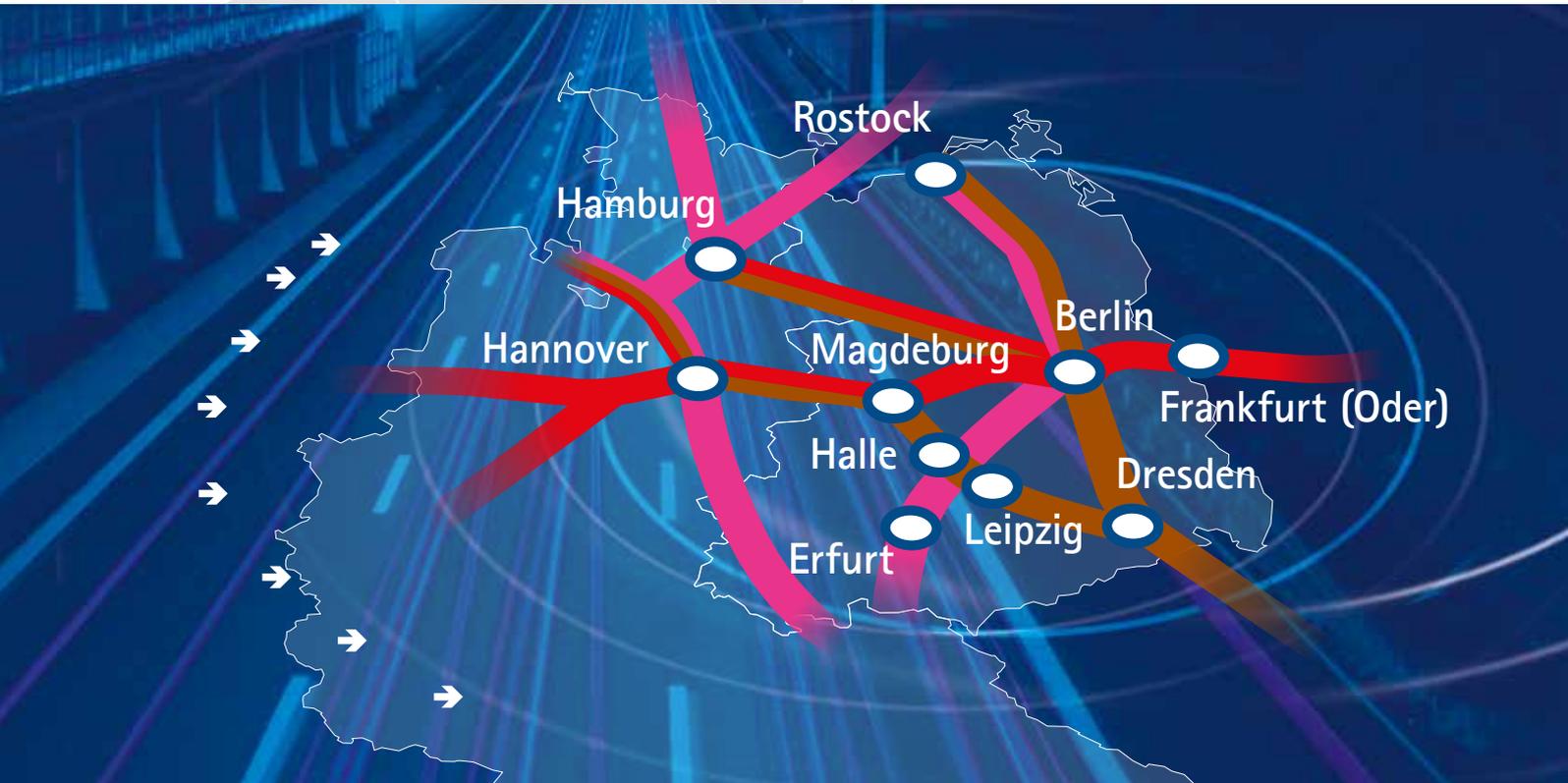
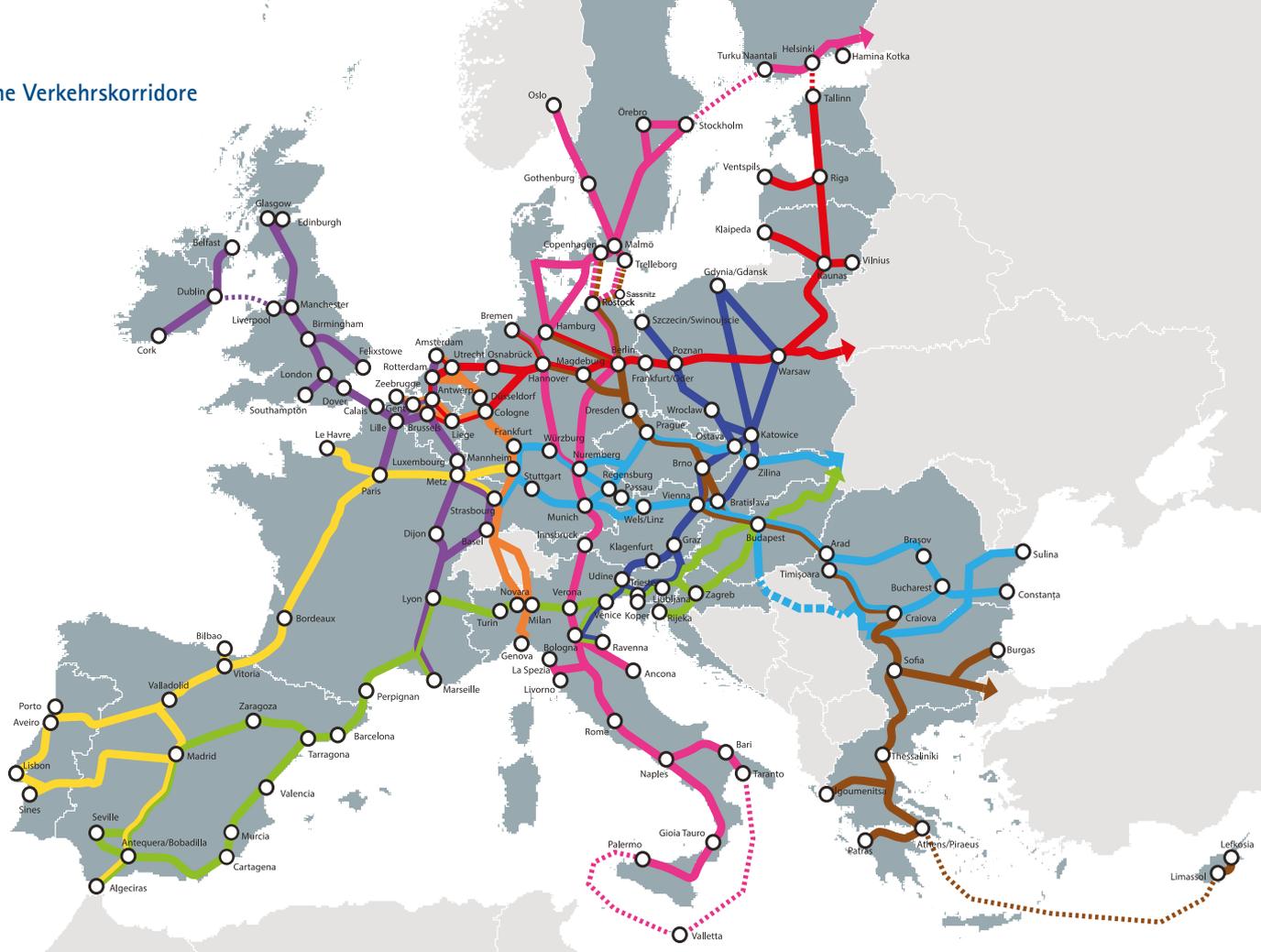


→ Verkehrsdrehscheibe Ostdeutschland

Fernstraßen
Schienen
Wasserstraßen



Europäische Verkehrskorridore



Die ostdeutschen Industrie- und Handelskammern

IHK Berlin, IHK Chemnitz, IHK Cottbus, IHK Dresden, IHK zu Erfurt, IHK Halle-Dessau, IHK zu Leipzig, IHK Magdeburg, IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern, IHK Ostbrandenburg, IHK Ostthüringen zu Gera, IHK Potsdam, IHK zu Rostock, IHK zu Schwerin, IHK Südthüringen

Legende

-  Orient-Korridor
-  Nord-Ostsee-Korridor
-  Skandinavien-Mittelmeer-Korridor

→ Verkehrsdrehscheibe Ostdeutschland

Verkehrsinfrastruktur als Grundlage für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum in Ostdeutschland

Die Verkehrsinfrastruktur in den ostdeutschen Bundesländern wurde in den vergangenen Jahren in großem Umfang modernisiert, neu- und ausgebaut. Durch diese Anstrengungen wurden die historisch bedingten Infrastrukturlücken größtenteils geschlossen und die Standortqualität entscheidend befördert. Dieser Modernisierungsprozess muss fortgeführt werden, damit das Infrastrukturnetz seine Wirkung als Motor für wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplätze voll entfalten kann.

Verkehrsachsen für Europa stärken

Ostdeutschland liegt im Schnittpunkt vieler transeuropäischer Verkehrskorridore, die Wachstumsregionen verbinden, und ist mit seiner zentralen Lage in Europa eine wichtige Verkehrsdrehscheibe. Bedeutende internationale Verkehrsachsen verlaufen durch den ostdeutschen Raum und verbinden die Häfen der Nord- und Ostsee mit dem Mittelmeer. Dieser Standortvorteil muss weiter ausgebaut werden. Nur dann kann die positive wirtschaftliche Entwicklung fortgesetzt werden und weiter an Breite gewinnen. Damit können die ostdeutschen Bundesländer dauerhaft einen stärkeren Beitrag zum gesamtdeutschen Wachstum leisten.

Verkehrsinfrastruktur erhalten und ausbauen

Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsstandorte dauerhaft zu erhalten, müssen das erreichte Niveau gesichert und die noch bestehenden Lücken in den Verkehrsnetzen geschlossen sowie Engpässe beseitigt werden. Nur dann können die Synergien der bereits getätigten öffentlichen und privaten Investitionen in Ostdeutschland wirksam und weitere Investitionen initiiert werden.

Finanzmittel aufstocken und verstetigen

Nach Jahren der strukturellen Unterfinanzierung muss der Ausbau, die Instandsetzung und der Erhalt des bundesweiten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzes mit ausreichenden Ressourcen ausgestattet werden, um kostenminimierende Sanierungsintervalle realisieren zu können. Dazu bedarf es solider Finanzierungsgrundlagen und zügiger Planungsverfahren sowie eine möglichst weitgehende Zweckbindung bereits vorhandener Finanzmittel. Wie die Daehre- und Bodewig-Kommissionen ermittelt haben, muss dem weiteren Substanzverzehr und Instandhaltungsrückstau durch eine substanzielle Aufstockung der Finanzmittel um rund 7,2 Mrd. jährlich in den nächsten 15 Jahren entgegengewirkt werden. Darüber hinaus sind die notwendigen Investitionsmittel zur Beseitigung von Engpässen und Netzlücken bereitzustellen. Hierfür sind die Möglichkeiten der europäischen Kofinanzierung optimal zu nutzen. Die ostdeutschen Industrie- und Handelskammern erwarten von den politischen Entscheidungsträgern ein sachorientiertes und entschlossenes Handeln, um die Infrastrukturfinanzierung auf ein zukunftsfähiges Fundament zu stellen. Dies ebnet den Weg für die wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen



Wettbewerbschancen sichern

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für alle Wirtschaftsprozesse und Basis einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Ostdeutschland. Sie bestimmt die Standortqualität und sichert die Zukunftschancen in den ostdeutschen Bundesländern. Sie ist die Voraussetzung für ein hohes Maß an Mobilität von Personen und Gütern. Insbesondere der internationale Austausch von Gütern und Dienstleistungen ist angewiesen auf leistungsfähige Seehafenhinterlandanbindungen.

in den ostdeutschen Bundesländern. Die aufgeführten Verkehrsprojekte sind die aus Sicht der ostdeutschen Wirtschaft besonders prioritär zu realisierenden Projekte. Es handelt sich um überregional bedeutsame Vorhaben, wie z.B. die Hauptachsen der Seehafenhinterlandanbindung. Die Umsetzung dieser Projekte ist aus Sicht der ostdeutschen Wirtschaft indisponibel. Darüber hinaus sind weitere Investitionen in das ostdeutsche Verkehrsnetz zur regionalen Erschließung notwendig.

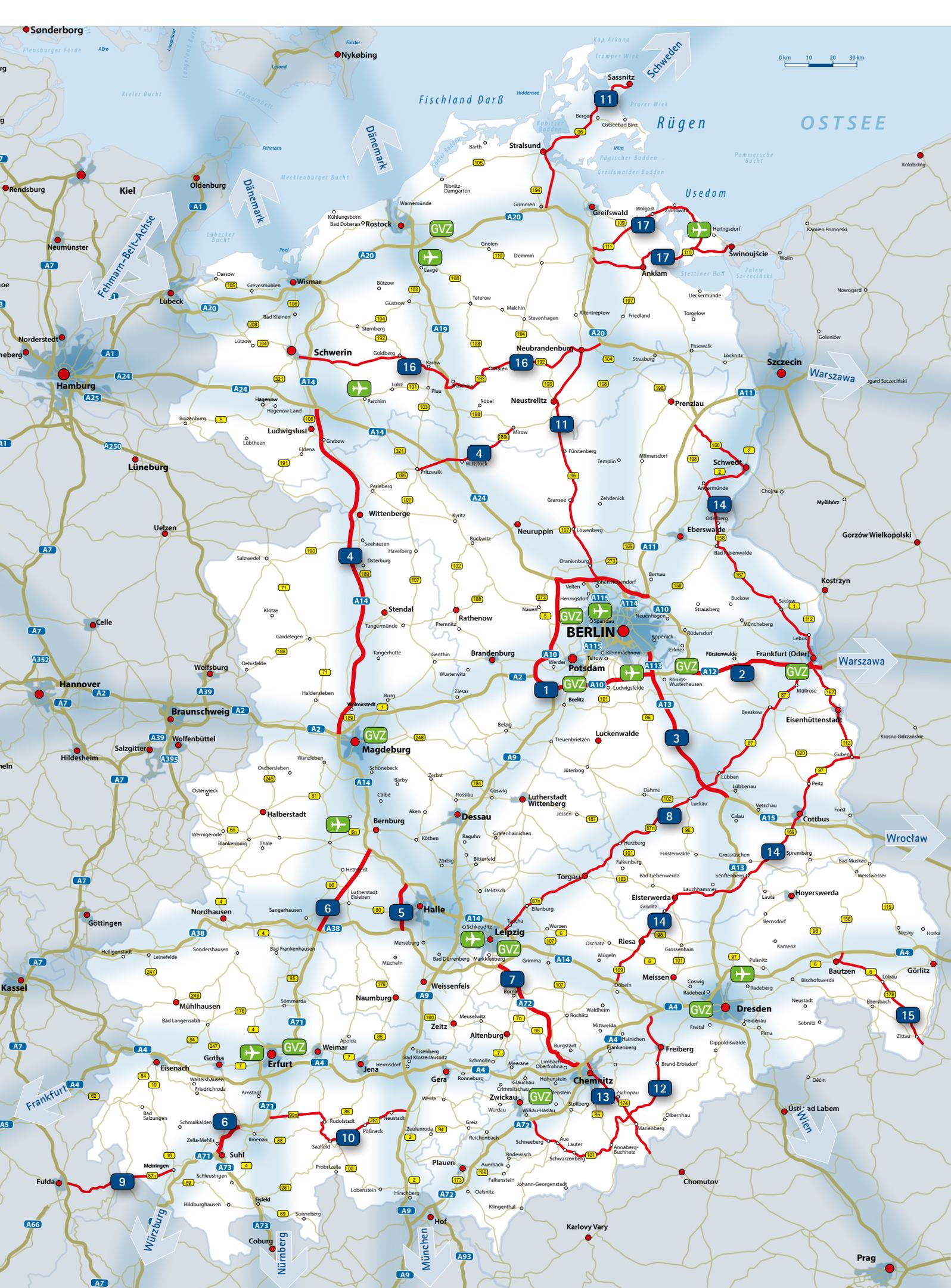
→ Verkehrsprojekte Ostdeutschland

Fernstraßenprojekte

- 1 A 10 (Berliner Ring) durchgängiger Ausbau auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen
- 2 A 12 6-streifiger Ausbau zwischen A 10 AD Spreeau und Grenze D/PL
- 3 A 13 6-streifiger Ausbau zwischen A 10 AD Spreeau und AK Schönefeld
- 4 A 14 Lückenschluss Schwerin – Magdeburg einschließlich Neubau der Bundesfernstraßenverbindung Mirow – Wittstock
- 5 A 143 Fertigstellung Westumfahrung Halle
- 6 A 71 Neubau Sangerhausen – Bernburg und Ertüchtigung der Thüringer Tunnelkette für Gefahrguttransporte
- 7 A 72 Fertigstellung Leipzig – Chemnitz
- 8 B 87n Neu- und Ausbau Leipzig – Frankfurt(Oder)
- 9 B 87n Neubau Meiningen – Fulda
- 10 B 90n / B 281 Aus- und Neubau zwischen A 71 und A 9
- 11 B 96 Ausbau Sassnitz – Berlin (D/DK)
- 12 B 101 Erzgebirgsmagistrale, Verbindung A 72 zur A 4
- 13 B 107 von der A 4 bis Chemnitz, B 174 von Chemnitz – Grenze (CZ)
- 14 Oder-Lausitz-Trasse von der A 14, AS Döbeln über Cottbus (B169), Frankfurt (Oder)(B112), Schwedt (B 166/167) bis AK Uckermark (A 20, A 11) (D/PL)
- 15 B 178 von der A4 bis Zittau/Grenze (D/PL/CZ), abschnittsweise Neubau
- 16 B 192 Ausbau Ost-West-Trasse
- 17 Anbindung Insel Usedom

Legende

-  Bundesautobahn
-  Bundesautobahnprojekt
-  Bundesstraße
-  Bundesstraßenprojekt
-  Güterverkehrszentrum
-  Flughafen
-  Überregionale Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung



→ Verkehrsprojekte Ostdeutschland Schienenprojekte

- 1 ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund, Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 1
- 2 ABS Lübeck – Bad Kleinen – Neubrandenburg – Stettin (D/PL)
- 3 ABS Rostock – Berlin – Dresden (Ausbau Berlin – Dresden auf 200 km/h), NBS Dresden – Prag (D/CZ)
- 4 ABS Berlin – Stralsund (D/DK)
- 5 ABS Berlin – Angermünde – Stettin (D/PL)
- 6 ABS Berlin – Cottbus – Horka – Breslau (D/PL)
- 7 ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze (D/PL)
- 8 ABS Berlin – Küstrin/Grenze (D/PL)
- 9 NBS Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg, VDE Nr. 8
- 10 ABS Leipzig – Dresden, VDE Nr. 9 (Ausbau auf 200 km/h)
- 11 ABS Sachsen-Franken-Magistrale, Görlitz – Dresden (Ausbau 160 km/h, Elektrifizierung), Hof – Nürnberg (Elektrifizierung)
- 12 ABS Chemnitz – Leipzig
- 13 ABS Mitte-Deutschland-Schienenverbindung zwischen Weimar und Gößnitz
- 14 Lückenschluss Werrabahn
- 15 ABS Insel Usedom über Ducherow mit Weiterführung nach Swinoujscie

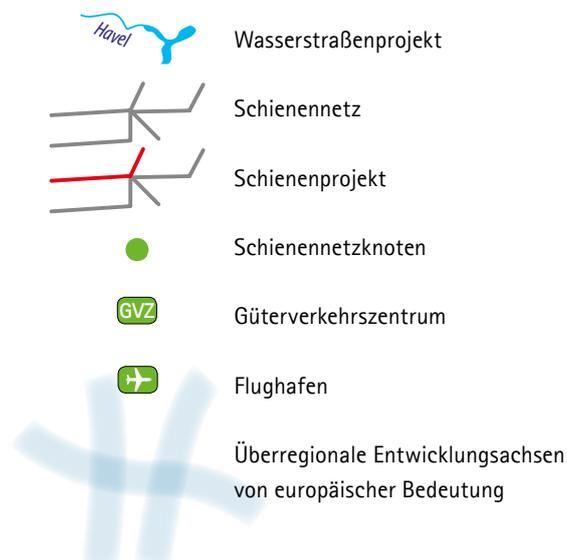
ABS Ausbaustrecke

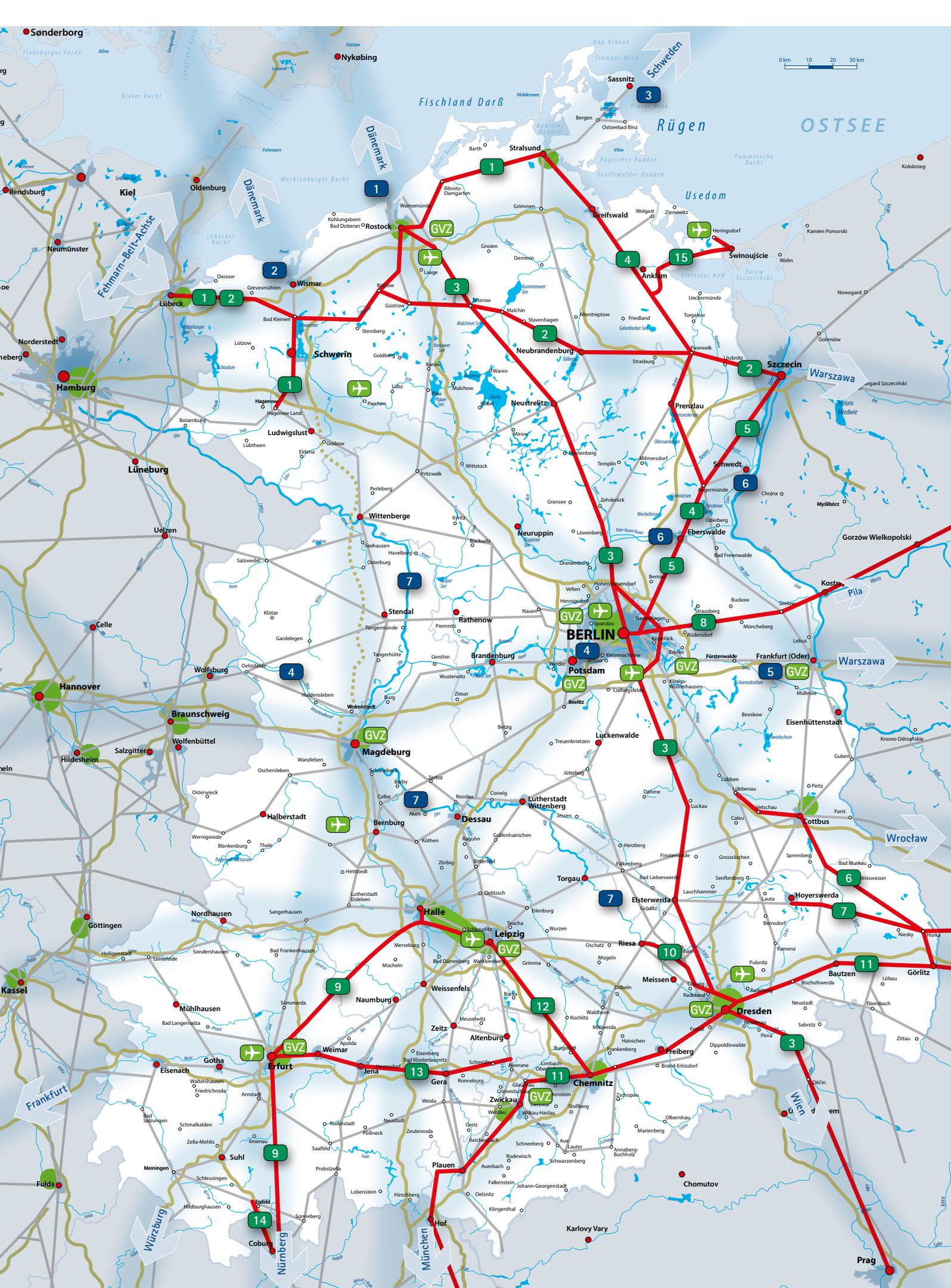
NBS Neubaustrecke

→ Verkehrsprojekte Ostdeutschland Wasserstraßenprojekte

- 1 Fahrwasservertiefung Seehafen Rostock auf 16,5 m
- 2 Fahrwasservertiefung Seehafen Wismar auf 11,5 m
- 3 Ausbau Fährhafen Sassnitz
- 4 Fertigstellung Wasserstraße Berlin – Hannover, VDE 17 und Verlängerung Schleuse Kleinmachnow auf 130 m
- 5 Ausbau Berlin-Breslau (Spree-Oder-Wasserstraße) und Ausbau Schleusenbauwerk Fürstenwalde
- 6 Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) im Bereich des Oder-Havel-Kanals und Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße
- 7 Ertüchtigung des Flusssystemes der Elbe bei Sicherung einer Fahrrinntiefe von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr und Bau des Saale-Seiten-Kanals

Legende





Die ostdeutschen Industrie- und Handelskammern im Internet

www.ihk-berlin.de
www.chemnitz.ihk24.de
www.cottbus.ihk.de
www.dresden.ihk.de
www.erfurt.ihk.de
www.gera.ihk.de
www.halle.ihk.de
www.leipzig.ihk.de
www.magdeburg.ihk.de
www.neubrandenburg.ihk.de
www.ihk-ostbrandenburg.de
www.potsdam.ihk24.de
www.rostock.ihk24.de
www.ihk-suhl.de
www.ihkzuschwerin.de



Industrie- und Handelskammer zu Schwerin
Ludwig-Bölkow-Haus
Graf-Schack-Allee 12
19053 Schwerin
www.ihkzuschwerin.de