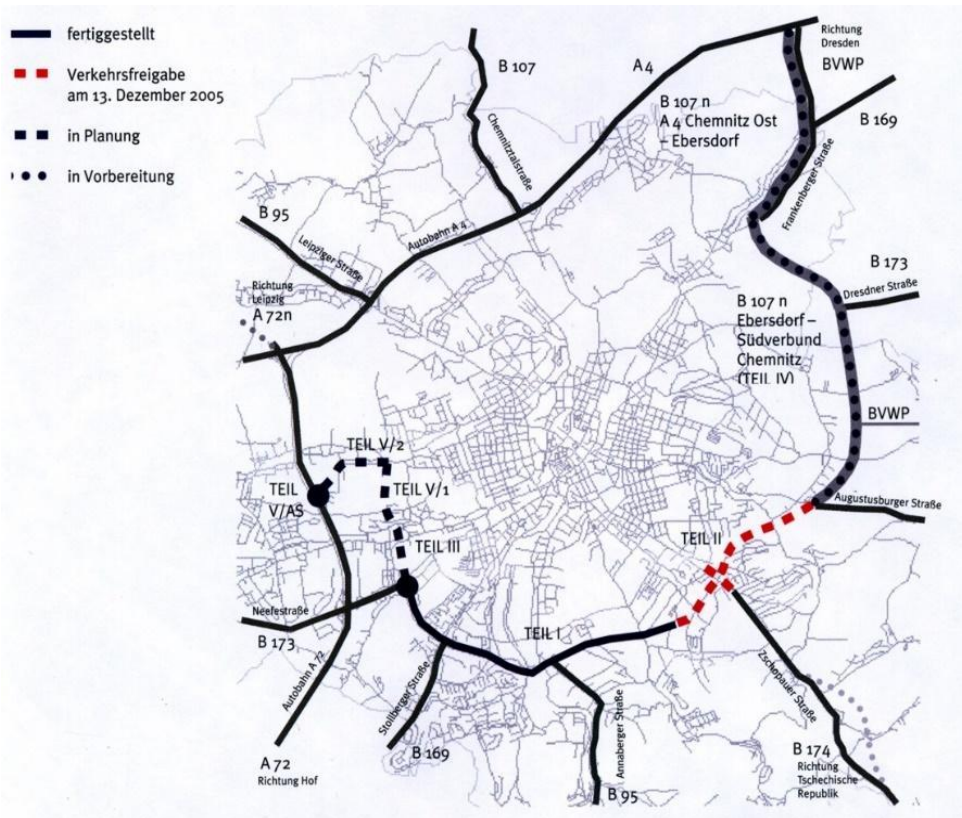


Positionen Südverbundabschnitte

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

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

Der vorliegende Beschluss bezieht sich auf die Abschnitte des Südverbundes:



Teil V: Kalkstraße - Zwickauer Straße (in Planung)

Teil III: Zwickauer Straße - Neefestraße (in Planung)

Teil I/II: Neefestraße - Augustusburger Straße

Teil IV: Augustusburger Straße - Frankenerger Straße (in Planung)

Position zu Teil I und II

Der älteste Abschnitt (Teil I) des Südverbundes führt von der Neefestraße bis zur Annaberger Straße mitten durch inzwischen traditionelle Wohnbausiedlungen. Der daran anschließende Teil II wurde zunächst bis zur Bernsdorfer Straße gebaut. Wir

BÜNDNISGRÜNEN wollten diese teure Infrastruktur schon immer auf einen halben Stadtring begrenzen, der an der B 174 endet. Doch 2003 wurden gegen unseren Widerstand die Bauabschnitte bis zu Augustusburger Straße in Angriff genommen und 2005 freigegeben.

Im gesamten Abschnitt ist im Bereich der unmittelbaren Wohngebietsdurchfahrten künftig aus Lärmschutzgründen die Durchsetzung von Tempo 50 notwendig – natürlich in Verbindung mit Kontrollen. Investitionen in lärmindernde Beläge (Reinigung, Erneuerung) und innovative bauliche Lösungen für Schallschutzwände insbesondere in Helbersdorf sind überlebensnotwendige Zukunftsinvestitionen für die vom Südverbund verlärmten städtischen Wohnquartiere. Hier blicken wir auch auf den Freistaat und seine Instrumente, um Kommunen beim Auflegen gezielter Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen zu unterstützen. Wir befürworten zudem - bei nachgewiesener Gesundheitsgefährdung - eine rechtliche Prüfung von Nachtfahrverboten für den Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt.

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

Position zu Teil IV

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

Wir BÜNDNISGRÜNEN haben jahrelang gegen diesen Südverbundweiterbau jenseits der B 174 Richtung Osten gekämpft. Die geplante Neubautrasse war und ist aus unserer Sicht verkehrlich nicht notwendig. Die Mehrheit der Chemnitzer Wählerinnen und Wähler sieht das aber anders. Viele Anwohnerinnen und Anwohner, Handwerker und die Wirtschaftsverbände fordern seit Jahrzehnten eine Ableitung der von Osten auf das Stadtzentrum zulaufenden Bundesstraßen B 169 und B 173, um die innerstädtischen Straßen vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Spätestens mit der beschlossenen Zerschneidung der Ortslage Adelsberg und der Anbindung der Eubaer Straße gegen die letzten Widerstände vor Ort gibt es auf kommunaler Ebene keine Möglichkeiten mehr. Im Chemnitzer Osten kann der Südverbund-Weiterbau durch den Stadtrat nicht mehr gestoppt werden, da es keine kommunale Straßenplanung ist, sondern ein Vorhaben des Bundes, was sich bereits in der Planfeststellung befindet. Auch wenn wir das Vorhaben nicht mehr stoppen können, werden wir uns für die Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft stark machen.

Offen ist, ob es im Ergebnis der Bundestagswahl 2021 einen Kurswechsel auf Bundesebene gibt und nicht begonnene Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes noch einmal auf den Prüfstand gestellt werden. Wir BÜNDNISGRÜNEN kämpfen für diesen Kurswechsel. Denn wir wissen aus immer wieder bestätigter Erfahrung: Neue Straßen führen nicht zur Verkehrsentslastung, sondern in aller Regel zu Mehrbelastungen.

Position zu Teil V

Dieser Südverbundabschnitt Kalkstraße ist Bestandteil des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt. Ein Weiterbau des Südverbundes im Westen bis zur Kalkstraße ist aus BÜNDNISGRÜNER Sicht vollkommen unnötig. Denn zwischen Anschluss Süd und Anschluss West der A72 ist der Ring defacto über die Autobahn geschlossen. Es wäre haushaltspolitischer Irrsinn, parallel zur Autobahn eine weitere Straße zu bauen, nur um Altendorf und den Kaßberg anzubinden. Wir fordern daher unsere Vertreterinnen und Vertreter im Rat auf, in der Diskussion um den Verkehrsentwicklungsplan 2040 die finale Streichung dieses Abschnittes zu beantragen. Eine Streichung schafft zudem auch neue städtebauliche Chancen für die betroffenen Stadtteile. Denn das Damoklesschwert der künftigen Zerschneidung durch eine Stadtautobahn würde damit entfallen. Wir sehen zudem gute Möglichkeiten, alternative Mobilitätsansätze für die Quartiere des Chemnitzer Westen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu entwickeln.

Position zu Teil III

Wenn der Abschnitt V wegfällt, macht auch der Bau zwischen Neefestraße und Zwickauer Straße wegen des geringen Effekts keinen Sinn. Dieser kurze Abschnitt ist schon wegen dem dafür notwendigen Bauwerk zur Querung der Bahntrasse wirtschaftlich nicht darstellbar. Wir plädieren somit dafür, denn Südverbund konsequent über die Neefestraße an den Autobahnanschluss Süd abzuleiten und den gebauten Stumpf Richtung Bahnstraße/Stelzendorfer Straße zu schließen, für den Durchgangsverkehr zu sperren und perspektivisch zurückzubauen. Dazu ist dann auch eine Aufgabe der „Freihaltetrasse“ sinnvoll, die Grundstücke können anders genutzt und eine städtebauliche Aufwertung des Umfelds der Zwickauer Straße kann in Angriff genommen werden.