

# Beschluss

der Mitgliederversammlung des Kreisverbandes Erzgebirge  
von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 25. Februar 2011

## „Straßen im Erzgebirgskreis: Instandhaltung und Optimierung statt Neubau“

*Die öffentliche Diskussion um die Verkehrswege im Erzgebirge bewegt sich seit Jahren zwischen dem Lamento über die Belastungen aus Winterdienst und Reparaturbedarf einerseits, und den steten Forderungen einzelner Politiker und Lobbyistenvereinigungen nach noch mehr Bundes-, Staats- und Umgehungsstraßen andererseits. In dieser Debatte bezieht der Kreisverband von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nachfolgende Position:*

### 1. Instandhaltung und Winterdienst sprengen die vorhandenen Ressourcen

Schon heute verfügt der Erzgebirgskreis über ein so dichtes und umfangreiches Straßennetz, dass es die öffentliche Hand in schneereichen Jahren an die Grenze der finanziellen Belastbarkeit bringt, einen ausreichenden Winterdienst und die Verkehrssicherheit auf allen Straßen zu gewährleisten.<sup>1</sup>

Allein für die Instandhaltungsmaßnahmen, die aufgrund der Winterschäden erforderlich sind, fehlt dem Landkreis das Geld. Er benötigt in diesem Jahr finanzielle Unterstützung des Freistaats.<sup>2</sup> Für die Zukunft stellt der Landrat gar die Existenz des Kreisstraßennetzes in seinem heutigen Umfang in Frage.<sup>3</sup>

Solange Bund, Land und Kommunen finanziell nicht in der Lage sind, alle Schäden an bestehenden Straßen zu reparieren und kaputte Straßen zu sanieren, erübrigt sich jede Diskussion über neue Straßenprojekte. Vorrangiger Handlungsbedarf besteht beim Erhalt des Straßenbestands.

<sup>1</sup> Bspw: FREIE PRESSE vom 02.02.2011: „Marienberg: Winterdienst verschlingt mehr Geld“, <http://www.freiepresse.de/NACHRICHTEN/REGIOTICKER/7581273.php>.

<sup>2</sup> Siehe Pressemitteilung des LRA vom 21.01.2011; dazu auch: KABEL JOURNAL vom 21.01.2011: „Straßen löchrig – Freistaat soll helfen“, <http://tinyurl.com/strassenerzgebirge>.

<sup>3</sup> FREIE PRESSE vom 09.02.2011: „Prioritätenliste soll Landkreis Kurs für Straßenbau vorgeben“, <http://www.freiepresse.de/NACHRICHTEN/REGIONALES/ERZGEBIRGE/STOLLBERG/7587147.php>.

## 2. Straßenneubau ist unwirtschaftlich

Der Erzgebirgskreis hat in den letzten Jahren stetig und massiv Einwohner verloren.<sup>4</sup> Verkehrszählungen auf den Straßen der Region ergeben, dass damit einhergehend auch das Verkehrsaufkommen zurückgeht. In Anbetracht dieser demografischen Entwicklung und den proportional zum Straßennetz steigenden Erhaltungsaufwendungen sinkt das Nutzen-Kosten-Verhältnis neuer Straßenprojekte erheblich. So würde beispielsweise die geplante neue B93 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von nur 1,2 aufweisen.<sup>5</sup> Aufgrund dieser geringen Wirtschaftlichkeit hat sie kaum eine Chance, in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen zu werden.

Wissenschaftliche Studien belegen zudem, dass es keinen Zusammenhang zwischen neuen Straßen und der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region gibt.<sup>6</sup>

Wir fordern daher eine Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses auf Grundlage aktueller Verkehrserhebungen und Prognosen zu den im Bundesverkehrswegeplan aufgelisteten und den darüber hinaus geplanten Straßenbauprojekten, da die bisherigen Planungen auf veralteten Daten und Erkenntnissen beruhen.

## 3. Schienennetz nutzen

Obwohl das Erzgebirge über eine gute Eisenbahn-Infrastruktur verfügt, findet praktisch kein Gütertransport mehr auf den Schienenwegen statt. Soweit sich im Einzelfall konkreter Bedarf für die Erweiterung der regionalen Verkehrswege ergibt, gilt es, zunächst zu prüfen, ob die vorhandenen Straßen nicht dadurch entlastet werden können, dass Gütertransporte auf die Schiene verlegt werden.

## 4. Optimierung des vorhandenen Straßennetzes

Wir sprechen uns nicht grundsätzlich gegen den Ausbau und die Ergänzung der Straßen im Erzgebirgskreis aus. Im Einzelfall mögen sogar Neubauten erforderlich sein. Aber wir sind entschieden für die Änderung der Prioritäten: Wenn eine bestehende Straße nicht mehr dem tatsächlichen Bedarf gerecht werden kann und auch ein Ausweichen auf die Schiene nicht in Betracht kommt, muss geprüft werden, inwieweit man bestehende Verkehrswege optimieren kann. Die Anpassung und Modernisierung vorhandener Straßen an das tatsächliche Verkehrsaufkommen muss Vorrang vor groß-

---

<sup>4</sup> Nach derzeitigen Schätzungen nimmt die Bevölkerungszahl der Region von 1990 bis 2020 um 18 Prozent ab. Siehe dazu: „Demografischer Wandel Sachsen – Auswirkungen und Chancen für den ländlichen Raum“ vom Statistischen Landesamt Sachsen, [http://www.echt-erzgebirge.de/aktuelles/1\\_news/eingabe/PDF/cof\\_210409.pdf](http://www.echt-erzgebirge.de/aktuelles/1_news/eingabe/PDF/cof_210409.pdf).

<sup>5</sup> Siehe dazu: Bundesverkehrswegeplan (BVWP), <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan.html>.

<sup>6</sup> Dass der Bau einer Fernstraße zwangsläufig positive regionalwirtschaftliche Effekte auslöst, ist nicht nachgewiesen. In einer aktuellen vom Bundesfinanzministerium beauftragten Studie (vgl. Monatsbericht BMF Juli 2010) konnte "keine empirische Evidenz für direkte Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen gefunden werden." Dass diese Auffassung nicht haltbar ist, belegt auch eine Studie mit dem Titel "Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen" (Prof. Gather, FH Erfurt, 2003). Am Beispiel der neuen Autobahnen A 71 und A 73 konnte nachgewiesen werden, dass Autobahnen nicht notwendig und keinesfalls hinreichend für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung sind.

räumigen Neubautrassen durch die heimatliche Naturlandschaft des Erzgebirges haben.

## **5. Straßenneubau behindert die Entwicklung des Tourismus**

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN setzen bei der wirtschaftlichen Zukunft des Erzgebirges auf die Entwicklung eines naturnahen Tourismus unter Nutzung unserer reichhaltigen kulturellen und bergbauhistorischen Traditionen und Denkmäler. Dazu ist gewiss der Ausbau touristischer Infrastruktur wie Rad-, Wander- und Reitwege, von Lehr- und Erlebnispfaden notwendig. Eines Ausbaues des Straßennetzes bedarf es dazu nicht. Dieses würde im Gegenteil kontraproduktiv wirken, da weiterer Straßenbau unvermeidbar mit der weiteren Zersiedelung, mit Lärm- und Abgasbelastungen verbunden ist und den Erholungs- und Urlaubswert der Region schmälert. Eine Tourismusregion benötigt keine die Landschaft durchschneidenden Schnellstraßen, sondern intakte Natur, zum Verweilen einladende Orte und weltoffene Einwohner, die das zu schätzen wissen.