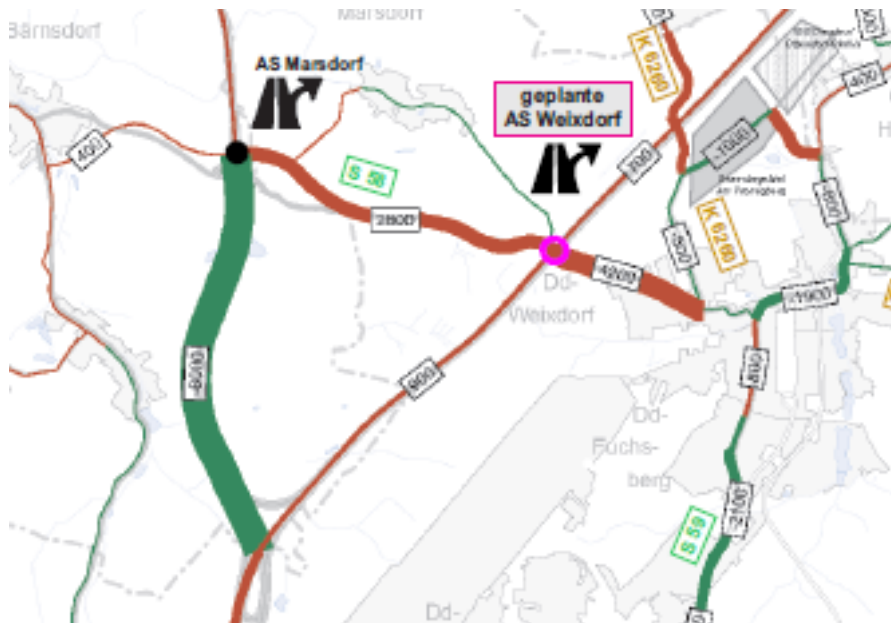


S58, 12.11.2011, Landgasthof Berbisdorf

Die Staatsstraße S58 im Landschaftsschutzgebiet „Moritzburger Teichlandschaft“

Becker, Udo:

Verkehrliche Bedeutung, heute und in Zukunft



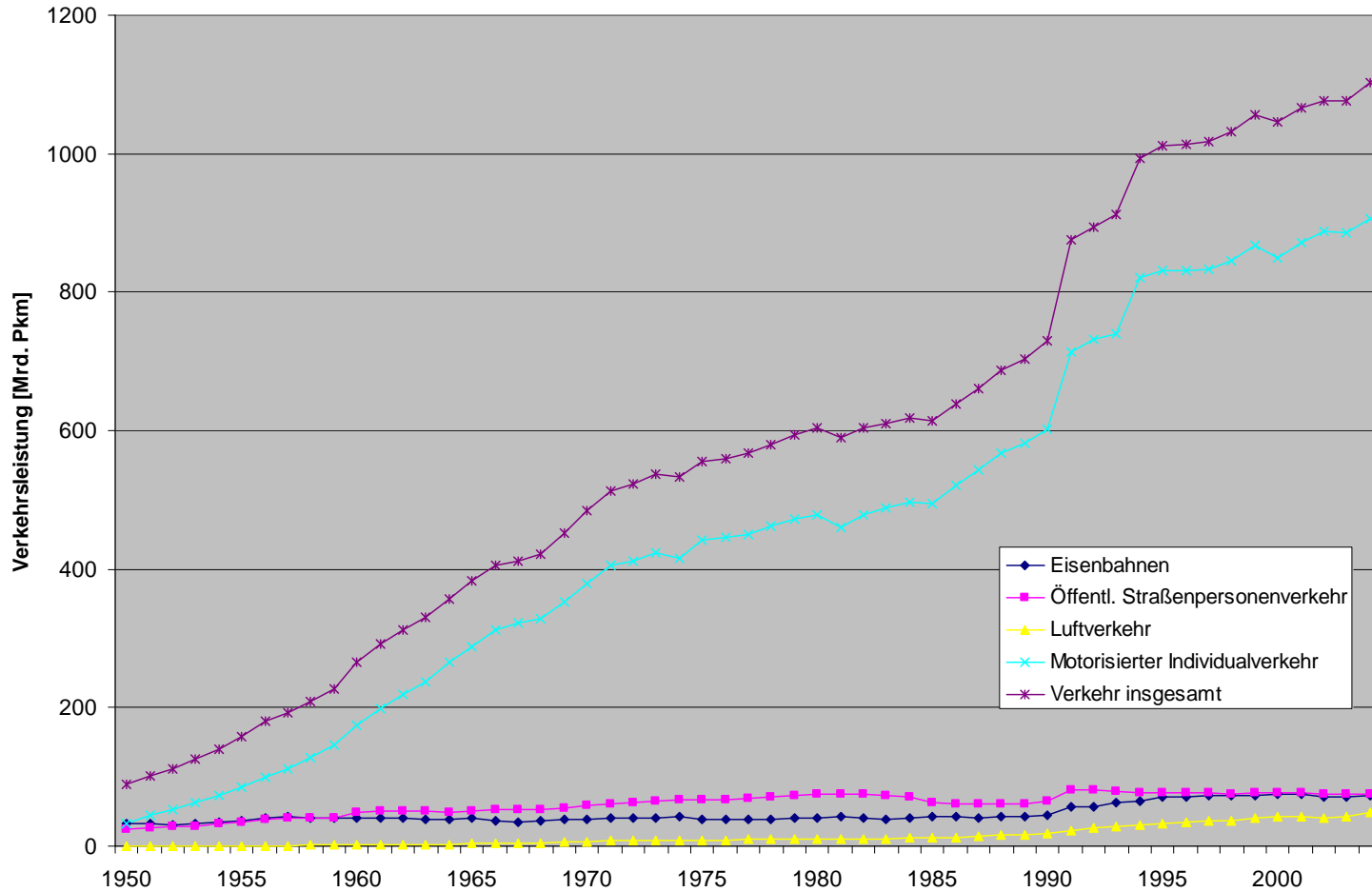
Wie denkt Verkehrsplanung bis heute?

1. Verkehr ist wichtig für Menschen, Güter und Wohlstand
 2. Dresden 1945/Deutschland ohne Verkehr?
 3. Also müssen wir mehr/schnellere Verkehrswege bauen
 4. BMVBS: Güterverkehrsleistung soll (!) 74 % bis 2025 wachsen
 5. Umweltaspekte „bestmöglich“ einbeziehen, aber nachgeordnet
- Ziel: Besser, schneller, billiger, sicherer, attraktiver Verkehr!
 - Agenda I der Menschheit: „Mehr ist immer besser!“
 - Mehr Geld, mehr Wachstum, mehr Straßen, mehr Glück!
 - S58 muss kommen, Wachstum geht i. a. vor Ökologie



Verkehrsleistung Deutschland seit 1950:

Personenverkehr - Verkehrsleistung (Quelle: Verkehr in Zahlen)



... mehr Verkehr ist also besser?

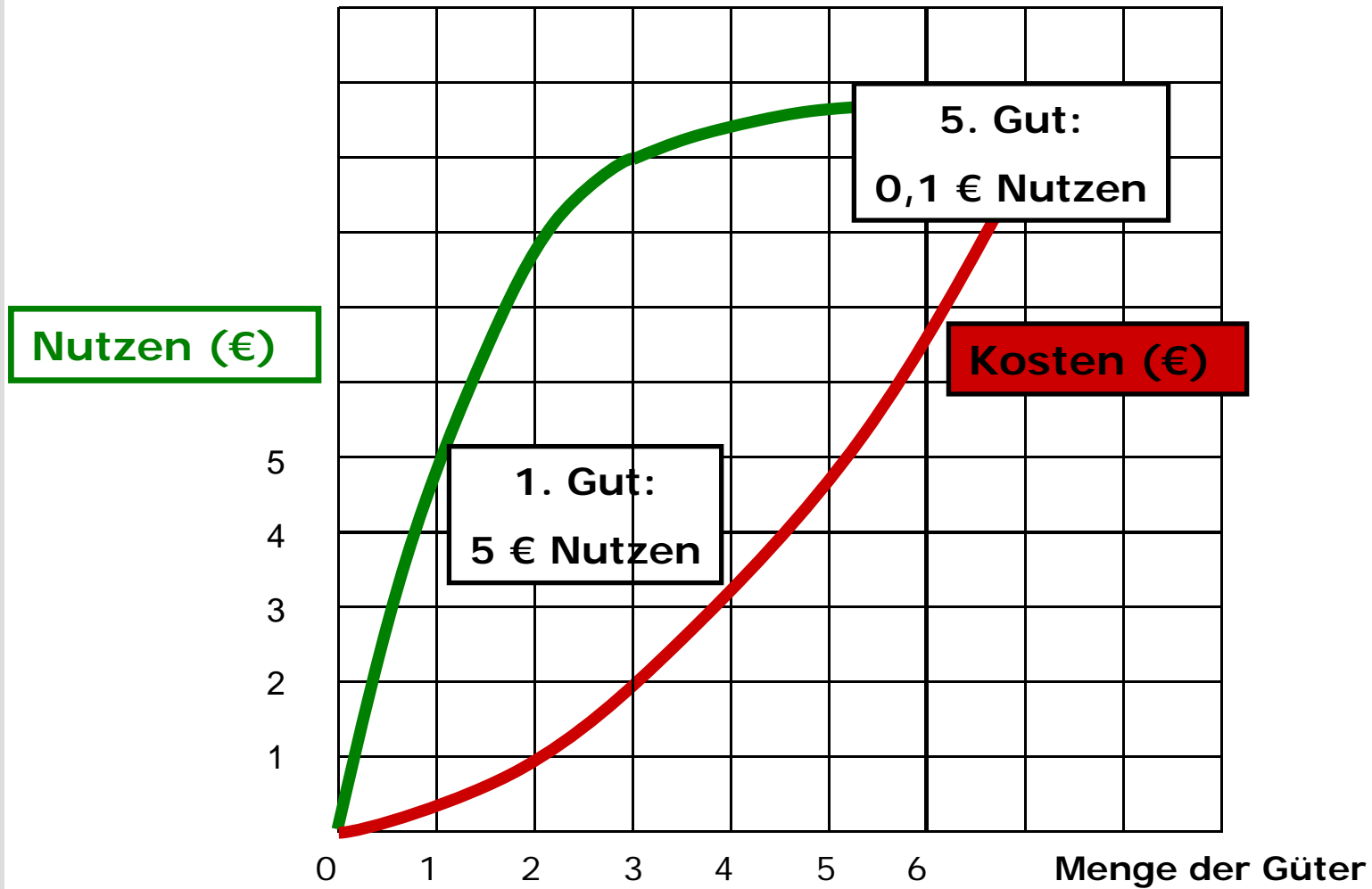
- wir haben die selbe Mobilität wie früher: 3 Wege täglich
- neue Verkehrswege attraktivieren und erzeugen Verkehr
- mehr Verkehr: Zersiedelung, Ortskern geschwächt, Zwänge!
- mehr Autokosten, höhere Tankkosten, höhere Wegekosten/Steuern
- mehr Lärm, mehr Abgas, mehr CO₂
- mehr Krankheit, mehr Lohnnebenkosten, mehr Arbeitslosigkeit
- mehr Umweltschäden, Reparaturkosten, noch mehr Steuern

Mehr Glück? Nein!

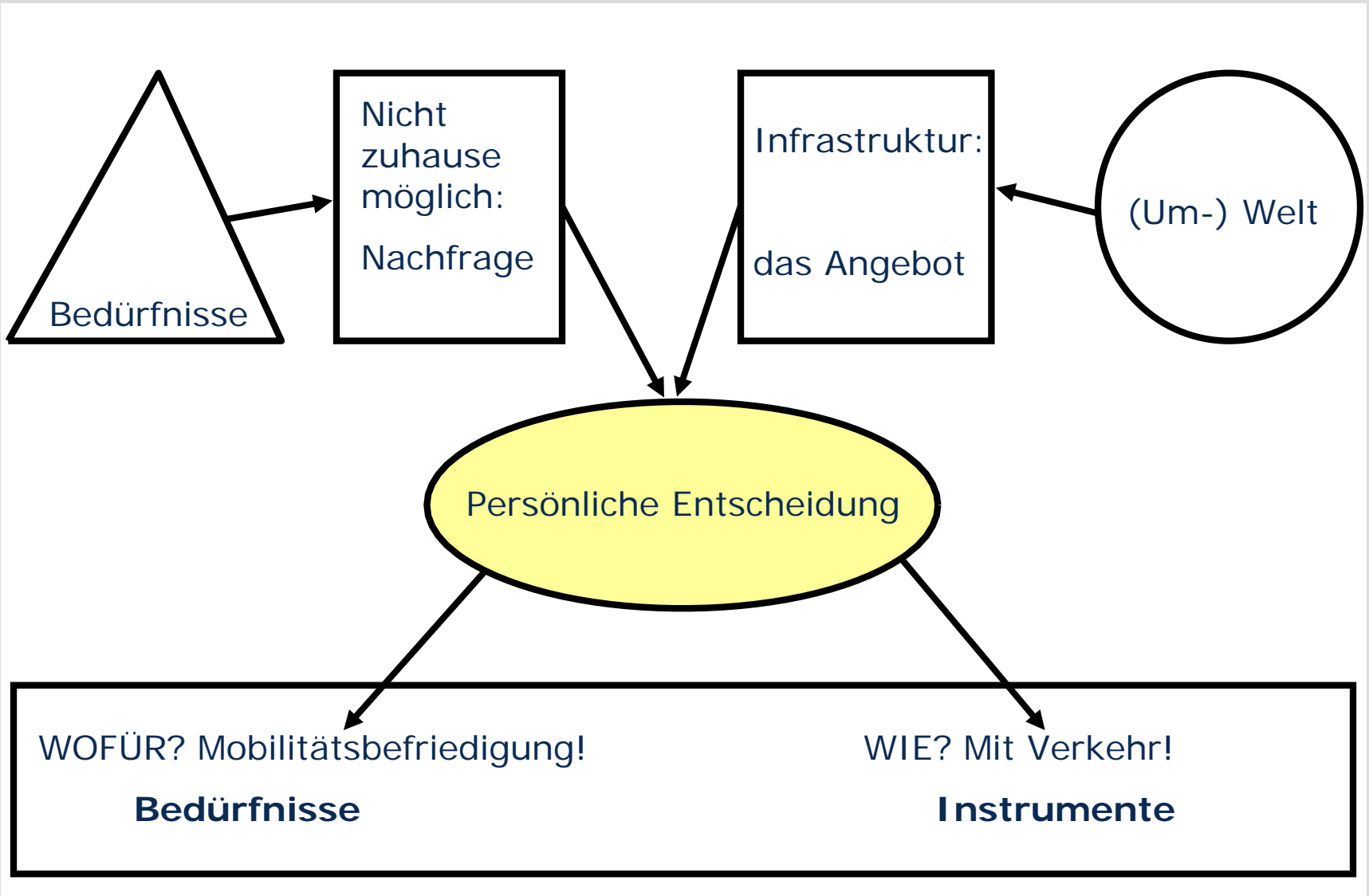
1. Der Nutzen von Verkehr ist anfangs riesig, wird immer kleiner!
2. „Verkehr“ ist überhaupt nicht unser Ziel: Es geht um Mobilität!



1. Mehr ist irgendwann schlechter



2. Was wollen wir eigentlich wirklich?



Zur vorliegenden Planung des Autobahnamts

Wie lernt man es an der Uni:

1. Planung muss ergebnisoffen beginnen
2. Die Bürger sind von Anfang an zu beteiligen
3. Zuerst Probleme vor Ort und Vorschläge erfragen
4. Kontinuierlich offen kommunizieren, nicht „wenn alles fertig ist“

Sowohl Autobahnamt als auch SMWA wurden eingeladen

Beide haben abgesagt, denn die Planungen würden noch laufen –
solange können sie nicht kommen

Das widerspricht allen Absichtserklärungen der Landesregierung

Dies widerspricht allen verkehrsplanerischen Grundsätzen



Aus dem Gutachten für das Autobahnamt (!)

6. Zusammenfassung und Ableitung von Planungsempfehlungen

Kennziffern mit einer Belegung der Gewerbeflächen von 30–50 AK/ ha und zusätzlichen Arbeitsplätzen (z. B. bei der Gewerke- und Dienstleistungsförderung, LH Dresden), werden durch den Gutachter als zu hoch eingeschätzt. Nach Analyse

Die Annahmen zu den Arbeitsplätzen sind zu hoch

dorf werden bei allen Varianten nur gering durch die geplante AS entlastet. Die Verkehrswirkung der AS Weixdorf ist kleinräumig und begrenzt. Die Erschließung bzw. Anbindung der Gewerbebestände einschließlich des optionalen Gewerbegebietes ist nur über die geplante AS Weixdorf möglich.

Die Wirksamkeit der AS Weixdorf ist kleinräumig und begrenzt

Die Verkehrsleistung der AS Weixdorf ist nicht hinreichend, um auf eine optimale Erschließung des Gewerbegebietes zu gewährleisten. Die AS Weixdorf erschließt eigentlich nur das Gewerbegebiet Dresden/ Ottendorf-Okrilla.

Wie sähe zukunftsfähige Verkehrsplanung aus?

Es gibt ein gutes Verkehrsnetz: „Mehr“ ist nicht mehr besser
Noch mehr Straßenbau hilft auch den Nutzern/Wirtschaft nicht
Künftig sind nahe, energiesparende Strukturen notwendig
Nähe attraktiver machen. Erdöl, Lärm, Abgas de-attraktivieren
Keine Gewerbegebiete „am/im Landschaftsschutzgebiet“ nötig
S58 neu kostet viel, nützt keinem, erzwingt künftige Kosten
S58 gefährdet aber vor allem eine schützenswerte Landschaft
S58 hat im Netz nicht die Rolle einer Staatsstraße: herabstufen!
Orte lebensfähig halten. Mobilität sichern, auch wenn Öl teuer wird
Keine zusätzlichen ökonomischen und ökologischen Schulden

Diese Planung verbaut Chancen auf zukunftsfähige Mobilität
Was haben sich Autobahnamt/Dresdner Stadtrat nur gedacht?

