzept, um den Radverkehr sicherer zu machen (Zielsetzung Nr. 3) fehlt komplett. Hier wäre beispielsweise ein Förderprogramm zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten mit Radfahrenden oder für den Umbau potentiell für Radfahrer gefährlicher Kreuzungen erstrebenswert.

Weiter fällt auf, dass bei „Radverkehr“ von den Planern offenbar immer an Radtourismus gedacht wird. Mit einer Steigerung des Radtourismus ist aber keine Umstellung vom

MIV auf das Rad zu erwarten. Die potentielle Verlagerung von Pendlerströmen wird also fast ignoriert, die Chance hier entscheidend (!) CO₂ einzusparen, vertan.

Touristische Überlegungen fehlen bei den Betrachtungen aller anderen Verkehrsträger.

2.1 Zielnetz Radverkehr

Das sächsische Radverkehrsnetz muss aus den Verkehrsbeziehungen der jeweiligen Verflechtungsräume heraus entwickelt werden. Alltagsradverkehr ist hierbei die wichtigste Säule. Auch den touristischen Radverkehr gilt es zu entwickeln. Beide Bereiche haben das höchste Klimaschutzpotential im sächsischen Verkehrsbereich, da die jeweilige CO₂-Einsparung am höchsten ist.

Die Erzielung minimierter Höhenunterschiede bei der Trassenführung mit Anbindung der höhergelegenen Ziele von diesen flachen Trassen aus gehört zum verkehrsplanerischen Fachwissen im Radverkehr seit Anfang der neunziger Jahre. In das Zielnetz Radverkehr hat dieses Wissen jedoch leider bislang keinen Zugang gefunden. Besonders für den Radtourismus mit seinem enormen Wachstumspotential bilden die Täler mit den wertvollsten Naturarealen im Freistaat ohnehin die wichtigsten Ziele. Leider ist dieses Potential nur zu nutzen, wenn die Wege konsequent im Tal bleiben, was bisher nur selten der Fall ist. Baulich geschickter Umgang und ausreichende Mittel ermöglichen hier auch einen vertretbaren Umgang mit der vorgefundenen Natur. Bei erfolgreichem Ausbau werden diese Wege auch zunehmend zum Bestandteil des Alltagsradnetzes.

Für den Alltagsradverkehr gilt das gleiche Prinzip der möglichst flachen Trassen von denen aus höher gelegene Ziele angesteuert werden. Dem steht die Trassierung der Hauptnetzstraßen von 1950 an bis heute entgegen, welche die immer dicht bebauten oder naturrelevanten Tallagen meist kreuzt und eher Bergrücken nutzt.

2.2 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen erschließen ein Potential an zusätzlichem Modal Split-Anteil des Radverkehrs, da sie sichere, schnelle und komfortable Strecken bieten, welche die Nutzbarkeit des Rads für längerer Wegstrecken ermöglichen. Die hier aufgezeigten Korridore für Radschnellwege nach Standard des Bundes sind zu befürworten, sollten jedoch ergänzt werden. Für Radschnellverbindungen auf sächsischer Ebene schlagen wir ein Modellprojekt im Ballungsraum Chemnitz vor. Das Netz hierfür und die grundsätzlichen Lösungsansätze hat unser Verband erarbeitet.

Folgende zusätzliche Radschnellwege schlagen wir vor:

- die Trassen aus dem Chemnitzer Modellprojekt für ein Radschnellverbindungsnetz
- Görlitz - Zittau
- Dresden - Meißen - Riesa
- Leipzig - Delitsch - Eilenburg - Wurzen - Grimma - Borna

Regelbreiten und Planungsinstrumente wie Querungshilfen müssen in einem Modellprojekt für Radschnellverbindungen auf sächsischer Ebene in der Anwendung getestet werden und in einer sächsischen Richtlinie für Radschnellverbindungen münden.

2.2 Abstellanlagen für Radverkehr

Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen und Fahrradparkhäuser für Bike and Ride, im Wohnumfeld einbruchsichere Fahrradräume und Fahrradboxen, im öffentlichen Raum Fahrradbügel oder kombinierte Fahrrad- und Baumschutzbügel erleichtern die Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel erheblich. Zudem ist Mitteldeutschland die Region mit den meisten Fahrraddiebstählen. Der Freistaat sollte ebenerdige, diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen als wichtige Aufgabe sehen und umfassend fördern.

Gleiches gilt für die nur am Rande erwähnten Fahrradparkhäuser. Dieses Instrument ist aus anderen europäischen Ländern schon längst bekannt. Es trägt erheblich zur Attraktivierung des Radverkehrs bei, wenn es für den Radnutzer möglich ist, sein ggf. teures Pendlerrad oder gar Pedelec (bei längeren Strecken entscheidend) sicher abzustellen. Zudem tragen die Fahrradparkhäuser zur Wertschöpfung vor Ort bei. Denn rund um das Fahrradparkhaus ist passende Infrastruktur vom Fahrradservice über einen Imbiss bis hin zu Sport- und Kulturangeboten denkbar, die zudem Arbeitsplätze schaffen würden.

Als Ort für die Fahrradparkhäuser bieten sich als Piloten die großen Bahnhöfe in Sachsens Großstädten an. So wird die Osthalle im Leipziger Hauptbahnhof als Autoparkplatz genutzt – warum nicht als Fahrradparkplatz? Sowohl am Bahnhof Dresden-Neustadt oder auch in Chemnitz lassen sich attraktive Stellmöglichkeiten finden – man muss nur wollen. In vielen Klein- und Mittelstädten ließen sich so leerstehende Bahnhofsgebäude wiederbeleben und sogar städtebauliche Akzente setzen.

3. Eisenbahnnetz

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der LVP hauptsächlich den Erhalt und die Wiederbedienung von Linien vorsieht – kaum Aus- oder Neubau. Infrastrukturelle Ziele sind nicht erkennbar; Maßnahmen wie Taktverdichtung und Verbesserung der Umstiege sind zwar nützlich, schaffen aber keine strukturellen Verbesserungen für Landesteile, denen die Anbindung fehlt.

Der Ausbau der bereits früher zweigleisigen und schon teilweise elektrifizierten Strecke zwischen Chemnitz und Leipzig, den das Eisenbahnbundesamt favorisiert, wird auch vom BUND Sachsen unterstützt. Zu prüfen ist allerdings, ob hiermit Fahrzeiten erreichbar sind, die stündliche Anschlüsse sowohl in Leipzig als auch in Chemnitz ermöglichen. Die DB AG hat bereits zugesagt, für einen nonstop verkehrenden Fernverkehrszubringer mittels des DB-Neigetechnikzugs 50% der Kosten zu übernehmen. Der Freistaat ist nun gefordert die fehlenden 50% aufzubringen. Angesprochener Fernverkehrszubringer wäre nonstop deutlich unter eine Stunde zwischen Leipzig und Chemnitz unterwegs. Er würde die stündlichen Anschlüsse bereits jetzt in beiden Städten bedienen können. Ein S-

Bahnverkehr wäre zusätzlich durch die Verlegung des bisherigen Zugs der MRB auf die Trasse über Borna-Neukieritzsch sofort erzielbar.

Wir setzen uns für den Ausbau des Eisenbahnknotens Denneritz mit dem Ziel der Schaffung der fehlenden Verbindung von Zwickau nach Leipzig ein. Wir unterstützen weiterhin ausdrücklich die Initiative der grenzüberschreitenden Verbindung zwischen Holzau und Moldava durch Wiedererrichtung des Schienenstrangs. Die Verbindung Freiberg-Most würde eine wichtige Funktion für Tourismus und Völkerverständigung haben.

Die Strecke Dresden - Görlitz hat eine große Bedeutung sowohl für den Güterverkehr als auch den Personenverkehr. Aus unserer Sicht hat deren Elektrifizierung eine hohe Priorität. Hier ist auch eine erhebliche CO₂-Einsparung möglich. Das Optimierungspotential für eine schnelle Anbindung an den Personenfernverkehr in Dresden ist auszuschöpfen.

Für die Strecke Görlitz - Cottbus - Berlin ist eine Analyse (gemeinsam mit Brandenburg) durchzuführen, die die Machbarkeit von Berufspendlerverkehr auslotet. Mit welchen Mitteln und bis zu welcher Höchstgeschwindigkeit diese Strecke ausbaubar ist, wurde bislang noch nicht bekannt gegeben. Die Förderung der besseren Anbindung der Lausitz über Mittel des erzielten Kompromisses über den Kohleausstieg bis 2038 und den parallelen Strukturwandel sind nicht umstritten und ein erstes Budget ist bereits beschlossen; die Strukturwandelgesetze sind derzeit in Beratung. Eine Investition in Pendlerstrecken nach Berlin ist wegen der Wohnungsnot dort ebenso allgemein anerkannt.

3.1 Schienengüterverkehr

Eine Angebotserweiterung der Schieneninfrastruktur zum Gütertransport ist im Sinne des Freistaats, da eine Überlastung der Straßeninfrastruktur durch den Lkw-Verkehr vermieden werden sollte. Entscheidend ist hierbei die Entwicklung einiger überregionaler Strecken im Zuge der Globalisierung, die sächsisches Gebiet tangieren und auf die sich die Infrastruktur auf sächsischem Territorium einstellen muss:

- Hamburg - Sachsen-Anhalt - Riesa -Prag (im Anschluss an den Endpunkt Neue Seidenstraße und den Vertragshafen für die Tschechische Republik)
- Hamburg - Sachsen-Anhalt - Hof- Regensburg- München
- Rotterdam - Duisburg (Endpunkt Neue Seidenstraße - Mitte-Deutschland-Verbindung oder Leipzig - Görlitz - Kattowice)

Diese Zu- und Ablaufstrecken internationaler Containerströme können stark an Bedeutung gewinnen, insbesondere wenn, wie beabsichtigt, der Verkehr verstärkt auf die Schiene gelenkt werden soll. Eine Verknüpfung mit sächsischen GVZ erleichtert hier eine Umlagerung der Container auf die Schiene hin zu den Umschlagknoten der internationalen Verbindungen (Hamburg, Bremen/Wilhelmshaven, Duisburg, Rotterdam). Der Anteil der sogenannten *Neuen Seidenstraße* am Transportvolumen im Außenhandel könnte aus unserer Sicht recht schnell ansteigen. Den Vorteil, dass die Güter ohnehin auf der Schiene bewegt werden, gilt es für Sachsen zu nutzen.

Folgende Vorschläge möchten wir beisteuern:

- Das GVZ in Glauchau stößt an seine Grenzen und kann den Güterlinienverkehr nicht direkt bedienen, da es nicht direkt an den o. g. Durchfahrtstrecken liegt. Wir schlagen deshalb die Untersuchung des Standorts Gößnitz Nord für ein neues GVZ vor. Er liegt sowohl an der Strecke HH-Leipzig -Regensburg- München, aber auch durch den Streckenversatz an der Mitte-Deutschland-Verbindung.
- Im Vogtland sollte kein eigenes GVZ entstehen, da dies zu kleinteilig auf ein Einzugsgebiet abstellt. Gößnitz sollte den Vorzug bekommen. Daneben wird sicher auch Glauchau weiterbetrieben.
- Der Standort Chemnitz Hilbersdorf kommt für ein GVZ für den Raum Westsachsen zwingend in Frage. Der Standort wurde bereits 1985 positiv und sehr tiefgehend auf Tauglichkeit für ein GVZ untersucht. Ein Zuschlag für Glauchau kam nur zustande, da Chemnitz kommunalpolitisch keine Unterstützung erhielt.
- Anstatt eines GVZ ist für das Vogtland die Anlage eines Railports zu prüfen. Die Anlage weiterer Railports in den Räumen Bautzen-Radeberg sowie Schkeuditz ist zu prüfen.
- Der Ausbaustandard auf der Strecke Gera - Gößnitz sollte unbedingt zweigleisig elektrifiziert erreichen, um die Nutzung der Strecke für den Güterlinienverkehr zu fördern (auch für den Regionalexpress Chemnitz-Göttingen).

3.2 Lärmbelastung durch Schienenverkehr

Beim Schienenverkehrslärm fehlt es sowohl an der gebotenen Sensibilität für die Schwere der bereits im Bestand vorhandenen Beeinträchtigungen als auch an erkennbaren Bemühungen, hier in der Zukunft Abhilfe zu schaffen. Das beginnt bereits damit, dass mit dem Verweis auf die überwiegende Eigentümerschaft des Bundes an der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur die Verantwortung abgeschoben wird. Konkrete Ausführungen zu den Landeseisenbahnen fehlen vollständig. Im Weiteren wird die Zielsetzung darauf beschränkt, Probleme an Bestandsstrecken nun weiterhin über das Gesamtkonzept der DB AG zur Lärmsanierung zu „lösen“. Nicht erwähnt wird, dass erstens die Mittel aus diesem Programm beschränkt sind und zweitens die aktiven Schallschutzmaßnahmen auf Wandhöhen bis maximal 2,50 m beschränkt sind, weshalb gerade an den hochbelasteten Strecken das Lärmsanierungsprogramm allenfalls begrenzt Abhilfe schafft. Die Lärmaktionspläne der DB AG haben sich bisher weitgehend als wirkungslos erwiesen. Der Freistaat Sachsen selbst tut im Rahmen seiner landesrechtlichen Möglichkeiten nichts dafür, die Bindungswirkung der von den Gemeinden aufgestellten Lärmaktionspläne für die beim Vollzug von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung nachgeordneten Fachplanungsträger zu verbessern oder in sonstiger Hinsicht die Fähigkeit der Kommunen zur Bewältigung der Aufgabe der Lärmaktionsplanung zu stärken.

Der Verweis auf die Überarbeitung der Lärmberechnungsvorschrift Schall 03 belegt, dass die sächsische Landesregierung auch hier ein rückwärtsgewandtes Denken an den Tag legt und der auch zukunftsgerichtete Zweck eines LVP völlig verfehlt wird. Die Neufassung der Schall 03 im Jahre 2016 war bereits nur ein höchst umstrittener, politischer Kompromiss, in dem erneut die Relevanz von Maximalpegeln gerade zur Nachtzeit für die Störung des Nachtschlafs in den Berechnungsvorschriften nicht abgebildet wurde. Dass dieses Berechnungsinstrument befriedigende Lösungen für 2030 liefern könnte, ist auszuschließen. Dass in der Sache für die Lärmbetroffenen im Bestand praktisch nichts getan wird, zeigt nicht zuletzt der Verweis des LVP auf die Beteiligung des Freistaats Sachsen bei der Lärmsanierung von einzelnen Streckenabschnitten mit rund 11 Millionen € der Baukosten. Bedenkt man, dass 1 km Lärmschutzwand mit ca. 1 Million € zu Buche schlägt, sind die Kosten, die aufgewandt werden, schlicht und ergreifend lächerlich.

Die weiteren Verweise auf Änderungen im Bundesrecht können ebenfalls eigene Ideen und Maßnahmen des Freistaates Sachsen nicht ersetzen. Zu konstatieren ist, dass der LVP für Schienenverkehrslärm im Ergebnis keine eigenen Lösungen vorschlägt.

4. ÖPNV

Organisatorische Verbesserungen wie Taktung, Umstiege und Angebotsverknüpfung (leider nicht näher präzisiert) gehen zwar in die richtige Richtung, können aber die Lücken im Netz nicht schließen. Ausbau und Erweiterung müssen auf die Agenda – die Rechtfertigungsgründe für „indisponible“ Straßenneubauprojekte zur Anbindung der Bevölkerung entfallen somit. Weiterhin soll lediglich eine Investitionsstrategie für ÖV-Bedarfsanmeldungen der Kommunen erstellt werden, während zur Straßeninfrastruktur konkrete numerische Werte, unterteilt in Netzklassen und Prioritäten, festgehalten werden.

Es sollten kurzfristig emissionsfreie Lösungen für den Busverkehr in den VEP aufgenommen und zeitnah umgesetzt werden. Konkret könnte eine Verknüpfung der Nahverkehrsnetze von Zwickau und Werdau über Oberleitungsbusse erfolgen. Gasbetriebene Busse können in Sachsen problemlos emissionsfrei betrieben werden, da ausreichend Biogas über das Gasnetz verfügbar ist.

Mobilitätszentren und Verknüpfungspunkte müssen stärker als bisher den Übergang von den öffentlichen Verkehrsmitteln zu den anderen Verkehrsmitteln erleichtern:

- Umstieg auf Car Sharing, um kleine Orte zu erreichen
- Park and Ride (mit Schaffung von Fahrradparkhäusern oder Fahrradboxen)

Eine Jahreskarte zur Nutzung aller Nahverkehrsrelationen in Sachsen sollte zu einem attraktiven Preis angeboten werden, welche für verschiedene Zielgruppen wie Senioren, Studenten und Pendler eine echte Alternative zum MIV darstellt. Als Orientierung kann hier das Wiener 365-Euro-Jahresticket dienen, das beispielsweise für einen

Verkehrsverbund gilt und gegen geringe Zuzahlung auf anliegende Verbände ausgeweitet werden könnte, um Bürger*innen an Verbundgrenzen nicht unnötig zu belasten. Denkbar wären auch innovative Preisgestaltungen insofern, dass beispielsweise schwach belastete Verkehrszeiten zu besonders niedrigen Tarifen angeboten werden, um hier die Auslastung zu erhöhen – und damit gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit während der MIV zurückginge. Ein schwacher Abklatsch dieser Idee ist das in einzelnen Verbänden angebotene 9:00 Uhr-Ticket.

Um mehr Zuspruch im ÖPNV zu erreichen und den Verkehr somit insgesamt ökologischer (und nachhaltiger, siehe Leitbild 1) aufzustellen, muss es eben auch unattraktiver werden, im MIV unterwegs zu sein. Hier lassen sich verschiedenste Modelle überlegen, wie die Schließung der Innenstädte für MIV (was sich gleichzeitig zugunsten der Lieferverkehre auswirken würde), Spuren nur für den ÖPNV (und zu Lasten des MIV), etc. Investitionsmittel sollten gezielt aus dem Autoverkehr in den ÖPNV umgelenkt werden, Experimente wie das o. g. EUR 365-Jahresticket oder die kostenlose Fahrradmitnahme im gesamten Netz ausprobiert werden.

Besonders zu begrüßen wäre es, wenn durch den ländlichen Raum ein Kernnetz des ÖPNV die größeren Orte in mindestens stündlicher Taktung und auch nachts und an Wochenenden mindestens mit einer Grundversorgung bedienen würde. Dies würde in weiten Teilen des Landes und der ländlichen Bevölkerung überhaupt erst einmal eine autofreie Mobilität ermöglichen. Für die kleineren Orte ist das ultrasporadische Anfahren mit Nahverkehr nur für den Schülerverkehr aktuell kaum noch als „Angebot“ zu bezeichnen. Für diese kleineren Orte plädieren wir für ein konsequentes Umschwenken auf ein lokales Shuttlesystem. Aus dem kommunalen Gemeinwesen der größeren zum Kernnetz gehörenden Orte heraus sind Strukturen zu schaffen, die anfrageorientiert Personen zwischen Kleinknoten und Wohnort bewegen. Bei entsprechender Förderung durch den Freistaat kann die ÖV-Anbindung dieser Kleinsiedlungen eine enorme Verbesserung erfahren.

5. Fußverkehr

Das Thema wurde zwar in den LVP aufgenommen, bleibt aber leider recht kurz und damit auch inhaltsarm. Reine Absichtserklärungen (Stärkung, Betonung der Wichtigkeit, AG-Gründung) bringen den um seine Legitimierung kämpfenden Fußverkehr nicht weiter. Es fehlt an speziellen Programmen, aber diese werden von vornherein ausgeschlossen (Zitat: „dafür sind keine speziellen Förderprogramme erforderlich“). Die Belange lediglich bei allen Planungen „stärker mitbedenken“ ist eine Floskel und wird nicht unterlegt. Zudem sollte auch das Land als Akteur mit konkreten Maßnahmen und Programmen aktiv werden und nicht die Verantwortung auf die Kommunen schieben. Dabei ließe sich hier durchaus einiges denken, wie etwa das „Schaffen eines durchgehenden Infrastrukturnetzes für Fußgänger wie beim Pkw- und Radverkehr“, das aber im Fußverkehr offenbar kostenfrei zu haben ist. Ausschilderungen oder das bewusste (bauliche) Kappen von Straßenverbindungen fördert ebenso den Umstieg vom MIV auf das zu Fuß gehen.

Weiter würde dazu das Schaffen von sicheren Schulwegen oder die Einrichtung von Fahr- und Halteverbotszonen vor Schulen und Kindergärten dazu führen, dass die jüngste Generation wieder ans zu Fuße gehen herangeführt wird, nachdem sie jahrzehntelang nur in die entgegengesetzte Richtung erzogen wurde.

Umfangreiche Mittel müssen in die Verbesserung der Gehwegoberflächen fließen. Grund dafür ist nicht nur die Nutzbarkeit mit Rollator, für Menschen mit reduziertem Gleichgewichtssinn oder Kinderwagen, sondern vor allem wegen der Wertschätzung für diesen wichtigen Teil des Verkehrs und dessen Träger. Die Aufwertung von Nutzbarkeit und Gestaltung zusammenhängender Fußgängerachsen fördert das zu Fuß gehen.

6. Straßenverkehr

Das Kapitel über die Verkehrsträger beginnt mit einer falschen Gliederung, die dem skizzierten Leitbild zuwiderläuft.

Kapitel 5.1 nimmt Bezug auf Kapitel 3 und den bedenkenswerten Zustand von Straßen und Brücken im Freistaat. Allein deren Erhalt dürfte so kostenintensiv sein, dass von einem weiteren Ausbau des Straßennetzes abgesehen werden sollte, denn dabei entstünden weitere zu unterhaltende Straßenkilometer. Weiter widerspricht ein Ausbau – und sei er noch so gering – der in den Leitbildern formulierten Zielsetzung, den motorisierten Verkehr zu reduzieren, ist doch inzwischen der Leitsatz allgemein anerkannt, dass neue Straßen neuen Verkehr erzeugen (s. induzierter Verkehr).³

Im Weiteren wird von „indisponiblen Straßenbauvorhaben“ gesprochen. Auf S. 44 werden 11 davon genannt, darunter die S177 zwischen Pirna und Pulsnitz oder die S84 zwischen Dresden und Meißen. Kein Straßenbauvorhaben ist indisponibel. Auch diese müssen natürlich noch einmal auf ihre Notwendigkeit im Rahmen eines Landesentwicklungsplans Verkehr überprüft und ehrlich bewertet werden. Hierbei ist genauso wie bei den Maßnahmen, für die „ein Bedarf ermittelt“ wurde, zu überprüfen, ob sie den 5 Leitbildern genügen. Eine Straßenrealisierung wie die S177, deren Zerschneidungswirkung erheblich ist, ist unter dem Leitbild 4 nicht zu verantworten.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass von einer abnehmenden Zahl von MIV-Fahrten ausgegangen wird, für die weniger werdende Zahl aber mehr Straßen gebaut werden sollen.

6.1 Beeinträchtigung von Schutzgebieten durch Straßenbauvorhaben

In der Planungsregion Westsachsen (Landkreise Leipzig und Nordsachsen, Stadt Leipzig) führt der BUND Sachsen e.V. das Projekt „Rettungsnetz Wildkatze“ durch. Diese Maßnahme wird mitfinanziert durch Steuermittel auf Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtags beschlossenen Haushaltes. Die Förderung

³ www.verkehrswissenschaftler.de/berichte/bericht_2.htm

erfolgt durch das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft. Die Wildkatze ist eine nach Anhang IV der FFH-RL und nach § 44 BNatSchG streng geschützte Art, die mit ihren Ansprüchen an ihren Lebensraum stellvertretend für viele andere Arten steht. Deshalb gehört sie bundesweit und auch in Sachsen zu den Zielarten für den Biotopverbund, einem Netzwerk von Naturlebensräumen. Zur Verwirklichung des Waldverbundes plant der BUND Sachsen e.V. eine flächenkonkrete Umsetzung des Wildkatzenwegeplans. Der Straßentod ist die Todesursache Nummer Eins für die Europäische Wildkatze. Daher ist es von enormer Bedeutung auf ihren Wanderwegen sichere Querungsmöglichkeiten über Verkehrswege anzulegen. Von diesen Querungsmöglichkeiten profitieren wiederum andere wandernde Tierarten.

Die Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung der Schutzgebietsflächen, insbesondere von Naturschutzgebieten sowie Gebieten des Natura2000-Netzes sind in allen hier folgenden Vorhaben strikt abzulehnen, da sie sich durch Zerschneidung von Lebensräumen, Trittsteinblockierung, Störung des Wanderkorridors u. a. negativ auswirken:

- A 72 Borna-Nord - AD A 38/A 72
- B 2 Ortsumfahrung Groitzsch/ Audigast & Verlegung bei Zwenkau
- B 2 Verlegung bei Zwenkau
- B 6 Ortsumfahrung Kühren
- B 7 Verlegung nördlich Frohburg (SN)
- B 87n Eilenburg – westlich von Torgau
- B 87n Ortsumfahrung Torgau
- B 87n östlich von Torgau
- B 107 Teilortsumfahrung Colditz mit Neubau Muldebrücke
- B 107 Ortsumfahrung Grimma (3. BA)
- B 107 Ortsumfahrung Trebsen
- 1B 181 Neu-/Ausbau westlich Leipzig
- B 183 Ortsumfahrung Bad Dübener
- B 186 Verlegung westlich Markranstädt

Die Beeinträchtigung von Schutzgebieten durch deren Zerschneidung, Eintrag von Schadstoffen, Emissions- und Immissionsbelastungen, Versiegelung, Beeinträchtigung des Wasserhaushalts, etc. ist auch bei den anderen geplanten Straßenrelationen aber auch -erweiterungen zu erwarten. Damit widerspricht der Plan nicht nur den eigenen Leitbildern, sondern auch der eigenen landesweiten Nachhaltigkeits- und Biodiversitätsstrategie.⁴

6.2 Güterverkehr

⁴ www.nachhaltigkeit.sachsen.de/download/Nachhaltigkeitsstrategie_2018.pdf, S. 56. www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/BioDiv_Prog_Mrz09_fin.pdf, S. 26.

Beim Güterverkehr erschließt sich nicht, ob der Freistaat davon ausgeht, ob mit dem Bau bzw. Ausbau der Güterverkehrszentren mit dem eingangs skizzierten Problem (S. 57), dass das „Güterverkehrswachstum auf der Schiene ... in Sachsen mittelfristig zu Kapazitätsengpässen führen [wird],“ gelöst ist. Nach unserem Verständnis muss hierzu nicht nur Umschlags- sondern auch Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Zudem deutet sich in den Ausführungen des Freistaats eine gewisse Hilflosigkeit gegenüber den prognostizierten Steigerungen im Güterverkehr an. Die Strategie müsste deshalb nicht sein, zu versuchen, die Verkehre alle aufzunehmen und zu kanalisieren, sondern gänzlich zu vermeiden. Dies bedeutet natürlich einen starken Eingriff ins Wirtschaftsleben mit einer Fokussierung auf nachhaltiges Wirtschaften, zu dem eben auch Vermeidung von Transportwegen und Fokussierung auf regionale Wertschöpfung gehört.

Die Aussage: „Der Lkw wird deshalb auch weiterhin das Rückgrat des Güterverkehrs in Deutschland bilden müssen“ (S. 59), ist nicht wirklich begründet. Der Anstieg der Verkehrsleistung im Güterverkehr muss nicht zwingend mit Lkw abgewickelt werden. Weiterhin werden Lkw-Stellplätze bereits bis 2025 ausgeweitet; es sollte also keine Schaffung noch weiterer Stellplätze forciert werden, sondern die Verlagerung auf die Schiene. Die Ausweisung weiterer Schwerlasttrassen lehnen wir ab.

6.3 Lärmbelastung

Das Kapitel zum Lärm ist, nimmt man die postulierte Funktion des LVP 2030 ernst, wonach mit dem LVP die strategischen Ziele und Handlungsschwerpunkte, wie die Mobilität für Sachsen im Jahr 2030 organisiert sein soll, dargestellt werden, ein Armutszeugnis, fehlt es doch hier an ernst zu nehmenden Zielsetzungen und ist der Entwurf nicht im Ansatz in der Lage, visionäre Ideen zu entwickeln.

Bereits die einleitenden Ausführungen zum Schutz vor Verkehrslärm auf Seite 73 beschränken sich auf Lippenbekenntnisse, wenn behauptet wird, der Schutz vor Verkehrslärm gehöre zu den Kernelementen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik und die Akzeptanz der Bevölkerung für den weiteren Ausbau die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sei entscheidend davon abhängig, dass die Lärmbelastung reduziert werde. Denn ernstzunehmende Maßnahmen, um diese wohlfeilen Ziele zu erreichen, enthält der Plan nicht.

Die sächsische Landesregierung hat bis heute die gesundheitliche Relevanz von Verkehrslärm nicht erkannt, wenn Verkehrslärm verniedlichend als „deutliche Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität“ bezeichnet wird, die von Betroffenen „häufig“ als solche „wahrgenommen“ werden. Dass insbesondere der nächtliche Verkehrslärm eine konkrete gesundheitsschädigende Wirkung mit hohen Folgekosten für das Gesundheitssystem hat, wird rundheraus verschwiegen. Dies betrifft - nicht nur aber vor allem - die Lärmbetroffenen an Bestandsinfrastrukturen, die bekanntermaßen bis an die Kapazitätsgrenze genutzt werden dürfen und an denen erst ab Überschreiten der sogenannten Lärmsanierungsschwelle von Leq 70 bis 75 dB(A) tags und Leq 60 dB(A) nachts überhaupt Ansprüche auf Abhilfe entstehen. Diese sogenannte

verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die den Übergang zu einem unter dem Gesichtspunkt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz unbewohnbaren Grundstücks markiert, kann aber nach dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung und unter Berücksichtigung der Empfehlungen der WHO nicht mit der Schwelle der Gesundheitsgefahr gleichgesetzt werden. Vielmehr sind die durch den LVP in den Vorsorgebereich eingeordneten Lärmwerte, beispielsweise der 16. BImSchV oder des FluglärmG bereits dem Bereich der Gesundheitsgefahr zuzuordnen (vergleiche dazu ausführlich beispielsweise Ekardt/Heß, Fluglärmgesetz, Einleitung Rn. 13 ff. und § 2 Rn.). Den fortgeschrittenen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und den Anforderungen der WHO aus den aktuellen Noise-Guidelines könnte der sächsische LVP beispielsweise im Bereich des Straßenverkehrslärms dadurch Rechnung tragen, dass beim Lärmschutz an bestehenden Straßen die auf Seite 74 des LVP beschriebene Freiheit des Straßenbaulastträgers genutzt wird und Lärmsanierungsansprüche ab Überschreiten der sogenannten Vorsorgewerte für neue und wesentlich geänderte Straßen vorgesehen werden. Hier sollte der Freistaat Sachsen Mittel in die Hand nehmen, um nachträglich für aktiven und passiven Schallschutz zu sorgen und insbesondere einer gestiegenen Auslastung von Straßen Rechnung durch angemessenen nachträglichen Lärmschutz oder auch durch Geschwindigkeitsbeschränkungen zu tragen. Die Fortschreibung des Lärmsanierungsprogramms ist zur Lösung der Lärmproblematik an Bestandsstraßen jedenfalls offenkundig nicht ausreichend. Dass solche Maßnahmen mit hohen Kosten verbunden sind, ist richtig, allerdings fehlt bisher eine ehrliche Rechnung, die auch die Folgekosten für das Gesundheitssystem in die Bewertung der Wirtschaftlichkeit solcher Maßnahmen einbezieht.

7. Flugverkehr

Beim Luftverkehr unterläuft dem SMWA ein fataler Fehler, wenn es schreibt, der Flughafen Dresden habe sich am Markt etabliert: Regelmäßig ist aus den Medien zu erfahren, dass verschiedene Airlines den Flughafen nicht mehr anfliegen. Die fehlende Etablierung ist auch aus den niederschmetternden Geschäftsergebnissen abzulesen.⁵ Im Hinblick auf diese Fehleinschätzung und dem Leitbild 4, den Verkehr umweltschonend zu entwickeln⁶, ist die Schließung des Flughafens Dresden anzuraten.

7.1 Prämissen falsch gesetzt

Beim Flugverkehr wird trotz dessen bekanntermaßen hohen Klimaschädlichkeit und damit dem Verstoß gegen Leitbild 4 auf einen weiteren Zuwachs bei den Passagierzahlen gesetzt. Gleichzeitig sollen, um dies zu erreichen, die Pkw-Stellplatzzahlen an den Flughäfen erhöht werden – dem erhöhten CO₂-Ausstoß beim Flugverkehr also noch eine Erhöhung des CO₂-Austosses durch den MIV hinzugefügt werden. Nebenbei verstoßen

⁵ Vgl. <https://kleineanfragen.de/sachsen/6/706-subventionen-flughafen-dresden-seit-2010>

⁶ Flugverkehr gilt als besonders klimaschädigend unter den Verkehren: www.vcd.org/themen/flugverkehr

beide Zielsetzungen gegen das formulierte Leitbild, die Lärmbelastung im Freistaat zu reduzieren. Beim Flughafen Dresden wird deutlich erkannt, dass es sich um einen reinen Ferienflieger-Flughafen handelt – wer ein nachhaltigeres Leben propagiert (Leitbild 1) sollte darauf verzichten, ein nicht-nachhaltiges Ferienfliegen zu unterstützen.

7.2 Lärmbelästigung durch Flugverkehr

Hier wird zunächst verharmlosend davon gesprochen, dass Fluglärm besonders im Umfeld der Verkehrsflughäfen als „störend“ wahrgenommen werde, womit nicht nur das Problem der Fluglärmbeeinträchtigung im Freistaat Sachsen auf die beiden Verkehrsflughäfen in Dresden und Leipzig reduziert wird, sondern bloße Störungen konstatiert werden, womit der Lärm erneut als reines Belästigungsproblem angesehen wird und die Gesundheitsrelevanz vollkommen ignoriert wird. Der Verweis auf das Fluglärmgesetz, das ausweislich der Evaluierung des Umweltbundesamtes 2017 einschließlich seiner untergesetzlichen Regelwerke (1.-3. Fluglärmschutzverordnung) der dringenden Anpassung sowohl an den aktuellen Wissensstand der Lärmwirkungsforschung als auch aus im Vollzug der bisherigen Regelungen gewonnenen Erkenntnissen heraus dringend der Überarbeitung bedarf, kann vorausschauende eigenständige Überlegungen des Freistaates Sachsen bezogen auf einen Planungshorizont bis 2030 nicht ersetzen.

Dass der Landesentwicklungsplan 2013 die Festsetzung von Siedlungsbeschränkungsgebieten zur Vermeidung des Heranwachsens neuer Wohnbebauung an die Flughäfen vorsieht, hat nur Wirkung für eine Vermeidung künftiger Lärmkonflikte und geht nicht über die nach dem Fluglärmgesetz bestehenden Bauverbote in den Siedlungsbeschränkungsgebieten hinaus. Die Steuerungswirkung ist auch hier aufgrund der vielfältig möglichen Ausnahmen gering. Zur Lösung vorhandener Lärmbelastungen wird hier nichts beigetragen.

Der im LVP weiter behauptete Rückgang der Lärmbelastung am Flughafen Leipzig/Halle auf Basis der Lärmkartierung 2017 gegenüber dem Jahr 2012 verharmlost erneut die hier bestehende massive Lärmbelastungssituation. Der Flughafen Leipzig/Halle ist einer der wenigen Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland, an dem zur Nachtzeit deutlich mehr Verkehr stattfindet als in den Tagstunden. Die Veränderungen im Flugzeugmix, die zu den Reduzierungen geführt haben sollen, gehen wesentlich auf einen freiwilligen Verzicht von DHL auf den Einsatz besonders lauter Flugzeugtypen während der Nachtzeit zurück und sind rechtlich für die Zukunft nicht abgesichert. Auch wird nicht beachtet, dass der Flughafen Leipzig/Halle aktuell die nun im Planfeststellungsverfahren 2004 prognostizierte Kapazität der im parallel unabhängigen Betrieb nutzbaren Bahnen bei weitem noch nicht ausnutzt, aber aktuell sich im Rahmen eines Planänderungsverfahrens für einen weiteren Anstieg der Verkehre rüstet. Der Lärm in der Region wird also absehbar weiter wachsen, ohne dass die Landesregierung hierfür Lösungen hätte. Denn die Frist für Anträge auf passiven Schallschutz auf Basis des PFB 2004 ist für den Flughafen Leipzig/Halle bereits abgelaufen, Neuanträge sind nur auf Basis des FluglärmG möglich, nach dessen Systematik der Flughafen Leipzig/Halle als

Bestandsflughafen einzuordnen ist, für den gerade zur Nachtzeit höhere Lärmwerte als Auslösewerte für passiven Schallschutz gelten. Ein Problem, das am Flughafen Dresden gleichermaßen besteht. Der Verweis auf „umfangreiche Schallschutzmaßnahmen“ an den beiden sächsischen Verkehrsflughäfen auf Grundlage der erlassenen Planfeststellungsbeschlüsse zeigt ebenfalls, dass die Landesregierung offenbar meint, dass für den Lärmschutz an den Verkehrsflughäfen genug getan werde. Dabei ist gerade am Flughafen Leipzig/Halle der passive Schallschutz auf Grundlage des sogenannten DLR-Konzeptes vorgesehen, das in der Fachwelt nicht unumstritten ist und in Sachsen erstmals in der Praxis angewandt wurde. Praktisch führt dies dazu, dass zwar ein großzügig dimensioniertes Schutzgebiet ausgewiesen wurde, das eindrucksvoll aussieht, die innerhalb des Schutzgebietes geltenden Innenschutzziele aber so lax sind, dass in den meisten Fällen lediglich eine Kostenerstattung für Lüfter oder Rollladendämmungen vorgesehen wurde. Die anhaltende Beschwerdesituation am Flughafen Leipzig/Halle belegt, dass das Versprechen, das den Anwohnern gegeben wurde, nämlich dass sie nachts nicht aufwachen würden, gebrochen wurde. Bis heute steht eine unabhängige Evaluierung der Lärmbelastung in den Innenräumen ertüchtigter Objekte, wie sie beispielsweise am Flughafen Berlin-Brandenburg durchgeführt wurde aus, obwohl solche rechnerischen Überprüfungen der Wirkungen von Schallschutzmaßnahmen mit einem geringen Aufwand möglich sind.

Abschließend ist zu bemerken, dass der LVP die Lärmaktionsplanung als für die Lösung von Lärmproblemen im Freistaat Sachsen maßgebliches Mittel gar nicht thematisiert und hier keinerlei Vorstellungen entwickelt, wie sowohl die Lärmkartierung als auch die Erstellung von Lärmaktionsplänen verbessert und die Umsetzung von Maßnahmen aus diesen Plänen sichergestellt werden kann.

8. Technische Innovation und Weiterentwicklung städtischer Infrastruktur

„Der Freistaat ... verfolgt einen technologieoffenen Ansatz“. Den sollte der Freistaat aber nicht nur bei alternativen Antriebstechnologien verfolgen, sondern generell. Gerade das Pedelec oder der E-Scooter von DHL verdeutlichen, dass neue Technologieschübe auch im eingefahrenen Verkehrsbereich zu enormen Entwicklungsschüben führen können. Der Freistaat sollte derartige Konzepte deshalb immer Grundsätzlich prüfen und fördern unter dem Gesichtspunkt, nachhaltigen, emissionsfreien und ressourcenschonenden Verkehr bei stetiger Abnahme der Verkehrsmengen zu erreichen.

8.1 neue Antriebstechniken fördern

Die Weiterentwicklung von emissionsfreien Antriebstechniken sollte vom Freistaat stärker als bisher bei Hochschulen, Instituten und entwickelnden Firmen gefördert werden. Als traditionelles Gebiet der Fahrzeugproduktion und Fahrzeugentwicklung hängen sehr viele Arbeitsplätze in Sachsen vom Bereich Mobilität ab. Der Wandel zu emissionsfreier Fahrzeugtechnik wird vom Freistaat bei Weitem noch nicht in dieser Bedeutung angemessenen Weise unterstützt. Etwa an der Fortentwicklung der in Kamenz verorteten

Fertigung von Batteriezellen mit keramischen Trennschichten hängt ein wesentlicher Teil der zukünftigen Wirtschaftskraft der Lausitz. Weite Bereiche der emissionsfreien Antriebstechniken haben die Praxisreife und das Durchschreiten der technologischen Lernkurve noch nicht abgeschlossen. Sächsische Beiträge in der weiteren Entwicklung wären sehr zu begrüßen.

8.2 Ladeinfrastruktur

Eine flächendeckende Ausstattung der Bordsteinparkplätze mit Ladeinfrastruktur für Elektroautos wäre unrealistisch, verfrüht und technologisch als Lösung noch gar nicht abzusehen. Neben der Ausstattung vor allem von Parkplätzen der Einzelhändler mit Schnelladesäulen, sollten bestehende Parkhäuser komplett mit 230 Volt-Dosen ausgestattet werden. Es empfiehlt sich sogar die Anlage neuer Parkgebäude mit Ladeinfrastruktur, denn das Wohnumfeld, besonders der Stadtbewohner erstickt derartig unter einer Blechlawine, dass eine Verlagerung, besonders aus den Innenhöfen, erfreulich wäre.

8.3 Stadtlogistik

Die Aufnahme des Themenfeldes in den LVP begrüßen wir, jedoch ist es zu unkonkret bearbeitet worden. Freiwillige Maßnahmen von „Akteuren“ und Kommunen sind unzureichend – es braucht verbindliche Maßnahmen und die Übernahme von Verantwortung für konkrete Projekte durch das Land Sachsen. Wir erwarten mehr Handlungsbereitschaft statt nur „Unterstützung im Rahmen der Möglichkeiten“.

Umlade-Stationen, die Pakete auf Lastenfahrräder umlagern, sollten im Freistaat ebenso gefördert werden wie die kostenarme Ausleihe wirklich nützlicher Lastenfahrradmodelle für jedermann.

Eine generelle Umstellung für Zulieferer aber auch Handwerksbetriebe auf Elektroantriebe sollte durch Förderprogramme die mit Fahreinschränkungen für große fossil betriebene Fahrzeuge einhergehen, forciert werden.

Der Begriff „Lastenrad“ oder „E-Lastenrad“ fehlt in diesem Abschnitt komplett. Offenbar ist sich der Freistaat der sich hier ergebenden Möglichkeiten und Chancen nicht bewusst.

9. Mittelverteilung

Neben der ausgewogenen Beschreibung der verschiedenen Verkehrsarten, muss es auch zu einer ausgewogenen Verteilung der Mittel kommen.

Während für den Neubau neben Bundesstraßen bis 2030 mit 1,8 Milliarden und Staatsstraßen mit 275 Millionen bedacht werden, kleinere Straßen gar nicht eingerechnet, kommen die anderen Verkehrsarten deutlich schlechter weg. Bei der Radverkehrsförderung werden wohl die Bundesmittel für die Radschnellwege nennenswert ins Gewicht fallen, die Ausgaben des Freistaats für den Radverkehr sind als marginal zu bezeichnen. Der Schienenverkehr wird auch nicht auf Augenhöhe mit dem Autoverkehr gefördert.

Besonders schlecht weg kommt der Fußgänger, der auch noch unter der erschreckenden Unterfinanzierung der Straßeninstandhaltung, welche die meisten Fußwegarbeiten mit umfasst, zu leiden hat.

Eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr um 40% (bundesweites Ziel) ist mit dieser Mittelverteilung nicht zu erreichen. Eine Reduzierung klimaschädlicher und luftverschmutzender Abgase ist nicht allein mit anderen Antriebsaggregaten für Kfz zu schaffen. Nachhaltiger Verkehr in Sachsen benötigt eine wesentlich stärkere Förderung des Umweltverbundes und eine deutliche Prioritätenverschiebung hin zur Straßeninstandsetzung. Zahlreiche Straßenneubauten sollten deutlich verschoben werden. Manche davon könnten dann durch Änderungen beim Modal Split sogar obsolet werden.

10. Bürgerbeteiligung

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist die „Erhöhung der Akzeptanz“ – also nicht die ernsthafte Einbeziehung der Ideen, Kritikpunkte und Belange der Bürger*innen und der Öffentlichkeit, sondern lediglich eine Legitimierung der ohnehin geplanten Vorhaben. Dieses Verständnis von Bürgerbeteiligung als ‚notwendigem Übel‘ müsste eigentlich mittlerweile überholt sein.

Wer eine vertretbare Länge von Planungszeiträumen wünscht, sollte dazu übergehen, von Beginn an mit den Bürgern und den Trägern öffentlicher Belange zu planen. Dies verbessert die Lösung und verhindert abermaliges Umplanen. Eine bessere PR für die Baumaßnahmen ist keine Bürgerbeteiligung.

Zwar beinhaltet der vorliegende LVP einige gute Ansätze; insgesamt bewerten wir diesen jedoch als unzureichend. Es mangelt vor allem an zukunftsorientierten, ganzheitlichen Problemlösungen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Petra Geinsche

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer