IHK Chemnitz

10-Punkte-Programm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Mittelsachsen

Der Landkreis Mittelsachsen bildet wirtschaftlich und geografisch das Bindeglied zwischen den Wirtschaftsräumen Chemnitz, Dresden und Leipzig und grenzt zugleich an die nordböhmische Wirtschaftsregion. Seine zentrale Lage im Freistaat Sachsen sowie die Anbindung an die Autobahnen A 4, A 14 und A 72 bieten grundsätzlich gute Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Leistungsfähige Verkehrsverbindungen bleiben jedoch eine zentrale Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen, die Gewinnung von Fachkräften sowie die Entwicklung bestehender und neuer Wirtschaftsstandorte. Vor diesem Hintergrund sind die Schwerpunkte für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Mittelsachsen:

Straßeninfrastruktur und Standortanbindung

- Sicherung und Ausbau der Hauptverkehrsachsen als wirtschaftliche Lebensadern des Landkreises
- Verbesserung der Anbindung regionaler Wirtschaftsstandorte an das überregionale Autobahn- und Bundesstraßennetz
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit regionaler Verbindungsachsen zwischen den zentralen Städten und Wirtschaftsstandorten des Landkreises
- leistungsfähige Anbindung bestehender und zukünftiger Gewerbe- und Industriestandorte an das überregionale Straßennetz
- Erhalt, Modernisierung und bedarfsgerechter Ausbau des bestehenden Straßen- und Brückennetzes sowie zügige Beseitigung von Unfallschwerpunkten und infrastrukturellen Engpässen
- Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsverfahren bei Verkehrsprojekten

Schienen und öffentlicher Verkehr

- Anbindung bestehender und zukünftiger Gewerbe- und Industriestandorte an ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Liniennetz, das sich an den Arbeits-, Ausbildungs- und Schichtzeiten der Unternehmen orientiert
- Sicherung bestehender Schienen- und Zugverbindungen als Grundlage für die Erreichbarkeit von Arbeits-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandorten
- Vermeidung von Kürzungen von Zugverbindungen durch den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Berufsschulstandorte Döbeln, Freiberg und Mittweida durch bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote

- Stärkung des Schienengüterverkehrs durch die Sicherung bestehender und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Gleisanschlüssen an Gewerbe- und Industriestandorten sowie von geeigneten Umschlagmöglichkeiten

Nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur

- Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für alternative Antriebe im Individual-, Wirtschafts- und öffentlichen Verkehr durch den bedarfsgerechten Ausbau von Ladeinfrastruktur im Landkreis Mittelsachsen
- Weiterentwicklung des Radwegenetzes durch den Ausbau wichtiger Verbindungen und Schließung bestehender Netzlücken zur besseren Erschließung touristischer Ziele und zur Stärkung der touristischen Wertschöpfung im Landkreis Mittelsachsen

Die Regionalversammlung Mittelsachsen appelliert, im Zuge der weiteren Arbeit an strategischen Dokumenten zur Infrastrukturplanung, die Verbesserung der Anbindung und Erschließung des Landkreises Mittelsachsen voranzutreiben.

Dazu betrachten wir folgende Einzelmaßnahmen als unverzichtbar:

1. Zügiger dreispuriger Ausbau der B 101 zwischen Freiberg und Siebenlehn zur Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsraumes Freiberg an die A 4.

2. Die Erreichbarkeit des Gewerbe- und Industriegebietes Freiberg Süd durch eine leistungsfähige Direktanbindung an die B 101 und B 173 verbessern.

3. Beseitigung des verkehrlichen Nadelöhrs an der Altväterbrücke durch Schaffung einer leistungsfähigen alternativen Muldequerung zur Verbesserung der Anbindung der Gewerbe- und Industriestandorte Schwarze Kiefern und Erzstraße sowie des geplanten Entwicklungsstandortes an der Halsbrücker Straße.

4. Zügige Umsetzung des zweiten Bauabschnitts der Ortsumfahrung Flöha sowie Vorbereitung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 173 im Raum Oederan.

5. Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Wirtschaftsstandorte im Raum Brand-Erbisdorf, insbesondere des Gewerbegebietes St. Michaelis an die B 101 sowie Sicherung einer leistungsfähigen Erreichbarkeit der innerstädtischen Handels- und Versorgungsstandorte.

6. Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Hochschul-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandortes Mittweida an die A 4 über die S 200 und S 201 sowie durch eine bedarfsgerechte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Bestehende infrastrukturelle Engpässe sind zu beseitigen, kritische Bauwerke bedarfsgerecht zu erneuern, Zuständigkeiten zu klären und erforderliche Maßnahmen zwischen den beteiligten Baulastträgern abgestimmt umzusetzen.

7.

8. Ausbau und Modernisierung der Staatsstraßen S 241 und S 247 zur Verbesserung der Anbindung der Städte Burgstädt und Lunzenau an die A 72.

9. Zügige Umsetzung der Verlängerung des Südverbundes Chemnitz (B 107) bis zur B 169 / B 173 sowie konsequente Weiterführung der Planungen für den Anschluss an die A 4 bei Chemnitz-Ost.

10. Sicherung der Bahnstrecke Freiberg-Holzhau als wichtige Verkehrsverbindung für Berufspendler, Auszubildende und den Tourismus für den südlichen Teil des Landkreises.

11. Sicherstellung einer häufigen, regelmäßigen und verlässlichen Taktung auf den für Mittelsachsen wichtigen Schienenverbindungen, insbesondere Freiberg–Dresden, Chemnitz–Döbeln–Riesa–Elsterwerda und Freiberg–Holzhau. Angebotskürzungen sind insbesondere mit Blick auf die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und die Arbeitnehmerverfügbarkeit zu vermeiden.

Hauptentwicklung Sachsen weiter stärken

Die Stadt Chemnitz verdankt ihre Entstehung und Entwicklung zum Oberzentrum maßgeblich der Lage am Kreuzungspunkt der historischen Achsen Leipzig-Prag und Nürnberg-Breslau. Die Autobahnen A 4 und A 72 sind binnen kurzer Frist zu festen Bestandteilen des europäischen Ost-West-Verkehrsnetzes geworden. Erhebliche Defizite bestehen bei der Anbindung des Verkehrsknotens Chemnitz an den Schienenfernverkehr und damit bei der effektiven Einbindung der Region in den Deutschlandtakt. Zudem sind steigende Bedarfe bei Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene aufzufangen.

Daher müssen folgende Schienenverkehrsverbindungen prioritär realisiert werden:

12. **Elektrifizierung und weitestgehende Zweigleisigkeit** der Strecke Chemnitz – Leipzig mit dem Ziel

    - Anschluss an das Fernverkehrsnetz über Leipzig (bspw. IC Hannover-Norddeich) zu erhalten,

    - die Einbindung an das Leipziger S-Bahn-Netz mit der Direktanbindung an den Leipziger Flughafen (Chemnitz – Borna – Leipzig/Flughafen-Halle) zu gewährleisten,
    - Verdichtung der Citybahn nach Burgstädt auf einen Halbstundentakt zu realisieren und
    - durch den Regionalexpress Chemnitz-Leipzig eine schnelle Verbindung sicherzustellen.

Um ein resilientes und attraktives Betriebsprogramm - auch unter Berücksichtigung der notwendigen Steigerung des Güterverkehrs – sicherzustellen, bleibt das Ziel eine leistungsfähige und vollständig zweigleisige Verbindung. Da eine vollständige Behebung eingleisiger Engpassstellen weitere Verzögerungen nach sich zieht, sollte der Baustart durch erneute Umplanungen, die das Nutzen-Kosten-Untersuchung negativ beeinflussen, nicht in Frage gestellt werden. Allerdings müssen die Planungen und Umbauten so erfolgen, dass in Zukunft an den Engpassstellen ein zweites Gleis baulich realisiert werden kann.

2. Durchgehende Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Hof und Nürnberg / Regensburg als Teil der länderübergreifenden Strecke (Breslau)-Görlitz-Dresden-Hof-Nürnberg/Regensburg.

3. Elektrifizierter Ausbau der Mitte-Deutschland-Schienenverbindung zwischen Gößnitz und Weimar.

Um auch den Anforderungen des europäischen Nord-Süd-Verkehrs auf der Straße in Zukunft besser Rechnung zu tragen, ist die zügige Umsetzung folgender im Bundesverkehrswegeplan verankerten Maßnahmen dringend notwendig:

4. **Verlängerung des Südringes** (B107n) bis zur A4 im Osten,
5. die **geplanten Ortsumgehungen** an der B 174,
6. und die **Fertigstellung der Autobahn** A 72 Chemnitz – Leipzig (bis A 38).

Zentrum der Wirtschaftsregion weiterentwickeln

Die Stadt Chemnitz gehört zu einer Wirtschaftsregion mit starken industriellen Kernen. Strategisch kann die Stadt Chemnitz ihre Zentrumsfunktion und mithin den starken Pendlerverflechtungen nur gerecht werden, wenn eine infrastrukturelle Vernetzung zwischen der Stadt und umgebender Wirtschaftsregion erfolgt.

Mit der schrittweisen Realisierung des Chemnitzer Modells geht die Stadt Chemnitz einen innovativen und nachhaltigen Weg zur besseren Vernetzung des Umlandes mit dem Oberzentrum.

7. Die **Erweiterung des Chemnitzer Modells** (nach Limbach-Oberfrohna, Olbernhau, Cranzahl, St. Egidien/Glauchau) mit Unterstützung von Bund und Land, um die Stadtregion Chemnitz weiterzuentwickeln sowie

8. der **Ausbau und die vorausschauende Werterhaltung der Bundesstraßen** 173, 95, 169, 107, tragen dazu bei, Chemnitz als wirtschaftliches, kulturelles Zentrum und zentralen Verwaltungssitz für die Region weiter zu stärken.

Innenstadtverkehr attraktiv gestalten

Die Stadt Chemnitz kämpft um die weitere Belebung der Innenstadt mit seinen multifunktionalen Bestandteilen. Die Ansiedlung des großflächigen Einzelhandels an der Peripherie der Stadt erschweren diese Bemühungen. Zudem sind zur Vollendung des

Straßenbahnringes in der Innenstadt Fahrbahnreduzierungen an der Theaterstraße und Brückenstraße – auch zum Abbau der Barrierewirkung - notwendig.
Um die Interessen von Wirtschaftsverkehr, die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Beschleunigung des ÖPNV zu berücksichtigen, sind folgenden Prioritäten beim innerstädtischen Verkehr zu beachten:

9. **Lückenschluss im Inneren Stadtring**
   Obwohl der Mobilitätsplan 2040 der Stadt Chemnitz noch nicht verabschiedet wurde, steht zu befürchten, dass der Lückenschluss des inneren Stadtringes (Zschopauer Straße – Dresdner Platz) zur Reduzierung des Innenstadtverkehrs unrealisiert bleibt. Das behindert die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr.

10. **Erweiterung des Chemnitzer Straßenbahnnetzes und eines differenzierten Parkplatzangebots**, um attraktive Verbindungen in die (Innen-)Stadt für Pendler, Besucher und Konsumenten zu gewährleisten.

11. **Bau des Busbahnhofes am Hauptbahnhof**, um eine attraktive und behindertengerechte Umsteigestelle zwischen Bus und Bahn nach den neusten Mobilitätsanforderungen zu realisieren.

12. **Geschwindigkeitsreduzierungen** (auf 30 km/h) und **Fahrbahnreduzierungen** im Hauptnetz sind zu vermeiden. Generell müssen auch auf Nebenstraßen die Belange des ÖPNV und des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt werden.

13. **Einführung eines Mobilitäts- und Baustellenmanagements** sowie **Reaktivierung eines dynamischen Parkleitsystems**, um die Verkehrsflüsse in der Stadt zu beschleunigen.

Die Regionalversammlung Chemnitz

Chemnitz, 23.10.2023