

# Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



Home Artikel Kommentare Themen Hilfe Kontakt

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

## Straßenbaumoratorium

Mittwoch, 9. November 2011

VON EDUARD ZETERA

Wenn man sich ernsthaft „für ein dauerhaft funktionsfähiges und bezahlbares Straßennetz“ in Deutschland einsetzt, kommt man nicht umhin, „alle Straßenprojekte des Bundes kritisch und ergebnisoffen auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen.“ Klar, logisch. Aber: „Dazu ist zunächst ein sofortiges Ausbau-Moratorium erforderlich.“ – Was auf den ersten Blick widersinnig erscheint, ist eine durchaus schlüssige Forderung, schaut man sich die Argumenten der neu gegründeten „[Bürgerinitiative Straßenbaumoratorium](#)“ einmal genauer an.

Die Bürgerinitiative Straßenbaumoratorium hat daher beim Deutschen Bundestag am 13.10.2011 eine Petition mit dem Titel „[Verkehrswesen – Kritische Prüfung aller Straßenbauprojekte des Bundes](#)“ eingereicht. Die Petition befindet sich bis zum 20.12.2011 in der Mitzeichnung.

In der Begründung der Petition heißt es:

Deutschland hat ein sehr dichtes Straßennetz, dessen Unterhaltung die öffentliche Hand erheblich überfordert. Straßen werden zunehmend nur noch gelegentlich geflickt, wo eine grundhafte Erneuerung notwendig wäre. Schwere Lkw sind Hauptverursacher des hohen Verschleißes. Ein 40-Tonner belastet die Straßendecke etwa 60.000mal stärker als ein Pkw. Im wesentlichen aus den 1960/80er Jahren stammenden westdeutschen Autobahnnetz besteht ein wachsender Bedarf. 2011 investiert der Bund 2 Mrd €. Notwendig wären jährlich 3 Mrd €. Ebensoviele müssten die Kommunen investieren, die nur die Hälfte aufbringen. Ein gewaltiger Sanierungsstau ist aufgelaufen, dessen Abarbeitung nicht absehbar ist. Ursache ist die öffentliche Überschuldung, die dieses Jahr 2 Billionen € erreicht hat. Ein Ende dieser finanziellen Notlage ist nicht absehbar.

Zugleich schrumpft Deutschlands Bevölkerung bis 2030 um etwa 6 % (neue Bundesländer 30 %), bis 2060 um bis zu 17 Mio Einwohner (20 %). Selbst bei einem sofortigen Ausbaustopp würde die Netzdichte pro Kopf der Bevölkerung daher allein aufgrund des Bevölkerungsrückgangs bundesweit bis 2030 um 11 % steigen, in den neuen Bundesländern sogar um 20 %. Gleichzeitig sinkt der Anteil

Monat

ODER

Text suchen

ODER

Schlagwort

ODER

Thema

### NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

der im erwerbsfähigen Alter Stehenden allein bis 2030 um 15 % (7,5 Mio). Das bedeutet, dass die Unterhaltungslast pro Kopf Erwerbsfähiger steigt, bundesweit allein bis 2030 um 18 % (im Osten um 37 %, wo Ausbauzustand erheblich besser und Straßendichte pro Kopf um fast 60 % über dem Bundesdurchschnitt sind).

Die Bedeutung des Autoverkehrs wird in Zukunft tendenziell abnehmen. Gründe sind neben der demografischen Entwicklung mit direkten Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen die Energiepreisentwicklung (der aktuelle Bundesverkehrswegeplan operiert mit einem extrem niedrigen Ölpreis von 60 Dollar je Barrel im Jahr 2025; aktuell bewegt er sich bei rund 100 Dollar). Dazu kommt ein wachsender Bedeutungsverlust des Pkw bei der jüngeren Generation, der sich eher verstärken wird.

Dennoch weist der aktuelle Bundesverkehrswegeplan den Bau weiterer 1.900 km Autobahnen (Kosten: 15 Mrd. €), die Erweiterung von 2.200 km Autobahnen (13 Mrd. €) sowie den Aus- und Neubau von 5.500 km Bundesstraßen (19 Mrd. €) aus.

Der Neubau von Bundesstraßen und Ortsumfahrungen geht dabei praktisch immer mit der Übertragung der alten Trassen aus der Trägerschaft des Bundes an die Landkreise und Kommunen einher, die künftig die Unterhaltungslast schultern müssen. Ebenfalls beginnen Landkreise weniger genutzte Landstraßen zu kommunalisieren.

Doch schon heute reichen die zur Verfügung stehenden Gelder nicht mehr aus, alle eigentlich notwendigen öffentlichen Ausgaben zu tätigen (Straßenunterhalt, Sozialausgaben, Kindergärten, Schulen, Theater, Schwimmbäder etc.). In absehbarer Zeit werden neben den Pflichtaufgaben keine freiwilligen Aufgaben mehr finanzierbar sein und später auch die Pflichtaufgaben selbst nicht mehr. Die Unterhaltungslast der Straßen wird die öffentlichen Haushalte ersticken.

Bereits diese knapp gefassten Argumente sollten Grund genug sein, die Petition mit zu zeichnen. Ziel ist es, bis zum 20.12.2011 mindestens 50.000 Unterschriften erhalten. Ab dieser Anzahl muss sich der Petitionsausschuss des Bundestages in einer öffentlichen Anhörung mit dem Anliegen beschäftigen.

Wer sich intensiver mit dem Sachverhalt auseinandersetzen möchte, findet umfassende Informationen in der [Langfassung der Petition](#). Besonders lesenswert ist darin der Abschnitt 8 mit einer „Überlegung, warum dennoch bis heute massiver Straßenausbau betrieben und immer neue Forderungen nach mehr Geld für Straßen erhoben werden.“ Darin heißt es:

Der Ausbau der Straßeninfrastruktur galt und gilt seit jeher bei dem Großteil der Politik als grundlegend für Wirtschaft und Wohlstand und deshalb als eine der wichtigsten Aufgaben des Staates. Rund um den Straßenbau und den Straßenunterhalt sind tausende Arbeitsplätze entstanden. Dies betrifft insbesondere gerade auch die Straßenbauämter aller Ebenen und nicht zuletzt die zuständigen Ministerien selbst.

Der angenommene Bedarf an immer neuen und immer größeren Straßen wird bei dem Großteil der politischen Mandatsträger zumeist gar nicht, auch nicht ansatzweise hinterfragt. Das selbe gilt für den Mythos einer festen Korrelation zwischen Straßenausbau und wirtschaftlichem Aufschwung. ...

Geradezu dramatisch ist die Kluft, die sich in der Beurteilung der Notwendigkeiten in der Verkehrspolitik zwischen den unabhängigen Verkehrsexperten und den verantwortlichen Verkehrspolitikern geöffnet hat. Es fehlt heute ganz eindeutig nicht am Wissen, sondern an dessen politischer Umsetzung. Dabei werden insbesondere gerade im Bundesverkehrsministerium die Hinweise des eigenen Wissenschaftlichen Beirats für Verkehr praktisch negiert. ...

Zugleich machen es Gesetzgebung und Rechtsprechung dem kritischen Bürger praktisch unmöglich, die rein politische Entscheidung über die Feststellung eines Bedarfs eines Straßenaus- oder Neubaus gerichtlich überprüfen zu lassen. Die juristisch erforderliche Planrechtfertigung insbesondere für Bundesfernstraßen ergibt sich automatisch aus der Ausweisung im Bedarfsplan für die

## Hochwasser-Brunch „Dresden kann keine Brücken“

### SCHLAGWORTE



Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG). Die Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich. ... Die Aufnahme in den Bedarfsplan erfolgt in einer Art Kuhhandel zwischen den beteiligten Abgeordneten und beruht gerade nicht auf einer unabhängigen Bedarfsplanung.

Wenn das ein Dresdner liest, denkt er wohl zuerst an die Königsbrücker. Und dann an ...? Und an ... und, und, und.

Es ist wohl eine spezifisch ostdeutsche Entwicklung der Nachwendezeit: Man glaubte, wenn großzügig Infrastruktur geschaffen wird, dann entwickelt sich die Wirtschaft schon von alleine. So einfach ist das aber nicht. Darum werden manche Gemeinden noch kleine Ewigkeiten ihre überdimensionierten Klärwerke abbezahlen, die für die Entsorgung gigantischer Gewerbegebiete ausgelegt wurden, welche bis heute Brachland mit Straßenlaternen geblieben sind. Nicht weniger absurd ist es, trotz zwei Jahrzehnten Nachwendeerfahrung noch immer Rennstrecken durch Landschaften zu zimmern, die in absehbarer Zeit als entvölkert gelten dürfen.

Zugleich macht die Begründung der Petition auch deutlich, dass es sich nicht nur um ein regionales, sondern auch um ein Generationen-Problem handelt. Demographie findet statt: Man muss es nicht schön finden, wohl aber anerkennen, dass die Bevölkerung Deutschlands schrumpft. Junge und vor allem künftige Steuer- und Sozialbeitrags-Zahler können sich schon einmal auf ungemütliche Zeiten einstellen. Die Finanzierung der Kranken-, Renten- und Pflegeversicherung wird ihnen weit mehr abverlangen als ihrer Eltern- und Großeltern-Generation. Schon von daher sollten sie keinen Grund haben, sich zusätzlich noch eine (Straßen-) Verkehrsinfrastruktur ans Bein zu binden, welche sie weder brauchen noch unterhalten können und welche schon nach heutigen Maßstäben unzeitgemäß ist (Stichwort: CO<sub>2</sub>-Emissionen).

Dieser Artikel wurde zuletzt am 10.11.2011 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Schlagworte: [Demokratie](#) [KönigsbrückerStraße](#)

## KOMMENTARE ABONNIEREN

### Ein Kommentar zu diesem Artikel

Vielen Dank für diesen Artikel zum Straßenbaumoratorium. Ein grundsätzliches Überdenken der bisherigen Verkehrspolitik ist längst überfällig.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen und an dieser Stelle auf ein überdimensioniertes Straßenbauvorhaben am Nordrand von Dresden aufmerksam machen: der geplante Ausbau der S58 zwischen Weixdorf und Bärnsdorf im Europäischen Vogelschutzgebiet und Landschaftsschutzgebiet "Moritzburger Kleinkuppenlandschaft". Diese Straße wurde 1994 quasi über Nacht zur Staatsstraße gemacht und soll nun z.T. einen Bundesstraßenstandard bekommen (so zumindest die Vorplanung des Autobahnamtes).

Mit dem Beschluss des Stadtrates Dresden an diese Straße eine neue Autobahnabfahrt zu planen, droht sich die bereits anbahnende Belastung für Anwohner und Umwelt noch zu verschärfen (sog. "Vorzugsvariante"). Die Folge wäre eine faktische Autobahnquerspange zwischen A13 und A4.

Man fragt sich, ob sich die Stadträte auch die Gutachten durchlesen, die sie als Beschlussgrundlage erhalten. Ist dafür etwa keine Zeit mehr?

Wer möchte, kann sich einer Landtags-Petition noch bis zum 15.12.11 anschließen, die die Rückstufung zur Kreisstraße fordert. Ein behutsamer Ausbau im Bestand sollte nur der Verkehrssicherheit dienen und die Landschaft schonen.

Siehe:

... schrieb [Holger Oertel](#) am Freitag, dem 02.12.2011, um 22:01 Uhr.

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · [Kontakt](#)