

Sächsischer Landtag

Anhörung am 24.05.2012

zum Landesentwicklungsbericht 2010 und
zum **Entwurf des Landesentwicklungsplans 2012**
Block II - Nr. 3 LEP (**Verkehrsentwicklung**)

Sachverständiger

Wolfram Günther

Netzwerk Stadtforen Mitteldeutschland

Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn

Die **VERGANGENHEIT** ist geprägt von der **Erfahrung immer weiter zunehmenden KfZ-Verkehrs**. In Sachsen liegen die Gründe dafür in den 1990er Jahren trotz eines erheblichen Bevölkerungsrückgangs vor allem

- im **Aufholen der Motorisierungsrate** der Bevölkerung gegenüber den Ländern der alten Bundesrepublik,
- Stilllegung, Rückbau und **Reduzierung** der Taktfrequenzen der Netze der **Öffentlichen Verkehrssysteme**,
- der Verlagerung des Einzelhandels in Märkte mit Orientierung auf Kfz-Nutzer,
- der Verlagerung der Arbeitsplätze an die Stadtränder,
- **Suburbanisierung** auch durch Anlage neuer Wohngebiete auf der Grünen Wiese,
- einem erheblichen **Anstieg der Zahl der Berufspendler** und
- der **Ausdünnung** des zuvor dichten, **auf fußläufige Nahversorgung ausgerichteten Versorgungsnetzes** zahlreicher weiterer Funktionen (Kultur, Post, Dienstleistungen, Ärzte etc.) und Konzentration sowie **Verlagerung** an wenige, zudem regelmäßig **auf Kfz-Nutzer ausgerichtete Standorte**.

AKTUELL: MOBILITÄTSWENDE

Diese Entwicklung hat um das Jahr 2000 ihren Zenit erreicht aus folgenden Gründen:

- **Bevölkerungszahl sinkt** deutschlandweit und besonders auch in Sachsen.
- Wegen der gleichzeitigen Überalterung **sinkt** zudem **überproportional der Anteil der Menschen im erwerbsfähigen Alter**, also der Menschen, die aus beruflichen Gründen fahren.
- Nach den Aufholprozessen der 1990er Jahre **Sättigung** der Bevölkerung bei der **Motorisierung**
- **Steigende Benzinpreise** / Energiekosten insgesamt
- Langsam wachsende **Altersarmut**
- **sich wandelndes Mobilitätsverhalten** der jüngeren Generationen (Auto immer weniger Statussymbol, weniger Autobesitzer)

Dies führt zu einem **kontinuierlichen und erheblichen Rückgang** des Verkehrsaufkommens insgesamt und **des Kfz-Verkehrs** im Besonderen. Diese Entwicklung ist überall seit etwa dem Jahr 2000 zu beobachten und dies ist erst der langsame Anfang einer sich verstetigenden Entwicklung.

SCHWERLASTVERKEHR

- Beim Schwerlastverkehr **schaffen neue Straßen immer stärkere Anreize** zur weiteren Ausweitung der Transportmengen auf der Straße.
- Dies **verzerrt den Wettbewerb zur Schiene** und widerspricht damit allen politischen Zielstellungen von der europäischen bis zur nationalen Ebene der signifikanten Verlagerung von Schwerlastverkehr von der Straße auf die Schiene.

ORTSUMFAHRUNGEN

Insbesondere bei Ortsumfahrungen um Städte ist neben dem Verkehrsrückgang insgesamt zu berücksichtigen, dass hier **Verkehrsentlastungen oft völlig überschätzt** werden. da der ganz überwiegende Anteil des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr ist (zumeist um die 70 %), der immer in der Stadt verbleibt.

UNTERHALTUNGSLASTEN - SCHRUMPFENDE ÖFFENTLICHE HAUSHALTE

- Reduzierung bzw. Auslaufen der EU-Förderung,
- demografiebedingter Rückgang der Steuerzahler,
- Auslaufen des Solidarpaktes,
- Einführung der Schuldenbremse.

Zugleich erhebliche Unterhaltungslasten für Straßen (Bundesstraßen 10.000 Euro jährlich pro km).

Jeder Neubau von Straßen ist mit zusätzlichen Unterhaltungslasten verbunden.

Beim Neubau von Bundesstraßen erfolgt der Übergang der Unterhaltungslast für die alten Trassen auf die regelmäßig schon heute finanziell notleidenden Kommunen bzw. Landkreise.

EINIGE KENNZAHLEN:

Netzdichte in km Fernstraße pro Einwohner zum 01.01.2010

Alte Bundesländer (Durchschnitt):	0,0028
Baden-Württemberg:	0,0026
Sachsen:	0,0033

Veränderungen bis zum Jahr 2030

Bevölkerungsentwicklung 2008-2030

Deutschland insgesamt:	-5,7 % (- 4,7 Mio Einwohner)
Sachsen:	-13,3 % (- 560.000 EW)

Veränderung der Netzdichte in km / Einwohner 2030 ggü. 2010

(bezogen auf das Straßennetz Stand 2010, d.h. ohne weiteren Zuwachs an Straßenkilometern)

Alte Bundesländer:	+6,1 %
Sachsen:	+18,2 %

Entwicklung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (18-65 Jahre) 2005 bis 2030

Deutschland insgesamt:	-11,6 % (- 4,9 Mio Personen)
Sachsen:	-25,4 % (-583.000 Personen)

Veränderung Netzdichte in km/Erwerbsfähige 2030 ggü 2010

(bezogen auf das Straßennetz Stand 2010, d.h. ohne weiteren Zuwachs an Straßenkilometern) in Prozent

Deutschland insgesamt:	+17,5 %
Alte Bundesländer insgesamt:	+11,7 %
Sachsen:	+30,5 %

FAZIT:

Sachsen hat schon heute eine **erheblich höhere Straßennetzdichte als die Alten Bundesländer** und gerade auch wirtschaftlich starke Länder wie beispielsweise Baden-Württemberg.

Künftig werden immer weniger Erwerbstätige ein pro Kopf immer größeres **Straßennetz** finanzieren müssen, das **immer weniger Menschen nutzen**. Schon **bis 2030** die **Unterhaltungslast** pro Erwerbsfähigem pro Straßenkilometer in Sachsen **um knapp ein Drittel** gegenüber 2008 **gestiegen** sein.

Schon heute ist **absehbar**, dass in einigen Jahren ernsthaft über den **Rückbau** von Straßen nachgedacht werden muss, um die öffentlichen Haushalte zu entlasten. Erste Entwidmungen von Ortsverbindungsstraßen gibt es bereits.

Sachsen hat keine Zeit zu verlieren, seine sinkenden Haushaltsmittel in eine nachhaltige Mobilität zu investieren, d.h. vom Straßenausbau in Straßenerhalt und Ausbau des Umweltverbunds mit integralem Taktverkehr umzulenken.