



## Gemeinschaftsausschuss der Sächsischen Wirtschaft

eine Arbeitsgemeinschaft der  
Sächsischen Industrie- und Handelskammern  
Sächsischen Handwerkskammern  
Vereinigung der Sächsischen Wirtschaft e.V.

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Herrn Minister  
Alexander Dobrindt  
Invalidenstr. 44  
10115 Berlin

Dresden, 28. April 2016

### **Stellungnahme der sächsischen Wirtschaft zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030**

Sehr geehrter Herr Minister,

der am 16. März 2016 vorgestellte Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes soll Verkehrsinfrastrukturprojekte unter Beteiligung des Bundes mit großräumiger Bedeutung erfassen. Gemeint sind jene, die eine über das konkrete Projekt hinausgehende Ausstrahlungswirkung haben. Zum ersten Mal ist mit dem Plan deutlich gemacht worden, dass der Fokus auf Kernprojekten der Verkehrsinfrastrukturgestaltung liegen soll. Eine spürbare Schwerpunktsetzung in Richtung Erhalt schließt eine Lücke vergangener Politik, die für einen unnötig hohen Verschleiß vorhandener Infrastruktur gesorgt hat. Ein Umstand, der nicht zuletzt auf die chronische Unterfinanzierung dieses Bereiches zurückzuführen ist.

Nicht weniger bemerkenswert ist die nunmehr eingeführte Umweltverträglichkeitsprüfung angemeldeter Projekte. Viele Projekte aus früheren Plänen sind durch langwierige Rechtsstreitigkeiten verzögert worden, weil umweltrechtliche Belange nicht im hinreichenden Maße Eingang in die Planung gefunden hatten.

Insgesamt kann dem vorliegenden Entwurf eine übersichtliche Struktur und eine erkennbar höhere Transparenz bezüglich der Auswahl der aufgenommenen Projekte bescheinigt werden.

Die Anmeldung einzelner Projekte zum Bundesverkehrswegeplan ist seitens des Freistaates Sachsen mit Zurückhaltung und Bedacht ausgeübt worden. Die angemeldeten Projekte sind sorgsam entsprechend ihrer Bedeutung ausgewählt worden, um eine der Realität angemessene Planerstellung zu ermöglichen. Schon allein unter diesem Gesichtspunkt ist die Nichtberücksichtigung von durch den Freistaat Sachsen angemeldeten Projekten weder nachvollziehbar noch akzeptabel. Hierauf soll im Folgenden, jeweils unterschieden nach den Verkehrsträgern Straße und Schiene, im Einzelnen eingegangen werden. Die Landesarbeitsgemeinschaft der Sächsischen Industrie- und Handelskammern hat mit Ihrem Forderungskatalog „Mobilität 2030“ auf die dringlichsten Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufmerksam gemacht.

#### **Verkehrsträger Straße:**

Im Freistaat Sachsen sind mehrere Projekte von großer Bedeutung in die Plankategorien „Vordringlicher Bedarf“ oder „laufende Projekte“ eingeordnet worden, was ausdrückliche Zustimmung findet.

Die sächsische Wirtschaft wird ihr Augenmerk jedoch mit Konsequenz auf die Beibehaltung dieser Projekte im „Vordringlichen Bedarf“ richten. Eventuelle Versuche, sächsische Projekte der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ oder höher aus Gründen des politischen Proporz wieder zurückzustufen oder gar ganz auszuliefern, werden keinesfalls hingenommen.

Für die südliche Oberlausitz ist die Fertigstellung des Gesamtprojektes **Bundesstraße 178/178n** von überragender Bedeutung. Es existiert auch im Jahr 26 nach der deutschen Einheit keine leistungsfähige Anbindung an die großen Verkehrsachsen in Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung. Das macht eine verlässliche Logistikplanung speziell im Schwerlastverkehr für die ortsansässigen Unternehmen zur Herausforderung. Im Bereich Zittau hat sich eine KMU-geprägte Wirtschaft etablieren können, die für die Region eine existentielle Rolle spielt. Erst mit der Fertigstellung der B 178n wird von einer leistungsfähigen Anbindung der Region um Zittau gesprochen werden können. Die damit einhergehenden positiven Effekte greifen jedoch noch weiter. Derzeit genutzte grenznahe Ausweichstrecken des Schwerlastverkehrs werden entlastet und Wege können verkürzt werden, was sich letztendlich in einer geringeren Umweltbelastung niederschlagen wird. Nach Fertigstellung wird die Euroregion Neiße mit der deutschen Oberlausitz, dem tschechischen Nordböhmen und dem niederschlesischen Teil Polens eine deutliche Aufwertung erfahren.

Aus Sicht der Wirtschaft problematisch ist das Zurückgehen des Ausbaus auf drei Spuren. Diese Entwicklung ist Folge einer geänderten Verkehrsprognose. Diese ist insbesondere für den Abschnitt südlich Weißenberg in Richtung Zittau für das Jahr 2025 von einer Nutzung der Verbindung durch 17.500 Kfz pro Tag auf 12.500 Kfz pro Tag gesenkt worden. Vor dem Hintergrund formaljuristischer Bedenken (Gerichtsfestigkeit der Planung mit vierspurigem Ausbau) wurde die schon vorhandene Planung ad acta gelegt.

Die Wirtschaft sieht dies aus mehreren Gründen mit skeptischen Blick:

Ursprung der vierspurigen Planung war die Schaffung einer potenten Verbindungssachse in die südliche Oberlausitz, da die A4 weit nördlich liegt und die grenznah verlaufende Bundesstraße 99 mit ihrem mangelhaften Ausbau den anfallenden Schwerlastverkehr aus dem Bereich südliche Oberlausitz nicht zur A4 führen kann.

Auch nach der den nunmehrigen Planungen zugrunde gelegten Verkehrsprognose wird der Schwerlastverkehr auf dem maßgeblichen Abschnitt zwischen Weißenberg und Zittau jedoch tagsüber um lediglich ein Prozent geringer ausfallen, als ursprünglich angenommen. Allein der anfallende PKW-Verkehr hätte auch nach der zunächst getroffenen Prognose wohl nicht zur Feststellung eines Ausbaubedarfes auf zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung geführt. Es ist der Schwerlastverkehr der die Bundesstraße kapazitiv im Wesentlichen in Anspruch nimmt und deshalb maßgeblich die Ausbaubeurteilung hätte beeinflussen müssen, was jedoch nicht geschehen ist.

Unberücksichtigt geblieben ist auch die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit den Nachbarländern Polen und Tschechien. Dieser wird schon mittelfristig zunehmen, da sich die Wirtschaft auch auf polnischer Seite stetig entwickelt und der Fokus dieser Entwicklung klar in Richtung Deutschland zeigt. Dies wird am Beispiel eines polnischen Anbieters aus dem Bereich des Gemüseanbaus deutlich: Dieser plant, in absehbarer Zeit seine grenznahen Tomatenanbauflächen mit einer Vergrößerung auf 27 Hektar fast zu verdreifachen. Diese Entwicklung ist kontinuierlich und es ist bereits jetzt abzusehen, dass die diesbezüglichen Logistikverkehre bis 2030 zunehmen werden.

Die Aufnahme der noch zu bauenden Ausbauabschnitte drei und vier der **Bundesstraße 169** in den „Vordringlichen Bedarf“ ist positiv hervorzuheben. Konkret gemeint ist der zumindest dreispurige Ausbau von Seerhausen bis zur Bundesautobahn A14, Anschlussstelle Döbeln Nord im Kammerbezirk Chemnitz. Für den Bauabschnitt von der B 6 bis Salbitz existiert mittlerweile ein Planfeststellungsbeschluss, für die weitere Strecke bis zur Autobahn nicht. Bei der Vielzahl der in den Entwurf aufgenommenen Straßenbauprojekte besteht seitens der Wirtschaft eine große Sorge bezüglich einer zeitnahen Fertigstellung. Da viele der Projekte in anderen Bundesländern bereits das Stadium der Baureife erlangt haben, können die zur Verfügung stehenden Mittel des Bundes zügig dafür abgerufen werden. Für später eingereichte Projekte besteht die nicht zu unterschätzende Gefahr, dass die jeweils aktuellen

Bundeshaushalte keine Mittel mehr bereitstellen, wenn die Kassenlage sich verschlechtert. Hier ist Sachsen nachdrücklich gefordert, die notwendigen Planungen zügig voranzutreiben, damit das Projekt baureif wird. Der im PRINS unterstellte Planungszeitraum von weiteren 114 Monaten muss dramatisch verkürzt werden, zumal die Vorplanungsphase schon seit 2011 läuft und zumindest teilweise Erkenntnisse aus früheren Planungen herangezogen werden können.

Der bedeutende Industriestandort Riesa ist dringend auf eine leistungsfähige Straßenverbindung zur A 14 angewiesen, soll die Erfolgsgeschichte der Stadt fortgeschrieben werden.

Die zugrunde gelegten Verkehrsbelastungszahlen mit 5.000 Kfz am Tag auf dem Abschnitt Salbitz-A 14 und 6.000 auf dem Abschnitt von Salbitz zur Bundestraße 6 sind aus hiesiger Sicht nicht nachvollziehbar. Allein das Stahlunternehmen Feralpi bewegt 500 LKW am Tag, im Elbhafen Riesa wurden 2015 rund 640.000 Tonnen Güter von und auf LKW umgeschlagen. Im neuen Containerterminal des Hafens wurden 2015 nicht weniger als 40.000 TEU verladen. Hinzu kommt der Güterverkehr der weiteren bedeutenden Industrieunternehmen aus Stadt und Region, wie etwa den Schmiedewerken Gröditz und Wacker-Chemie in Nünchritz. Es ist daher naheliegend, dass die genannten Zahlen allein schon im gewerblichen Güterverkehr ab 3,5 t erreicht werden.

Dass auch die **Bundesstraße 98** von Riesa Richtung Autobahn 13 ertüchtigt werden soll, verdient Beachtung, insbesondere die geplanten Ortsumgehungen machen den Weg zur A 13 planbarer und werden den Anwohnern der betroffenen Orte spürbare Erleichterung bringen. Einen echten Vorteil in der Verbindungssicherheit hätte freilich ein ebenfalls dreispuriger Ausbau gebracht.

Weiterhin ausdrückliche Zustimmung findet die Einstufung der Neubauprojekte

**B 002 - OU Hohenossig,**  
**B 002 - OU Wellaune,**  
**B 181 -westlich Leipzig bis AS Leipzig-West / A 9,**  
**B 183 -OU Bad Dübén,**  
**B 186 -Verlegung westlich Markranstädt.**

Gleiches gilt für die laufenden Projekte

**A 014 - AS Leipzig-O bis AD Partenaue,**  
**A 072 -Borna-Nord bis AD A 38 / A 72,**  
**A 107 -OU Grimma / 3. BA.**

Zu erwähnen ist fernhin die Aufnahme der Autobahnanschlussstelle Frohburg an die **A 072** in den „Vordringlichen Bedarf“ im Freistaat Thüringen. Damit wird der für die Wirtschaft bedeutsame Anschluss des ostthüringischen Raumes an Sachsen und somit an die Oberzentren Leipzig und Chemnitz geschaffen.

Auf kein Verständnis stößt hingegen die Einordnung der die **Bundesstraße 087/ 087n** betreffenden Projekte in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“.

Im Einzelnen sind dies:

**B 087n- Leipzig A 14 bis Löhsten - Lgr. SN / BB,**  
**B 087n - Leipzig A 14 bis Eilenburg Variante Nord,**  
**B 087n - Eilenburg bis westlich Torgau,**  
**B 087n - OU Torgau und B 087n - östlich Torgau.**

Das für den nordsächsischen Wirtschaftsraum so bedeutsame Straßenverkehrsprojekt B 087n ist im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nur in die Kategorie "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" eingeordnet. Nahezu Gleichlautendes trifft auch für die Ortsumgehung Torgau und den östlichen Abschnitt bis zur Landesgrenze nach Brandenburg im Zuge der B 087n zu.

Die Ortsumgehungen im Zuge der B 087 Doberschütz und Mockrehna werden gar nicht mehr erwähnt.

Seit 16 Jahren kämpfen die Unternehmen und große Teile der Bürgerschaft im nordsächsischen und auch brandenburgischen Raum für das Projekt B 087n. Im Ergebnis einer Befragung von ca. 500 Unternehmen des Landkreises Nordsachsen wird deutlich, dass Planung und Bau der B 087n im Hinblick auf Standortqualität, Investitionstätigkeit, Betriebskosten und Fahrzeitgewinn unverzichtbar sind. Insbesondere die Unternehmen in den Gemeinden des Raums Torgau fordern gegenüber Politik und Verwaltung, dass keine Abstriche an der Planung und am Bau der B 087n vorgenommen werden sowie weitere zeitliche Verzögerungen des Projektes nicht zugelassen werden dürfen. Dieses Ergebnis belegt die derzeit schlechte überregionale Anbindung des nordöstlichen Bereichs des Landkreises Nordsachsen. Im Schnitt wird von dort über eine Stunde Fahrzeit benötigt, um zur nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle zu gelangen.

Intensive Gespräche mit den Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages 2004 im Paul-Löbe-Haus sowie mit den jeweiligen Bundesverkehrsministern im Bundesverkehrsministerium 2004 und 2011 führten dazu, dass dem Projekt eine reale Chance im alten Bundesverkehrswegeplan eingeräumt wurde. Leider waren die daraufhin folgende Planung und das vom damaligen Autobahnamt Sachsen beantragte Raumordnungsverfahren in Verbindung mit der Nennung einer südlichen Vorzugstrassierung bereits im Ansatz verfahrensfehlerhaft angelegt. Dieser Fehler konnte im Rahmen der Regionalplanung Westsachsen nicht nachträglich korrigiert werden. Dies führte letztlich dazu, dass das Raumordnungsverfahren eingestellt werden musste. Die bis dahin eingesetzten Planungsmittel wurden ohne einen sichtbaren Nutzen verauslagt.

Wenn die Projektteile zur B 087n nicht in die Kategorie "Vordringlicher Bedarf" eingeordnet werden, dann wird vor dem Jahr 2030 grundsätzlich nichts mehr geplant. Der Freistaat Sachsen müsste bei einer veranschlagten Projektkostensumme von ca. 301,2 Mio. € mit rund 15 % Planungskostenanteil, also mit rund 45 Mio. € in Vorleistung gehen. Ein Planungsbeginn vor 2025 birgt bei der heutigen umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung „hoch“ die Gefahr in sich, fachlich und inhaltlich bereits überholt zu sein, bevor die B 087n als „Vordringlicher Bedarf“ in den Bedarfsplan ab 2030 kommt. Damit stellt sich die Frage: Warum sollte der Freistaat Sachsen nochmals in diese völlig unsichere Planung einsteigen? In diesem Zusammenhang hat die B 087n nur dann noch eine Chance, wenn sie jetzt in den „Vordringlichen Bedarf“ eingeordnet wird.

**Insofern fordert die sächsische Wirtschaft die Einordnung der B 087n (mit all ihren Teilabschnitten auf sächsischem Gebiet einschließlich der OU Doberschütz und Mockrehna) in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes 2030.**

Die **Bundesstraße 101** stellt nicht nur eine überregionale Verbindungs- und Entwicklungsachse dar, sie ist auch die Hauptachse zur Anbindung des Oberen Erzgebirges an die A 4 und die A 72. Der Ausbau ist nicht nur deshalb von hoher Bedeutung. Ziel ist es, sowohl die radial zulaufenden Verkehre entlang des Erzgebirgskammes zu bündeln und zu verteilen, als auch die An- und Verbindung der Mittelzentren Aue, Annaberg-Buchholz und Freiberg zu verbessern. In der Region Erzgebirge bestehen erhebliche Defizite bei der grenzüberschreitenden Infrastruktur zur benachbarten Tschechischen Republik. Der Wirtschaftsverkehr mit höheren Tonnagen konzentriert sich auf den Grenzübergang Reitzenhain B 174/ Hora sv. Sebestiana I 7. Für den regionalen grenzüberschreitenden Quell- und Zielverkehr übernimmt die B 101 eine wichtige Verteilfunktion. In geomorphologischer Hinsicht sind teilweise große Höhenunterschiede zu bewältigen, die insbesondere bei winterlichen Verhältnissen und in Ortsdurchfahrten zu größeren Verkehrsbehinderungen führen.

Die wichtigste Maßnahme im Zuge der Baumaßnahmen an der Bundesstraße B 101 ist die Ortsumgehung Freiberg. Sie fand im BVWP 2030 entsprechend Berücksichtigung.

Für die Stärkung der Entwicklungsachse sind allerdings auch die Einzelvorhaben im Verlauf der B 101, namentlich die Projekte

**G60-SN-T4-SN Großvoigtsberg – AS Siebenlehn,**

**B 101 – G60-SN-T2-SN Brand-Erbisdorf – Freiberg,**  
**B 101 – G60-SN-T1-SN Ortsumgehung Brand-Erbisdorf,**  
**B 101 – G30-SN-TP1-SN - Verlegung südlich Wolkenstein und**  
**B 101 – G20-SN Scheibenberg-Annaberg-Buchholz,**  
**B 101 – G20-SN-T2 OU Schlettau/ Annaberg- Buchholz,**  
**B 101 – G20-SN-T1 OU Scheibenberg**  
**B 101 – G10-SN Verlegung in Aue (S 255)**

dringend notwendig. Der Ausbau der Achse durch Ortsumgehungen trägt vor allem der verkehrspolitischen Forderung Rechnung, den Ausbau bestehender Infrastruktur vor den Neubau zu setzen.

**Die sächsische Wirtschaft fordert daher die Neubetrachtung und -bewertung der Maßnahmen als Gesamtvorhaben B 101 unter Berücksichtigung des wachsenden grenzüberschreitenden Verkehrs mit der Tschechischen Republik und dessen Verkehrssicherheit im grenznahen Raum!**

Die 2,2 km lange Ausbaustrecke der **B 94 von der A 72/AS Reichenbach bis Ortslage Reichenbach** ist Startpunkt der bereits in großen Teilen ausgebauten „schnellen“ Westtrasse im Zuge der S 289 über Werdau/Crimmitschau zur A 4. Diese schnelle Verbindung zwischen A 72 und A 4 westlich Zwickau fungiert zunehmend als Just-in-Time-Achse für viele Automotive-Zulieferer aus dem Vogtland und überregional. Ein vierspuriger Ausbau der Bundesstraße ist aufgrund der extrem gestiegenen Verkehrsbelastung in diesem Bereich durch den Quell- und Zielverkehr mit hohem Schwerlastanteil in die Industriegebiete beidseitig der Ausbaustrecke und zu den Wirtschaftsstandorten Reichenbach, Netzschkau und Neumark sowie durch den überlagernden Fernverkehr zur A 72, über die B 94 nach Ostthüringen und zur A 4 dringend erforderlich! Eingeschlossen ist hierbei der Ausbau der gegenwärtig mit provisorischen Lichtsignalanlagen geregelten, völlig unzureichenden Zufahrtslösungen in die anliegenden Gewerbestandorte.

**Das Vorhaben muss daher unter dem Gesichtspunkt der aktuellen Verkehrsbelegung durch eine überdurchschnittliche Gewerbeansiedlung neu bewertet werden.**

### **Verkehrsträger Schiene:**

Positiv zu bewerten sind die im Planentwurf dargestellten laufenden Projekte zum Ausbau der **Strecke Dresden - Leipzig** und die **Hauptstadtmagistrale „Dresdner Bahn“**. Aus hiesiger Sicht ist hierbei konsequent die Einbindung des zukünftigen Hauptstadtflyhufens „Willi Brandt“ zu betreiben, da die heute vorhandenen individuellen Flughafenverkehre in für den Nutzer attraktiver Weise vermehrt durch die Schiene aufgenommen werden könnten. Eine entsprechende Entlastung der Bundesautobahn 13 würde deren Durchlässigkeit für Schwerlastverkehre erheblich verbessern. Dieser Umstand wird langfristig noch höhere Bedeutung erlangen. Zukünftig werden bedeutende Luftverkehre über den Großflughafen abgewickelt. Die Belastung der Straßenzubringer wird sich damit ohnehin in relevanter Art und Weise erhöhen.

Nicht zu akzeptieren ist die Einordnung zweier bedeutender Schienenprojekte in die neu geschaffene Kategorie „Potentieller Bedarf“.

Hierbei sticht dabei naturgemäß die vom Freistaat Sachsen angemeldete **Neubaustrecke Dresden-Prag als Teil des TEN-V Netzes** heraus.

Nachdem deutlich wurde, dass in der Kategorie „potentieller Bedarf“ Projekte platziert worden sind, für die seitens des Bundes als Planersteller keine abschließende Bewertung erfolgte, besteht dringender Handlungsbedarf. Der Bundesverkehrswegeplan erlangt mit dem Beschluss des Bundestages insoweit Verbindlichkeit, als dass Folgegesetze sich an ihn halten werden. Die praktische Erfahrung der letzten Jahrzehnte zeigt, dass der Plan in der beschlossenen Form abschließend regelt, was in der Verkehrsinfrastruktur der nächsten ein bis zwei Jahrzehnte geschehen wird.

Mit dem Beschluss wird aus einem unvollständigen Plan ein vollständiger werden und die bis dahin nicht eindeutig eingeordneten Projekte fallen unter den Tisch. Sie werden allenfalls im Rahmen der Evaluierung eventuell wieder betrachtet.

Im Hinblick auf die noch näher auszuführende Bedeutung des Projektes ist dies auf jeden Fall zu verhindern. Der Hinweis der Planungsverantwortlichen, dass nicht genügend Kapazität an Planern und Sachverständigen zur Verfügung gestanden habe, um zu einer abschließenden Bewertung zu kommen, kann zu keiner anderen Sichtweise führen. Die Planerstellung ist eine der bedeutsamsten Aufgaben des Bundesministers für Verkehr und Digitale Infrastruktur. Dieser Plan duldet wegen seiner Bedeutsamkeit grundsätzlich keine Eventualentscheidungen. Es wird daher mit Nachdruck gefordert, die Projekte im „Potentiellen Bedarf“ bis zur Fertigstellung des Kabinettsbeschlusses abschließend zu bewerten. Notwendigenfalls müsste der Zeitplan noch etwas gestreckt werden.

**Die Aufnahme der Neubaustrecke Dresden-Prag in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ ist bei der im Entwurf angewandten Systematik alternativlos und wird seitens der sächsischen Wirtschaft nachdrücklich gefordert.**

Eine Einordnung als „weiterer Bedarf“ wird der Projektrelevanz nicht gerecht. Die Strecke gehört zum Transeuropäischen Verkehrswegenetz TEN-V und zum Kernnetzkorridor Orient /Östliches Mittelmeer. Sie folgt derzeit dem über 100 Jahre alten Trassenverlauf durch das Elbtal, der ab Heidenau-Süd nur zweispurig ist und nicht erweitert werden kann. Bereits heute befahren täglich mehr als zweihundert Personen- und Güterzüge diese Strecke, die an die Grenzen ihrer Kapazität gelangt ist. Prognosen gehen von einer jährlichen Steigerung des Nord-Süd-Transits durch Sachsen in einer Höhe von jährlich rund 2,2 Prozent aus. Bis zum Jahr 2030 wird allein auf der Nord-Süd-Achse ein um etwa ein Drittel höherer Transitverkehr zu bewältigen sein. Solchen Anforderungen ist die alte Strecke nicht mehr gewachsen, zumal sie auf dem zweispurigen Streckenabschnitt keine Entflechtung von Güter-, Nah- und Personenverkehr zulässt. Sie entwickelt sich bereits jetzt zu einem gravierenden Engpass, der mit Ausbaumaßnahmen nicht beseitigt werden kann.

Zu den wirtschaftlichen Notwendigkeiten gesellt sich die bei einer weiteren Zunahme des Schienenverkehrs im Elbtal nicht mehr hinnehmbare Umweltbelastung für eine der schönsten Tourismusregionen Deutschlands. Dies gilt ebenso für die unmittelbar anliegenden Naturschutzgebiete und die vom Lärm geplagten Anwohner. Da der Neubau den Erzgebirgskamm durch einen Tunnel queren müsste, würde sich die Umweltbelastung, insbesondere in Bezug auf den Lärm um ein Vielfaches senken.

Die sächsische Staatsregierung hat sich klar zur Neubaustrecke bekannt, von tschechischer Seite wird das Projekt mit dem gleichen Engagement gefördert. Auch die Europäische Union hat die Notwendigkeit des Neubaus erkannt, die Neubaustrecke in das neue Finanzierungsinstrument „Connecting Europe Facilities“ aufgenommen und die bereits vorliegenden Studien zur Strecke kofinanziert. Die Strecke gehört daher unbedingt in den vordringlichen Bedarf des Bundverkehrsweplans.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass es sich entgegen der Einordnung im PRINS um ein internationales Projekt, das ausschließlich zur Ermöglichung grenzüberschreitender Verkehre dient, handelt. Die Strecke wird die Grenze zur Tschechischen Republik im Erzgebirgsbasistunnel, der erst kurz vor Aussig endet, queren. Der zu realisierende Streckenabschnitt würde also erst weit auf tschechischem Staatsgebiet wieder in die Bestandstrecke münden. Die tschechische Regierung steht ebenfalls uneingeschränkt hinter dem Projekt, der Abschluss entsprechender Vereinbarungen ist bereits auf den Weg gebracht.

Für den Ausbau der **Strecke Dresden-Görlitz** (im Wesentlichen Elektrifizierung zur Erreichung einer brauchbaren Fernverkehrstauglichkeit) gilt bezüglich ihrer planerischen Einstufung in den „Potentiellen Bedarf“ ähnliches. **Sie ist daher vor dem Beschluss des Planes abschließend zu bewerten und in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ einzustufen.**

Die Strecke wird im Bereich des Güterverkehrs nicht die Bedeutung der Neubaustrecke Dresden-Prag erlangen, ist jedoch eine transnationale Route mit Anbindungsmöglichkeiten an den gesamten südpolnischen Raum und weiter. Bezüglich der Strecke besteht seit längerem mit den polnischen Nachbarn

Übereinstimmung, diese vollständig zu elektrifizieren und so Voraussetzungen für die Rückkehr des Fernverkehrs auf die Strecke zu schaffen. Sachsen stellt hierzu im nicht unerheblichen Maß Planungsmittel zur Verfügung. Obwohl derzeit kein funktionierender Fernverkehr die Strecke bedient, zieht der die Strecke befahrende Regionalexpress bereits jetzt rund eine Million Fahrgäste jährlich an.

Der Strecke Dresden-Görlitz kommt grenzüberschreitende Bedeutung zu. Das Nachbarland Polen hat seine Hausaufgaben erledigt. Auf polnischer Seite ist die Strecke bis zur Grenze elektrifiziert worden, eine Voraussetzung für einen leistungsfähigen internationalen Zugverkehr bis Breslau und perspektivisch über Kattowitz bis Krakau. Wer dem europäischen Gedanken nahesteht, darf einer funktionierenden Infrastruktur in Richtung Osteuropa deswegen keine Absage erteilen. Die sogenannte „Schlesische Magistrale“ über Hoyerswerda und Horka kann die Strecke Dresden-Görlitz nicht ersetzen, zumal Dresden, Bautzen und Löbau nicht effizient in den Schienenverkehr auf dieser Strecke eingebunden werden können.

Der Antrag des Freistaates Sachsen zum Ausbau und der Elektrifizierung der **Eisenbahnstrecke Chemnitz – Leipzig** wird weder im vordringlichen Bedarf noch im weiteren Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt. Keine der Streckenalternativen über Bad Lausick oder Borna wurde in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Die Argumentation der Gutachter des Bundes bei der Bewertung der Strecken, es bestehe keine Nachfrage für den Fernverkehr und die Strecken würde überregional nicht genutzt, ist in keiner Form nachvollziehbar. Das für die Region wichtige Thema des Anschlusses an den Schienenpersonenfernverkehr wird in der gutachterlichen Stellungnahme zur Bewertung des Antrages weder mit verkehrlichen Daten noch mit regionalplanerischen Fakten untersetzt. Dabei geht es hier um die schnelle Schienenverkehrsverbindung zwischen zwei der bedeutendsten wirtschaftlichen Ballungsräume im Osten Deutschlands (Chemnitz/Zwickau und Leipzig/Halle) mit insgesamt knapp 3 Millionen Einwohnern und einem Unternehmensbesatz von gut 100.000 Betrieben.

Wesentliche Ziele des neuen Bundesverkehrswegeplans sind u.a. eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und ein leistungsfähiger Güterverkehr. Ebenso soll der umweltverträgliche Verkehrsträger Schiene durch Verlagerung der Verkehre gestärkt werden.

In Anbetracht der wachsenden Güterverkehrsleistungen (vgl. Landesverkehrsentwicklungsplan Sachsen 2025) und dem Ziel der weiteren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, werden mit dieser Entscheidung der Region die Perspektiven für den Schienenpersonenfernverkehr und ebenso die Entwicklungsmöglichkeiten für einen zukunftsorientierten Schienengüterverkehr genommen.

Die dafür im Plan definierten übergeordneten Ziele wie:

- Mobilität im Personenverkehr ermöglichen, durch u.a. Verbesserung Verkehrsfluss/ Engpassbeseitigung sowie von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität,
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, durch Verbesserung Verkehrsfluss/ Engpassbeseitigung, der Erhöhung von Zuverlässigkeit von Transporten sowie die Verbesserung der Anbindung von intermodalen Drehkreuzen,
- Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen, durch u.a. Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger und
- Verbesserung der Lebensqualität

werden im Ballungsraum Chemnitz verfehlt.

Vor diesem Hintergrund ist die verwendete Methodik zur raumordnerischen Beurteilung von Projekten, die eine Einstufung des Erreichbarkeitsdefizits der Stadt Chemnitz im Schienenpersonenverkehr lediglich mit der Kategorie „gering“ bewertet (zweitbeste von vier Stufen), nicht akzeptabel. Nicht nachvollziehbar ist ebenso das Ergebnis der Prüfung der An- und Verbindungsqualität im Schienenpersonenverkehr zwischen Oberzentren. Dabei werden sowohl die Strecke Chemnitz – Leipzig als auch die gesamte Franken-Sachsen-Magistrale auf einer sechsstufigen Skala mit „sehr gut“ (= Bestbewertung) klassifiziert. Die verwendete Methodik der Projektbewertung lässt an diesen Beispielen Defizite erkennen.

**Die sächsische Wirtschaft fordert daher die transparente Neubewertung des Vorhabens unter dem Gesichtspunkt der Einbindung der Region Chemnitz in den überregionalen Fernverkehr und im Ergebnis dessen die Einordnung des Projektes in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes.**

### Zusammenfassung

Im Fazit bleibt es bei der grundsätzlich positiven Einschätzung des Entwurfes zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Im Bereich Straße hätte es aus Sicht der Wirtschaft zukunftssicherere Lösungen hinsichtlich der Anbindungen der Region Riesa an die Autobahn 14 und der südlichen Oberlausitz an die Autobahn 4 geben können. Die nun aufgenommenen Projekte bringen zumindest überhaupt einigermaßen verlässliche Anbindungen mit sich.

Unerlässlich sind die Projekte betreffend den Aus- bzw. Umbau der **Bundesstraßen 87 und 101** als Gesamtprojekte und der erwähnte Ausbau der **B94** von der Ortslage Reichenbach zur A 72. **Diese Projekte sind in die Kategorie vordringlicher Bedarf einzuordnen.**

Im Bereich Schiene sind die vorgefundenen Entscheidungen leider noch immer von einer Sicht auf die Region als Randlage gezeichnet, was falsch ist. Der Region kommt eine Torfunktion in Bezug auf ganz Südosteuropa zu, die Zahlen liegen auf dem Tisch. Der drohende Verkehrsinfarkt auf der Schiene kann nur durch den Bau der **Neubaustrecke Dresden-Prag** abgewendet werden. Ebenso wird die **Strecke Dresden-Görlitz** mit dem Ausbau und der folgenden Rückkehr des internationalen Fernverkehrs in Richtung der südpolnischen Metropolregionen eine Brückenfunktion von größtmöglicher Bedeutung innehaben.

Zu revidieren ist die bisherige Auffassung der Planer zum Ausbau und der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke **Chemnitz – Leipzig**. Die Ablehnung folgte aus einer holzschnittartig groben Bewertung heraus ohne zu berücksichtigen, dass Chemnitz als einzige deutsche Großstadt ohne Schienenfernverkehr auskommen soll. Die Realisation ist für ein Ballungsgebiet mit immerhin rund 1.5 Millionen Einwohnern unerlässlich, eine erneute, diesmal realistische Bewertung daher unumgänglich.

**Für diese Strecken wird daher nachdrücklich deren unverzügliche Projekt- bzw. Neubewertung und die daraus folgende Aufnahme in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ gefordert.**

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Günter Bruntsch  
Präsident der IHK Dresden



Dr. h. c. Franz Voigt  
Präsident der IHK Chemnitz



Wolfgang Topf  
Präsident der IHK zu Leipzig



Dr. Jörg Dittrich  
Präsident der HWK Dresden



Dietmar Mothes  
Präsident der HWK Chemnitz



Claus Cröhn  
Präsident der HWK zu Leipzig



Dr. Andreas Winkler  
Hauptgeschäftsführer