



# INFRASTRUKTUR UND MOBILITÄT

Fakten | Argumente | Positionen

## Status quo/aktuelle Situation für Unternehmen

Geprägt von mittelständischen Unternehmen, einer breiten Branchenvielfalt, einer Fläche von 7.931 km<sup>2</sup> und der Grenze zu Polen und Tschechien hat der Kammerbezirk Dresden viel zu bieten. Die Attraktivität eines Standortes und seine Infrastruktur beeinflussen maßgeblich die Standortwahl und Entwicklungsperspektiven von Unternehmen. Dabei spielen neben geeigneten Flächen, eine den Bedürfnissen entsprechende Infrastruktur, die damit verbundene Mobilität, die Nähe zu Kunden, Geschäftspartnern und Fachkräften eine entscheidende Rolle. Sachsen verfügt über eines der bestausgebauten Straßennetze Deutschlands sowie eines der flächenmäßig dichtesten Schienenverkehrsnetze Europas. Viele Infrastrukturprojekte konnten geplant, finanziert und realisiert werden. Dennoch sind Defizite vorhanden und geplante Projekte verzögern sich. Der grenzüberschreitende (LKW-Verkehr) hat stark zugenommen. Im Rahmen der Stadtentwicklung spielt das Thema innerstädtischer Verkehr eine größere Rolle. Beim Breitbandausbau bestehen im nationalen und internationalen Vergleich weiterhin erhebliche Defizite.

Die bisherige Entwicklung lief nur bedingt in die gewünschte Richtung. Die Kluft zwischen ländlichem Raum und Ballungsgebiet ist eher gewachsen, als dass sie kleiner geworden wäre.

## Probleme, Herausforderungen und zukünftige Trends

Die Mobilität der Zukunft in Sachsen soll für alle Menschen in der Stadt und auf dem Land sicher, sozial, bezahlbar und klimafreundlich sein. Vor allem im ländlichen Raum müssen Mobilität inkl. „ÖPNV“ neu gedacht werden und alternative Mobilitätskonzepte „auf die Straße gebracht“ (realisiert und umgesetzt) werden. Geringe Beförderungszahlen, hohe (Personal-) Kosten, große Entfernungen und die allgegenwärtige Fachkräftesituation machen jede (Verkehrs-)Form abseits des Individualverkehrs mit den heutigen Ansätzen unattraktiv. Auch im Güterverkehr ist mit einer stetigen Zunahme der Verkehrsmengen, zu rechnen. Um ein nachhaltiges Wirtschaften zu ermöglichen, muss die Infrastrukturausstattung angemessen sein.

In Anbetracht dieser Entwicklung ist es umso dringlicher, die noch vorhandenen Defizite zeitnah zu beseitigen. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Sachsen langfristig zu erhalten sind Erhalt, Erneuerung und Ausbau der räumlichen Wirtschaftsstruktur und öffentlichen Verkehrsinfrastruktur unabdingbar.

## Forderungen und Lösungsvorschläge

### 1. Bestehende Straßenbauprojekte zügig umsetzen

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 zielt auf eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes. Alle Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ müssen bis 2030 abgeschlossen oder begonnen sein. Die infrastrukturelle Anbindung des ländlichen Raums ist wichtig und sehr langwierig. Für eine zügige Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes, insbesondere der sächsischen Projekte, braucht es

- verbindliche Zeitvorgaben
- kontinuierliche Planungsvorläufe

- qualitative Zielsetzungen
- die Sicherstellung der jährlich benötigten Mittel in Höhe von 15 Mrd. Euro

## 2. Neue Verkehrsvorhaben forcieren

Die sächsische Wirtschaft ist hoch entwickelt und stark arbeitsteilig. Sie benötigt ein leistungsfähiges Verkehrssystem, um die Mobilität von Personen und Gütern zu sichern. Zukunftsgerichtete Verkehrsprojekte verlieren auch im Rahmen der Verkehrswende hin zu Klimaneutralität nicht an Bedeutung und müssen forciert werden.

Konkrete Vorhaben sind:

- erweiterter Ausbau der A4 zwischen den Autobahndreiecken Nossen und Dresden-Nord sowie im zweiten Schritt zwischen Pulsnitz und Bautzen-Ost, sechsspuriger Ausbau zumindest bis Anschlussstelle Weißenberg und notwendige Parkplätze und Stauflächen für Lastkraftwagen;
- neue Verkehrsprognose und Korrektur der Planung für die B178, die die mit dem Strukturwandel in der Lausitz zu erwartenden wirtschaftlichen Veränderungen widerspiegelt;
- die Schienenneubaustrecke Dresden-Prag ist unverzichtbar und kontinuierlich ohne unnötige Verzögerungen zu entwickeln;
- die Bahnstrecken Dresden-Görlitz und Cottbus-Horka-Görlitz-Zittau müssen zügig modernisiert und insbesondere elektrifiziert werden.

## 3. Ein starker öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist unverzichtbar

Der ÖPNV ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Mobilitäts- und Alltagskultur und erhöht zudem die Attraktivität des Reiselandes Sachsen. Die verkehrliche Erreichbarkeit der Innenstädte ist eine wichtige Einflussgröße bei der Sicherung und Stärkung von Einzelhandelsstrukturen. Die Ausgestaltung des ÖPNV darf nicht ausschließlich an wirtschaftlichen Gesichtspunkten orientiert, sondern vielmehr an einer steten Steigerung der Erschließungswirkung ausgerichtet sein. Mit der Verkehrswende geht eine fast vollständige Umstellung der eingesetzten Fahrzeuge und Verdopplung des Investitionsbedarf einher. Hinzu kommt der Aufbau der noch fehlenden energetischen Infrastruktur wie Ladepunkten oder H2-Tankstellen. Es bedarf insoweit entsprechender Anpassungen in allen Förderbereichen des ÖPNV, insbesondere aber im Landesinvestitionsprogramm des Freistaates Sachsen.

Prämissen:

- Der von der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen entworfene Maßnahmenkatalog bildet die Grundlage für das gemeinsame Handeln aller Beteiligten.
- Einigkeit im Sinne der Sache auch über Partikularinteressen hinweg.
- Erreichbarkeitsdefizite sind in ländlichen und urbanen Gebieten gleichermaßen konsequent abzubauen. (z. B. durch Einsatz von Rufbussen, ...)
- Stärkere Zusammenarbeit von Tourismus und Verkehrsverbänden durch Bonus-Cards und Rabattsysteme, um den Bedürfnissen Reisender gerecht zu werden.
- Möglichkeiten investiver Ausgaben im ÖPNV nicht beschneiden und notwendige öffentliche Mittel den Landkreisen, kreisfreien Städten sowie den Verkehrsverbänden bereitstellen.
- Erweiterung um Carsharing und Carsharing ähnliche Konzepte, die ressourcen- und kreislaufschonend die Mobilität unterstützen.

## 4. Innenstädte müssen als Gesamtdestination überzeugen

Die Funktion von Innenstädten geht über reine Versorgungsleistungen hinaus. Sie sind zentraler Raum für Wirtschaft, Arbeit, Wohnen, Freizeit, Kultur, Tourismus, Handel, Bildung sowie öffentlicher Versorgungsleistungen. Die Vitalität lebt von einer Nutzungsmischung, die Attraktivität von Ambiente und Flair. Dass u. a. die Digitalisierung einen Strukturwandel herbeiführt und den Druck auf die Innenstädte verstärkt, steht außer Frage. Städte sind dabei zu unterstützen, Innenstädte und Stadtteilzentren fit zu machen.

Ansatzpunkte sind

- Integrierte Handlungsansätze entwickeln, umsetzen und als wichtiges Bindeglied für alle kommunalen Akteure die Integration und Förderung von Citymanagern forcieren
- Städtebauförderung zielgerichtet einsetzen, um Nutzungsmischung und Multifunktionalität zu stärken und Erlebnischarakter fördern.
- vorhandene touristische Infrastruktur (z. B. touristische Wege, Museen, Touristinformationen) regelmäßig an aktuelle Markt- und Nachfrageerfordernisse anpassen, d. h. modernisieren, erweitern oder ggf. reduzieren.
- Instrumente des besonderen Städtebaurechts nutzen, Regulatorische Schranken abbauen und Anreize zur Kooperation schaffen.
- Interessens- und Nutzungskonflikte durch sachgerechten Einsatz der (Bauleit-)Planung vermeiden.
- Gezieltes Baustellenmanagement, um die Intensität der Einschränkung gering zu halten und zügige Baustellenfortschritte zu gewährleisten.
- Belastungen durch Kommunalsteuern (z. B. Gewerbe- und Grundsteuer) und Abgaben, aber auch für Genehmigungsprozesse z. B. bei Sondernutzungen.
- Grün- und Freiflächen aufwerten und vernetzen, Nutzungen durch aktive Flächenpolitik und aktives Leerstandsmanagement steuern. (z. B. Pop-Up-Konzepte, Co-Working-Spaces)
- Fahrverbote vermeiden und integrierte Mobilitätskonzepte entwickeln, u. a. mit Elektroladesäulen für E-Autos und Radabstellmöglichkeiten vor Handelsstätten, ausreichend günstig gelegener Parkraum, Park-and-Ride-Parkplätze an Ausfallstraßen.

## 5. Wirtschaftliche Schiffbarkeit der Elbe sicherstellen

Die Elbe ist fester Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Der Schiffstransport von Gütern auf der Elbe bleibt weiterhin ein bedeutender ökonomischer Faktor. In Verbindung mit alternativen Antriebstechnologien kann er zu einer bis zu zehnpromzentigen Entlastung des Straßenverkehrs in der Region beitragen. Das CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial ist groß.

Wir fordern von der Politik,

- die Wasserstraße Elbe weitsichtig, effektiv und zielorientiert in die Verkehrsinfrastrukturpolitik einzubetten.
- am 2017 beschlossene „Gesamtkonzept Elbe“ festzuhalten und Tendenzen, die Elbe durch Nichtstun für den gewerblichen Schiffsverkehr unbrauchbar zu machen, entgegenzuwirken.
- den Terminalneubau in Riesa zügig umzusetzen.

## 6. „Smart Citys“ zukunftsweisend gestalten

Das sich durch die Digitalisierung verändernde Mobilitätsverhalten (z. B. Car-Sharing, autonomes Fahren, Bürgerbusse sowie digitaler Konzepte (Mobilitäts-Apps) etc.) und Netzkopplungen zwischen Energie- und Verkehrswirtschaft müssen sich insbesondere in urbanen Räumen in strategisch intelligenter Infrastrukturpolitik wiederfinden.

Mit dem Aufbau intelligenter Netze, der Implementierung einer digitalen Stadt- und Regionalplanung 2.0 sowie Gesamtverkehrsmanagementkonzepten lassen sich weitreichend Ressourcen einsparen und die Standortattraktivität für Fachkräfte und Unternehmen steigern.

## 7. Gewerbliche Wirtschaftsstruktur nicht vernachlässigen

Bau- und Erweiterungsflächen in einem ausreichenden Entwicklungszustand sind notwendig, um Ansiedlungen bzw. Wachstum für die Industrie zu ermöglichen. Die Flächennutzungseffizienz kann z. B. durch interkommunale Gewerbegebiete und die Bereitstellung anforderungsorientierter Bauflächen erhöht werden. Die Diskussion um Flächennutzung muss von allen Beteiligten konstruktiv geführt werden und vom Leitgedanken des Ermöglichs getragen sein. Ziel muss sein, dass expandierende Unternehmen oder geplante Neuansiedlungen in jedem Fall in der Region gehalten werden. In diesem Rahmen sind Gewerbeflächen für Gründungen und die Kapazitäten in Technologie- und Gründungszentren bedarfsgerecht anzupassen.

## 8. Digitale Infrastruktur Breitbandausbau beschleunigen

Wir brauchen schnelle Datenautobahnen nicht minder dringend als den Ausbau von Straßen und die Erhaltung von Brücken. Die Digitalisierung bietet insbesondere für den ländlichen Raum eine Vielzahl an Chancen – oder zugespitzt formuliert: sie ist zentraler Bestimmungsfaktor für seine Zukunftsfähigkeit. Gewerbetreibende wie Händler, Hersteller und Anbieter touristischer Leistungen sind hier besonders auf die Möglichkeiten digitaler Kommunikations- und Transportkanäle sowie Vernetzungsangebote angewiesen. Sie ist wichtig, um die weiten Entfernungen im ländlichen Raum zu überbrücken. Innenstädte können sich digitale Technologien zu Nutze machen, um zusätzliche Angebote und Services anzubieten.

Wir mahnen vor diesem Hintergrund an,

- die Kommunen bei der Breitbandversorgung fachlich und finanziell weiter zu unterstützen.
- öffentliche Mittel langfristig zu verstetigen.
- die öffentliche WLAN-Versorgung oder digitale Innenstadtplattformen, insbesondere an belebten Straßen und Plätzen, weiter auszubauen.

### **Ansprechpartner:**

Thomas Ott, Geschäftsführer Handel | Dienstleistungen | Verkehr | Telefon 0351 2802-150

[ott.thomas@dresden.ihk.de](mailto:ott.thomas@dresden.ihk.de)

[www.dresden.ihk.de](http://www.dresden.ihk.de)

