

A_final Südverbund auf den Prüfstand stellen

Gremium: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Kreisverband Chemnitz
Beschlussdatum: 23.02.2021
Tagesordnungspunkt: 3. Abstimmung Antrag "Südverbund auf den Prüfstand stellen"

Antragstext

1 Südverbund auf den Prüfstand stellen

2 Chemnitz steht vor einem Paradigmenwechsel. Finanzielle Rahmenbedingungen und
3 klimapolitische Herausforderungen zwingen Rat und Verwaltung,
4 Investitionsprioritäten neu zu justieren. Das gilt insbesondere für den
5 kostenintensiven Bereich des Straßenneubaus und der daraus für kommende
6 Generationen resultierenden hohen Unterhaltungskosten. Auch Chemnitz ist
7 gezwungen, Mobilität neu zu denken und jahrzehntealte Straßenbauplanungen
8 grundsätzlich auf Einhaltung der Klimaziele, verkehrliche Notwendigkeit und
9 Wirtschaftlichkeit zu überprüfen. Der Zeitpunkt dafür ist jetzt: Jetzt wird der
10 Verkehrsentwicklungsplan der Stadt fortgeschrieben. Jetzt sind massive
11 Finanzbelastungen in Folge der Klima- und Coronakrise zu bewältigen. Jetzt muss
12 der Fokus auf einem massiven Ausbau von Bus und Bahn, die Stärkung des
13 Radverkehrs und vernetzte Mobilitätsangebote gerichtet werden – für eine
14 klimaverträgliche, menschen- und zukunftsgerechte Mobilität in unserer Stadt.

15 Aus diesen Gründen hat die Mitgliederversammlung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
16 Chemnitz am 23.02.2021 Positionen zu vorhandenen und geplanten Abschnitten des
17 Chemnitzer Südverbundes beschlossen und bittet Ratsfraktion sowie die Chemnitzer
18 Abgeordneten in Land und Bund, diese Positionen bei den anstehenden verkehrs-
19 und haushaltspolitischen Entscheidungen zu berücksichtigen.

20 Der vorliegende Beschluss bezieht sich auf die Abschnitte des Südverbundes:

21 Teil V: Kalkstraße - Zwickauer Straße (in Planung)

22 Teil III: Zwickauer Straße - Neefestraße (in Planung)

23 Teil I/II: Neefestraße - Augustusbürger Straße

24 Teil IV: Augustusbürger Straße - Frankenberger Straße (in Planung)

25 Position zu Teil I und II

26 Der älteste Abschnitt (Teil I) des Südverbundes führt von der Neefestraße bis
27 zur Annaberger Straße mitten durch inzwischen traditionelle Wohnbausiedlungen.
28 Der daran anschließende Teil II wurde zunächst bis zur Bernsdorfer Straße
29 gebaut. Wir BÜNDNISGRÜNEN wollten diese teure Infrastruktur schon immer auf
30 einen halben Stadtring begrenzen, der an der B 174 endet. Doch 2003 wurden gegen
31 unseren Widerstand die Bauabschnitte bis zu Augustusbürger Straße in Angriff
32 genommen und 2005 freigegeben.

33 Im gesamten Abschnitt ist im Bereich der unmittelbaren Wohngebietsdurchfahrten
34 künftig aus Lärmschutzgründen die Durchsetzung von Tempo 50 notwendig –
35 natürlich in Verbindung mit Kontrollen. Investitionen in lärmindernde Beläge

36 (Reinigung, Erneuerung) und innovative bauliche Lösungen für Schallschutzwände
37 insbesondere in Helbersdorf sind überlebensnotwendige Zukunftsinvestitionen für
38 die vom Südverbund verlärmten städtischen Wohnquartiere. Hier blicken wir auch
39 auf den Freistaat und seine Instrumente, um Kommunen beim Auflegen gezielter
40 Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen zu unterstützen. Wir befürworten zudem - bei
41 nachgewiesener Gesundheitsgefährdung - eine rechtliche Prüfung von
42 Nachfahrverboten für den Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt.

43 Der massive Anstieg des überregionalen LKW-Durchgangsverkehrs von und zum
44 Autobahnanschluss Chemnitz Süd erfordert zudem steuerndes Agieren auf
45 binationaler Ebene. Denn mit dem Ausbau der B 174 wurde dieser Abschnitt des
46 Stadtrings zum Teil einer attraktiven und schnellen Verbindung zwischen dem
47 Großraum Prag und Südwestsachsen/Thüringen. Wir fordern daher, im Zuge des
48 Ringschlusses des Prager Autobahnringes auf eine konsequente Ableitung des
49 internationalen Transitverkehrs auf die E55/A17 zu drängen. Im Hinblick auf die
50 geplante Eisenbahn-Neubaustrecke zwischen Dresden und Prag muss perspektivisch
51 auf eine konsequente Verlagerung von grenzüberschreitendem Güterverkehr auf die
52 Schiene orientiert werden.

53 **Position zu Teil IV**

54 Der weitere Verbund von der Augustusburger Straße bis Frankenberger Straße ist
55 inzwischen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen
56 und als B 107n Ebersdorf - Südverbund Chemnitz geplant. Perspektivisch soll dann
57 der Anschluss an die A 4 durch Fortführung der B 107n geschaffen und der äußere
58 Stadtring auch im Osten vollständig geschlossen werden.

59 Wir BÜNDNISGRÜNEN haben jahrelang gegen diesen Südverbundweiterbau jenseits der
60 B 174 Richtung Osten gekämpft. Die geplante Neubautrasse war und ist aus unserer
61 Sicht verkehrlich nicht notwendig. Die Mehrheit der Chemnitzer Wählerinnen und
62 Wähler sah das aber anders. Argument war eine dadurch erzielte Ableitung der von
63 Osten auf das Stadtzentrum zulaufenden Bundesstraßen B 169 und B 173, um die
64 innerstädtischen Straßen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dieser Effekt ist
65 aber fraglich, dagegen steht die Befürchtung, dass der LKW-Transit durch die
66 neue Verbindung zunehmen wird. Denn wir wissen aus immer wieder bestätigter
67 Erfahrung: Neue Straßen führen nicht zur Verkehrsentlastung, sondern in aller
68 Regel zu Mehrbelastungen.

69 Spätestens mit der beschlossenen Zerschneidung der Ortslage Adelsberg und der
70 Anbindung der Eubaer Straße gegen die letzten Widerstände vor Ort gibt es auf
71 kommunaler Ebene keine Möglichkeiten mehr. Im Chemnitzer Osten kann der
72 Südverbund-Weiterbau durch den Stadtrat nicht mehr gestoppt werden, da es keine
73 kommunale Straßenplanung ist, sondern ein Vorhaben des Bundes, was sich bereits
74 in der Planfeststellung befindet. Auch wenn wir das Vorhaben nicht mehr stoppen
75 können, werden wir uns für die Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft
76 (z.B. durch Grünbrücke / Sicherung Wildkorridor zwischen Zeißigwald und Umland)
77 stark machen.

78 Unsere Hoffnung ist, dass es im Ergebnis der Bundestagswahl 2021 einen
79 Kurswechsel auf Bundesebene gibt und der Bundesverkehrswegeplan noch einmal auf
80 den Prüfstand gestellt wird - auch wegen der sich immer deutlicher zeigenden
81 Klimakatastrophe. Für den Dannenröder Forst war es zu spät, aber wir
82 BÜNDNISGRÜNEN kämpfen für diesen Kurswechsel.

83 **Position zu Teil V**

84 Dieser Südverbundabschnitt Kalkstraße ist Bestandteil des aktuellen
85 Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt. Ein Weiterbau des Südverbundes im Westen
86 bis zur Kalkstraße ist aus BÜNDNISGRÜNER Sicht vollkommen unnötig. Denn zwischen
87 Anschluss Süd und Anschluss West der A72 ist der Ring defacto über die Autobahn
88 geschlossen. Es wäre haushaltspolitischer Irrsinn, parallel zur Autobahn eine
89 weitere Straße zu bauen, nur um Altendorf und den Kaßberg anzubinden. Wir
90 fordern daher unsere Vertreterinnen und Vertreter im Rat auf, in der Diskussion
91 um den Verkehrsentwicklungsplan 2040 die finale Streichung dieses Abschnittes zu
92 beantragen. Eine Streichung schafft zudem auch neue städtebauliche Chancen für
93 die betroffenen Stadtteile. Denn das Damoklesschwert der künftigen Zerschneidung
94 durch eine Stadtautobahn würde damit entfallen. Wir sehen zudem Möglichkeiten,
95 die Quartiere des Chemnitzer Westens und der Region z.B. auch über Straßenbahn
96 und Bahn besser zu erschließen.

97 **Position zu Teil III**

98 Wenn der Abschnitt V wegfällt, macht auch der Bau zwischen Neefestraße und
99 Zwickauer Straße wegen des geringen Effekts keinen Sinn. Dieser kurze Abschnitt
100 ist schon wegen dem dafür notwendigen Bauwerk zur Querung der Bahntrasse
101 wirtschaftlich nicht darstellbar. Wir plädieren somit dafür, denn Südverbund
102 konsequent über die Neefestraße an den Autobahnanschluss Süd abzuleiten, das
103 Wohngebiet an Bahnstraße und Stelzendorfer Straße vom Durchgangsverkehr zu
104 entlasten und den vorhandenen kurzen Südverbundstumpf perspektivisch auf zwei
105 Spuren zurückzubauen. Dazu ist dann auch eine Aufgabe der „Freihaltetrasse“
106 sinnvoll, die Grundstücke können anders genutzt und eine städtebauliche
107 Aufwertung des Umfelds der Zwickauer Straße kann in Angriff genommen werden.