



Industrie- und Handelskammer
Halle - Dessau

Verkehrsinfrastruktur in Sachsen-Anhalt: Substanz erhalten und weitere Engpässe beseitigen!

Projektkatalog der IHK Halle-Dessau zur Bewertung für den
Bundesverkehrswegeplan 2015

- Beschlussempfehlung des IHK-Verkehrsausschusses vom 31. Juli 2013 -

Halle (Saale), den 25. September 2013

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren für Unternehmen und Wirtschaftsregionen. Dabei kommt es immer auf den richtigen Mix an für die Verbindung zu anderen Wirtschaftszentren in Deutschland, Europa und weltweit genauso wie für die regionale Erschließung. Die Wirtschaft braucht deshalb ein intaktes und dichtes Straßennetz mit Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen genauso wie funktionierende Schienenstrecken und Wasserstraßen oder Flughäfen und Landeplätze.

Seit 1990 wurden in Sachsen-Anhalt und im IHK-Bezirk Milliardeninvestitionen getätigt und so die verkehrlichen Bedingungen sowohl für die überregionale Verkehrsanbindung als auch für die regionale Verkehrserschließung deutlich verbessert. So wurden die Autobahnen A 14 Halle - Magdeburg und A 38 Göttingen - Halle/Leipzig sowie die B 6n Bad Harzburg - Bernburg neu gebaut und die A 2 zwischen Berliner Ring und Hannover, die A 9 vom Hermsdorfer Kreuz bis zum Berliner Ring und die A 14 zwischen Halle und Leipzig auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Darüber hinaus befinden sich die A 71 Erfurt - Sangerhausen und die A 143 Westumfahrung Halle im Bau. Weiterhin wurden 94 % der Bundesstraßen durchgehend saniert und 53 Ortsumgehungen wie z. B. in Brehna, Lutherstadt Eisleben, Freyburg, Gräfenhainichen, Hettstedt, Querfurt, Weißenfels, Lutherstadt Wittenberg oder Zeitz komplett oder in Teilabschnitten neu gebaut.

Im Schienennetz wurden z. B. die Strecken Magdeburg - Halle - Leipzig, Halle/Leipzig - Berlin, Halle – Eichenberg (- Kassel) und Halle - Halberstadt - Vienenburg modernisiert und für höhere Geschwindigkeit ertüchtigt sowie die S-Bahn zwischen Halle und Leipzig neu gebaut. Die Weiterführung der ICE-Strecke von Halle/Leipzig über Erfurt nach München mit zahlreichen neuen Brücken und Tunneln ist im Bau.

Im Bereich der Wasserstraßen konnten trotz punktueller Instandhaltungsmaßnahmen an Schleusen im Bereich der Saale sowie an Buhnen und Deckwerken in der Elbe keine durchgreifenden Verbesserungen der Schifffahrtsbedingungen erreicht werden. Dadurch war bis heute auch keine umfassendere Nutzung der mit mehreren Millionen Euro ausgebauten Binnenhäfen in Aken/Elbe, Dessau-Roßlau und Halle-Trotha für Gütertransporte mit dem Binnenschiff möglich.

Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Sachsen-Anhalt muss das erreichte Niveau der Verkehrsinfrastruktur gesichert werden und weitere Netzengpässe sind mittel- und langfristig zu beseitigen. Der Schwerpunkt muss dabei in der bedarfsgerechten Instandsetzung der über 400 km Bundesautobahnen und über 2.200 km Bundesstraßen in Sachsen-Anhalt liegen. Dort sind trotz der bisherigen vom Bund als Eigentümer finanzierten Instandhaltungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen aktuell 3 % der Autobahnstrecken und 16 % der Bundesstraßen sanierungsbedürftig.

Im Bereich der knapp 4.000 km Landesstraßen in Sachsen-Anhalt sind dagegen 44 % des Netzes dringend sanierungsbedürftig. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei im Bereich der über 700 Straßenbrücken, von denen fast die Hälfte älter als 50 Jahre ist und jede Fünfte sich in einem schlechten baulichen Zustand befindet. Insgesamt hat sich in Sachsen-Anhalt ein Sanierungsstau bei Landesstraßen von 450 Mio. Euro aufgebaut, der im Interesse der zukünftigen Funktionsfähigkeit des Netzes durch die Landesregierung abgebaut werden muss.

Im bundesweiten Vergleich ist der Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Sachsen-Anhalt noch relativ gut. Deutschlandweit und netz- sowie verkehrsträgerübergreifend stehen nicht ausreichend finanzielle Mittel für eine bedarfsgerechte Instandhaltung zur Verfügung. Dies führt zu einem immer dramatischer werdenden Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze. Die Kommission zur Zukunft der Infrastrukturfinanzierung (Daehre-Kommission) hat hier aktuell einen zusätzlichen Finanzbedarf von 7,2 Mrd. Euro/Jahr ermittelt, um bundesweit in den nächsten 15 Jahren die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen sowie den Abbau des aufgelaufenen Reparaturstaus sicherstellen zu können. Zur Beschaffung dieser Mittel wird auch eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung diskutiert. In Ergänzung der gegenwärtigen Maut für schwere Lkw auf Autobahnen sind u. a. eine Maut für Lkw ab 3,5 t und eine Pkw-Vignette auf allen Straßen im Gespräch. Dies ist jedoch nur dann sinnvoll und akzeptabel, wenn diese zusätzlichen Einnahmen zweckgebunden für die Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden - und zwar dauerhaft und zusätzlich zu den aktuellen Haushaltsansätzen, z. B. im Rahmen einer von der Daehre-Kommission vorgeschlagenen Fondslösung.

Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 muss deshalb ein wirksamer planerischer Beitrag zum Stopp des bisherigen Substanzverzehr geleistet werden, gleichzeitig müssen weitere Engpässe im Bundesfernstraßen- und Schienennetz sowie bei den Bundeswasserstraßen durch Aus- und Neubaumaßnahmen beseitigt werden. Gegenwärtig wird bis Ende des Jahres als planerische Grundlage eine neue Verkehrsverflechtungsprognose 2030 erarbeitet und die Bewertungsmethodik für die Verkehrsprojekte aktualisiert. Parallel dazu erfolgen durch die Länder und Verbände sowie durch die Deutsche Bahn AG Projektanmeldungen zur Bewertung und anschließenden Priorisierung für den BVWP 2015.

Im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 erfolgt für alle Maßnahmen, die sich bereits im Bau befinden oder bei denen voraussichtlich bis 2015 mit dem Bau begonnen werden kann, keine erneute Bewertung. Alle anderen Projekte sind nach bundeseinheitlichen Kriterien zu bewerten, unter Würdigung ihres jeweiligen Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu priorisieren und auf dieser Grundlage in den BVWP 2015 einzuordnen. Parallel dazu muss für die Umsetzung des BVWP 2015 ein belastbarer Finanzierungsrahmen geschaffen werden. Darauf aufbauend sind die noch erforderlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren schnellstmöglich durchzuführen und eine zeitnahe Realisierung zu gewährleisten.

Der nachstehend aufgeführte Projektkatalog ist aus Sicht der IHK Halle-Dessau im Zuge der Erarbeitung des BVWP 2015 zu prüfen. Dieser Projektkatalog wurde in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr sowie der IHK Magdeburg erarbeitet. Er beinhaltet insbesondere noch nicht vollendete Maßnahmen für den IHK-Bezirk, die bereits in die Bundesverkehrswegepläne 1992 und 2003 eingeordnet waren.

Projektkatalog der IHK Halle-Dessau für den BVWP 2015

1. Verkehrsträger Binnenwasserstraße

	<i>Status</i>
- Elbe: Sicherung einer Fahrrinntiefe von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr auf der Mittel- und Oberelbe,	im Bau
- Saale: Saale-Seiten-Kanal bei Tornitz, Neubau	ROV

2. Verkehrsträger Schiene

	<i>Status</i>
- ICE-Strecke Erfurt – Halle/Leipzig , Neubau	im Bau
- Halle – (Eichenberg -) Kassel , durchgängiger Ausbau auf 120 km/h	-
- Halle – Naumburg , Ausbau auf 160 km/h	-
- Knoten Halle , Neubau/Ausbau einschließlich Zugbildungsanlage	im Bau
- Knoten Dessau , Ausbau	im Bau
- Knoten Köthen , Ausbau zur Sicherung eines leistungsfähigen „Ostkorridors“ für den schnellen Güterverkehr	-

3. Verkehrsträger Straße

<u>Autobahnen/Bundesstraßen</u>	<i>Status</i>	<i>Einstufung BVWP 2003</i>
- A 14 Verl. Magdeburg – Schwerin	im Bau/PFV	VÖ
- A 71 AD Südharz (A 38) – Erfurt	im Bau	VB
- A 71 Verl. AD Südharz (A 38) – A 14	-	neu
- A 143 AS HaNeu – AD Halle Nord	PFV	VB
- B 6n A 14 – A 9	im Bau/PFV	VB
- B 6n A 9 – B 184 und Verl. nach Osten	-	WD
- B 100 Brehna – Bitterfeld (4str. Ausbau)	-	WB
- B 180n Wethau – A 9	-	neu

<u>Ortsumfahrungen</u>	<i>Status</i>	<i>Einstufung BVWP 2003</i>
- B 2 / B 100 OU Eutzsch	PFV	VB
- B 2 Ostumfahrung Wittenberg	PFV	VB
- B 6 OU Großkugel	-	neu
- B 6 OU Gröbers	-	neu
- B 6 OU Halle (Bruckdorf)	-	neu
- B 80 OU Aseleben	-	neu
- B 85 OU Kelbra	-	neu
- B 85 OU Berga	-	neu
- B 86 OU Annarode-Siebigerode-Mansfeld	VP	VB
- B 87 Südtangente Weißenfels	-	WB
- B 87 / B 180 OU Wethau	-	neu
- B 87 OU Naumburg	PFV	VB
- B 87 OU Bad Kösen	PFV	VB
- B 87 OU Taugwitz	-	neu
- B 87 OU Eckartsberga	-	WB
- B 91 OU Theißen	PFV	VB
- B 91 OU Naundorf	ROV	VB
- B 91 OU Deuben	ROV	VB
- B 107 OU Oranienbaum	VP	VB
- B 180 OU Kretzschau-Döschwitz	-	WB
- B 180 OU Pretzsch	-	WB
- B 180 OU Naumburg	-	WÖ
- B 180 OU Farnstädt	-	neu
- B 180 OU Quenstedt – Aschersleben/Süd	PFV	VB
- B 181 OU Zöschen	-	neu
- B 181 OU Wallendorf	-	neu
- B 181 OU Merseburg	-	neu
- B 183 OU Gnetsch	-	WB
- B 183 OU Prosigk	-	WB
- B 184 OU Roßlau/Tornau	VP	VB
- B 184 OU Zerbst	-	WB
- B 185 OU/OD Mosigkau	VP/PFV	WB
- B 185 OU Köthen/Ost	-	WB
- B 187 OU Holzdorf	-	WB
- B 187 OU Jessen	-	WB
- B 187 OU Iserbegka-Elster-Listerfehrda	-	WB
- B 187 OU Mühlanger	-	WB
- B 187 N-OU Wittenberg	ROV	WP
- B 187 OU Griebo	PFV	VÖ
- B 187 OU Coswig	PFV	VÖ
- B 187 OU Roßlau	-	WB
- B 187a OU Aken – B 184 (Elbequerung)	-	WÖ
- B 242 OU Mansfeld	-	VB

Abkürzungsverzeichnis:

PFV = Planfeststellungsverfahren; **ROV** = Raumordnungsverfahren; **VP** = Vorplanung;
VB = vordringlicher Bedarf; **VÖ** = vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag;
WB = weiterer Bedarf; **WD** = weiterer Bedarf mit Planungsrecht und mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag;
WÖ = weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko; **WP** = weiterer Bedarf mit Planungsrecht