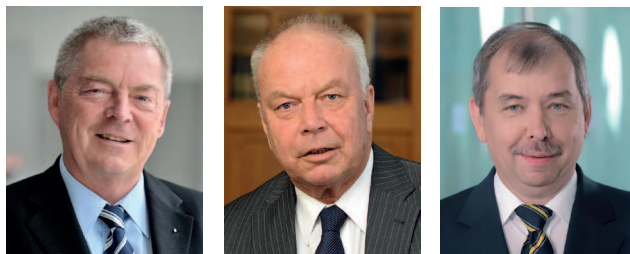


## Vorwort der Präsidenten der Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern im Freistaat Sachsen



Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist eine Grundvoraussetzung für eine arbeitsteilige Wirtschaft und wirtschaftliches Wachstum im Freistaat Sachsen. Dieser Prämisse folgend ging der Infrastrukturene- und -ausbau im Freistaat Sachsen in den letzten beiden Jahrzehnten zügig voran. Viele bedeutende Verkehrsinfrastrukturprojekte konnten finanziert und realisiert werden. Die Ergebnisse sind beeindruckend.

In Anbetracht dieser überaus positiven Entwicklung ist es umso dringlicher, die noch vorhandenen Defizite sowohl bei der oberzentralen als auch regionalen Verkehrserschließung im Freistaat Sachsen zeitnah zu beseitigen. Gerade mit Blick auf den Schienenpersonenfernverkehr ist zu konstatieren, dass bis heute Dresden nur unzureichend und Chemnitz gar nicht an überregionale oder internationale Ziele infrastrukturell angebunden sind. Gleichmaßen gilt dies auch für schienengebundene Hinterlandverkehre im Güterverkehr von und zu den deutschen Seehäfen. Insofern ist es für die Wirtschaft nur schwer möglich, multimodale Transportketten von und nach Sachsen unter Einbeziehung des Schienen- oder Wasserweges effizient zu gestalten. Um Sachsens Funktion als Verkehrsknoten und Transitland zu stärken und zu sichern, ist die direkte Einbindung in transeuropäische Schienen- und Straßennetze voranzubringen.

Wir plädieren für einen zielgerichteten Lückenschluss beim Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Sachsen, wengleich der laufenden Instandhaltung der bestehenden Verkehrsnetze ebenfalls große Beachtung geschenkt werden muss. Die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung im Freistaat Sachsen ist Garant für steigende Einnahmen des Staates. Insofern erwarten die Unternehmen, dass für die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auch weiterhin die erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden.

Im Zusammenhang mit der anstehenden Bundesverkehrswegeplanung 2015 mit dem Planungshorizont bis 2030 haben die sächsischen Industrie- und Handelskammern diese Verkehrsbroschüre erarbeitet. Zusammenfassend wollen wir damit die wesentlichen Forderungen der Wirtschaft dokumentieren und die notwendigen Impulse zur Einordnung, Planung und Finanzierung geben, die sich an der Stellungnahme zum aktuellen Landesverkehrsplan Sachsen orientieren. Mit unseren Forderungen dokumentieren wir keinen Anspruch auf Vollständigkeit, entwicklungsbedingt kann es durchaus zu Prioritätsverlagerungen kommen. Wir machen mit den dargestellten Projekten auf die infrastrukturelle Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen besonders aufmerksam. Die sächsischen Industrie- und Handelskammern möchten mit der Broschüre alle Verantwortlichen in der Europäischen Union, Bund, Land und Kommune sensibilisieren, die genannten Projekte planungs-, finanzierungs- und realisierungsseitig zu unterstützen sowie als wichtigen Teil aktueller und zukünftiger Wirtschaftspolitik zu betrachten.



Franz Voigt  
Präsident IHK Chemnitz



Dr. Günter Bruntsch  
Präsident IHK Dresden



Wolfgang Topf  
Präsident IHK zu Leipzig

4



Transeuropäische Netze	6
Bedeutung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) für Sachsen	7
Mobilitätsansprüche der sächsischen Wirtschaft bis 2030	8
Verkehrsprognosen und demographische Entwicklung	9



<b>Forderungen der IHK zur Verkehrsinfrastruktur – Teil Straße</b>	10
A 72            Neubau Chemnitz – Leipzig/B 7n Neubau Anschlussstelle A 72	11
B 98 und B 169    Querverbindung A 14 bis A 13	12
B 87n            Neu- und Ausbau A 14 bei Leipzig – Landesgrenze Brandenburg	13
B 101            Erzgebirgsmagistrale, Verbindung A 72 zur A 4	14
B 173            Neubau von Ortsumgehungen im Zuge der B 173	15
B 107n            A 4 – Chemnitz	16
B 169            Ortsumgehung Göltzschtal im Zuge der B 169	17
B 178            Neubau zwischen A 4 und Dreiländereck	18
B 174            Chemnitz – Grenze Tschechien	19
B 95            Neubau von Ortsumgehungen im Zuge der B 95	20
B 92            Ausbau B 92/E 49 südlich Plauen	21
B 172a            Neubau Ortsumgehung Pirna	22



<b>Forderungen der IHK zur Verkehrsinfrastruktur – Teil Schiene</b>	23
Ausbaustrecke Berlin – Dresden	24
Neubaustrecke Dresden – Prag (Praha)	25
Sachsen-Franken-Magistrale	26
Ausbaustrecke Görlitz – Dresden	27
Ausbaustrecke Plauen – Cheb	27
Ausbaustrecke Leipzig – Chemnitz	27
Mitte-Deutschland-Verbindung	27
VDE-Projekt Nr. 9 Leipzig – Dresden	28
Ausbaustrecke Hoyerswerda – Horka	29



<b>Forderungen der IHK zur Verkehrsinfrastruktur – Teil Wasserstraße</b>	
Resolution der ostdeutschen Wirtschaft	30
Bundeswasserstraße Elbe	31



<b>Anlagen des Kombinierten Verkehrs, Güterverkehrszentren</b>	32
--	----

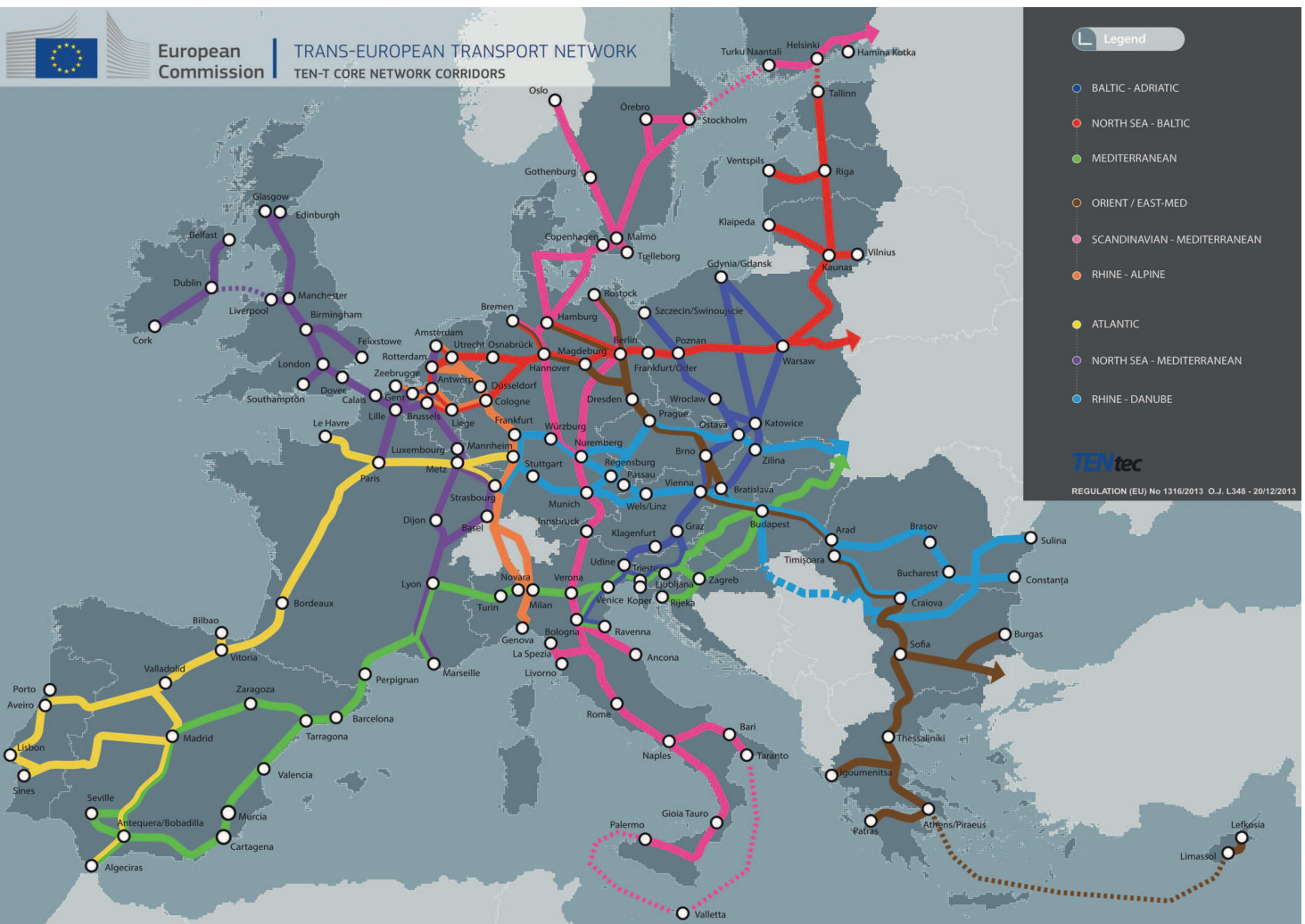


<b>Forderungen der IHK zur Verkehrsinfrastruktur – Teil Luftverkehr</b>	33
---	----

## Transeuropäische Netze

Die zentrale Lage des Freistaates innerhalb der europäischen Staatengemeinschaft bietet günstige Voraussetzungen zur Erschließung neuer Exportmärkte und bildet die Grundlage für neue innovative Logistikkonzepte. Als Verkehrsdrehscheibe und wichtiges Transitland wird der reibungslose Transport von Waren für Wachstum und Beschäftigung, aber auch unter Berücksichtigung von Umwelt- und Klimazielen, ein zentrales Ziel für die Verkehrspolitik. Um die Position Sachsens in Europa weiter zu stärken, sind Kooperationen und Vernetzungen über Ländergrenzen hinweg von zunehmender Bedeutung. Die Einbindung in die dafür notwendigen nationalen und internationalen Netze der Infrastruktur ist unerlässliche Notwendigkeit.

### Ein europäisches Verkehrsnetzwerk für Mobilität und Logistik



## Bedeutung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) für Sachsen

Durch Sachsen verlaufen wichtige Strecken des internationalen Schienengüterverkehrs in Richtung Ost- und Südosteuropa. Diese sind Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V. Der Wirtschaftsraum zwischen Skandinavien und der Adria hat das Potenzial, sich zu einer der weltweit wettbewerbsfähigsten Regionen zu entwickeln. Hier kreuzen sich die großen europäischen Ost-West-Achsen und die kürzeste Verbindung zwischen Ostsee und Mittelmeer. Die Entwicklung dieses dynamischen Wirtschaftsraumes wird durch die Vernetzung der mitteleuropäischen Regionen unter Beteiligung der Wirtschaftsunternehmen, durch die Kammern aber auch durch Politik und Wissenschaft öffentlichkeitswirksam unterstützt.

In der Nord-Süd-Initiative treten die sächsischen Kammern für eine aktive Wirtschaftsförderung ein. Sachsen fungiert als wichtiges Transitland für Südosteuropa und bietet günstige Verbindungen zu den Nord- und Ostseehäfen. Besonders die wachsen-

den Hinterlandverkehre der Seehäfen und die starke Export- und Importorientierung des Freistaates Sachsen erfordern innovative Transportlösungen und eine weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die sächsischen Kammern unterstützen gemeinsam mit anderen Partnern in der Kammerunion Elbe/Oder den weiteren Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur.

Insbesondere in Vorbereitung der Bundesverkehrswegeplanung 2015 haben die ostdeutschen Industrie- und Handelskammern ein gemeinsames Forderungspapier mit dem Titel „Verkehrsdrehscheibe Ostdeutschland“ vorgelegt.



## Mobilitätsansprüche der sächsischen Wirtschaft bis 2030

### Ausgewählte projektbezogene Mobilitätsansprüche der sächsischen Wirtschaft

Die Mobilitätsansprüche der Wirtschaft sind sehr vielschichtig. Sie sind sowohl global, international, europäisch, national oder regional völlig unterschiedlich ausgeprägt. In Summe gibt es eine Vielzahl von Vertrags- und Planungsinstrumenten, die genau diese Differenzierungen jeweils separat betrachten. Anspruch dieser Broschüre ist es nicht, diese Instrumente zu erfassen, zu bewerten oder zu ergänzen. Gleichsam sollen die Mobilitätsansprüche der Wirtschaft nicht alle in Summe dargestellt werden. In dieser Broschüre machen wir insbesondere auf einige ausgewählte sächsische Verkehrsinfrastrukturprojekte aufmerksam, die ausschließlich auf überregionale, respektive Fernverkehrsrelationen ausgerichtet sind.

Die Verkehrsinfrastruktur in Sachsen konnte in den zurückliegenden Jahren grundlegend modernisiert sowie neu- und ausgebaut werden. Dafür standen umfangreiche Mittel der Europäischen Union, des Bundes, des Freistaates Sachsen und der sächsischen Kommunen zur Verfügung. Im Einvernehmen mit der Wirtschaft wurde darauf geachtet, dass alle länderübergreifenden Verkehrsachsen im Einklang mit der Verkehrsinfrastrukturentwicklung im Freistaat Sachsen stehen.

Dieser Prozess wird im Bereich der Autobahnen weitestgehend mit der Fertigstellung der A 72 im Jahr 2018 abgeschlossen sein. Bei den Bundes-, Staats und Gemeindestraßen sind hingegen neben der laufenden Unterhaltung auch weiterhin Neu- und Ausbaumaßnahmen erforderlich. Gerade bei den Bundesstraßen sind beispielsweise die B 87n, die B 101, die B 107n oder die B 178 zu nennen. Deshalb müssen sowohl planungs- als auch bauseitig weiterhin ausreichend finanzielle Mittel über die Bundesverkehrswegeplanung 2015 eingefordert bzw. bereitgestellt werden.

Im Vergleich aller deutschen Bundesländer verfügt Sachsen noch heute über 2.600 km Schienenwege und damit über die größte Schienennetzdichte. Der Neu- und Ausbau von Schieneninfrastruktur fand mit Ausnahme des Leipziger City-Tunnels bisher im Wesentlichen im Bereich der Projekte Deutsche Einheit Nr. 8 und 9 statt. Schieneninfrastrukturprojekte wie die ICE-Neubaustrecke Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg werden bis 2017 fertig. Die Strecke Leipzig – Dresden wird im Jahr 2016 vollständig verkehrswirksam.

Die Mobilitätsansprüche der Wirtschaft an den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr haben sich weiterentwickelt und insgesamt auch neu ausgerichtet. Dabei sind die sich stetig entwickelnden innereuropäischen Verkehrsbeziehungen ein wesentlicher Aspekt. Heute werden in der Schieneninfrastruktur be-

deutende strukturelle Lücken sichtbar, die projektbezogen zeitnah geschlossen werden müssen. Zu nennen sind hier beispielsweise Projekte wie die Aus- und Neubaustrecke Berlin – Dresden – Prag. Die Ausbaustrecken im Rahmen der Sachsen-Franken-Magistrale oder Chemnitz – Leipzig sind hingegen noch offene Investitionen aus zurückliegender Zeit. Für die wirtschaftliche Entwicklung Sachsens haben diese Lückenschlüsse eine herausragende strategische Bedeutung. Eine bedarfsgerechte Planung und Bereitstellung von finanziellen Mitteln wird hierfür unerlässlich.

Die sächsischen Binnenhäfen mit ihren länderübergreifenden Standorten (Dresden, Riesa, Torgau, Děčín, Lovosice und Roßlau) sind auf langfristig stabile Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe angewiesen. Voraussetzung für einen dreilagigen Containerverkehr auf der Elbe, für regelmäßige Projektladungen sowie Großraum- und Schwertransporte ist eine durchgehende Mindestfahrwassertiefe der Elbe von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr. Kombinierte Verkehre, die das Binnenschiff einbinden und die freien Kapazitäten der Elbe sowie der angrenzenden Flüsse und Kanäle als Verbindungen zu den Nord- und Ostseehäfen nutzen, können das künftige Verkehrsaufkommen umweltverträglich und ressourcenschonend sowie kostengünstig aufnehmen.

Wichtige Schnittstellen für den Verkehr sind neben den Binnenhäfen auch die Güterverkehrszentren in Sachsen. Mit ihren Standorten in Dresden, Leipzig und Glauchau wurden wesentliche infrastrukturelle Voraussetzungen für multimodale Verkehre geschaffen.

An beiden sächsischen Flughäfen konnten in den vergangenen Jahren umfangreiche Infrastrukturinvestitionen getätigt werden. Insbesondere für Leipzig ist durch das von DHL betriebene Frachtdrehkreuz ein wirtschaftlicher Impuls gesetzt worden. Der Flughafen Dresden muss sich im Linienflug- und Charterflug stärker etablieren, um die geplanten Passagierzuwächse zu gewährleisten.

Die Verkehrsinfrastruktur in Sachsen muss zusammengefasst:

- einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum entsprechen
- als effiziente Schnittstelle im System der europäischen Verkehrsachsen fungieren können und
- einer bedarfsgerechten sowie stetigen Unterhaltung, Anpassung bzw. Vervollkommnung unterzogen werden.

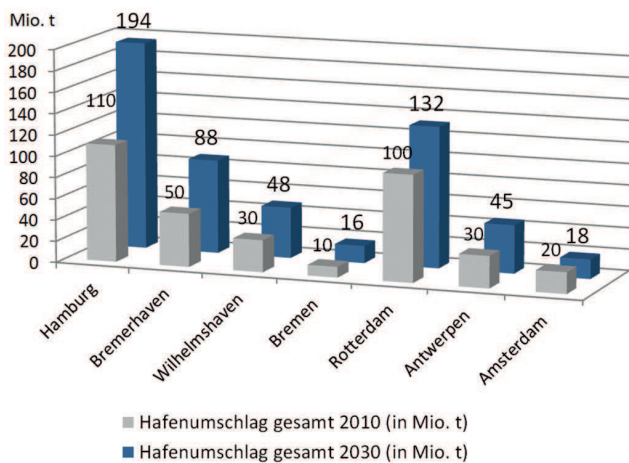
Die sächsischen Industrie- und Handelskammern werden genau darauf achten, dass von Seiten der Politik und Verwaltung in Bund, Land und Kommune, insbesondere der Bundesverkehrswegeplanung, aber nicht zuletzt auch der Landes- und kommunalen Planung, der Verkehrsinfrastrukturerhaltung und dem Neu- und Ausbau die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt wird.

# Verkehrsprognosen und demografische Entwicklung

Der Freistaat Sachsen ist ein stark exportorientiertes Bundesland. Eine gut funktionierende Infrastruktur ist daher eine der Grundvoraussetzungen für weiteres Wirtschaftswachstum. Neben China als inzwischen wichtigster Handelspartner des Freistaates, werden ca. 60 % des sächsischen Außenhandels mit den europäischen Nachbarländern abgewickelt. Hier spielen insbesondere die sächsischen Nachbarländer Tschechien und Polen, aber auch weitere Länder wie Russland und Frankreich eine wichtige Rolle.

Ein besonders starker Anstieg im Handels- und somit Transportvolumen war in den letzten Jahren bei den containerisierten Transporten zu verzeichnen. Angesichts der bis 2030 prognostizierten Steigerungen des Containerumschlags in den Nordseehäfen (siehe Abbildung) ist auch für Sachsen ein entsprechend steigendes Aufkommen zu erwarten.

Prognose der Umschlagentwicklung der Nordseehäfen 2010 – 2030



Für das Verkehrsaufkommen in Sachsen spielt auch der Transitverkehr eine wichtige Rolle. Vor allem Container aus den Nordseehäfen werden auf der Schiene durch das Elbtal oder über das sächsische Autobahnnetz nach Tschechien, die Slowakei oder nach Ungarn gebracht. Erfreulicherweise werden ca. 70 % der Container aus den Nordseehäfen auf der Schiene transportiert. Insgesamt ist daher für das Güterverkehrsaufkommen mit einem stetig steigenden Aufkommen zu rechnen.

Neben dem Güterverkehr ist die Bevölkerungsentwicklung ein weiterer wichtiger Indikator für die Abschätzung des zukünftigen Gesamtverkehrsaufkommens. Die Bevölkerung Sachsens wird bis zum Jahr 2025 von ca. 4,1 Mio. auf ca. 3,8 Mio. Einwohner abnehmen, was einem Rückgang von ca. 9 % entspricht. Daher ist zu erwarten, dass das Personenverkehrsaufkommen in den nächsten Jahren eher rückläufig sein wird. Dies trifft insbesondere auf den Individualverkehr zu. Der öffentliche Personenverkehr wird hingegen sogar leicht zulegen.

Aus der Summe der Personen- und Güterverkehre lässt sich die Entwicklung für das Gesamtverkehrsaufkommen auf der Straße in Sachsen für das Jahr 2025 ablesen. Die nachfolgende Grafik zeigt das Kfz-Aufkommen auf Sachsens Straßen für die Jahre 2010 und 2025, wie zu erkennen ist, wird nur ein geringer Zuwachs erwartet. Dieser wird primär vom Güterverkehr getragen.

Entwicklung der Gesamtfahrleistung im klassifizierten Straßennetz

