



Verkehrspolitik

Fakten | Argumente | Positionen

Straßen- und Schienenbauprojekte umsetzen, ÖPNV stärken, Fahrverbote vermeiden!

Situation Sachsen

Verkehrsinfrastrukturpolitik ist Standortpolitik. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Sachsen langfristig zu erhalten sind Erhalt, Erneuerung und Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur im Freistaat unabdingbar.

Sachsen verfügt über eines der bestausgebauten Straßennetze Deutschlands sowie eines der flächenmäßig dichtesten Schienenverkehrsnetze Europas. Dennoch verzögern sich einige Projekte, wie beispielsweise die Anbindung der Mittelzentren Zittau und Riesa an das Autobahnnetz teilweise schon seit Jahrzehnten. Der grenzüberschreitende (LKW-) Verkehr hat in letzter Zeit insbesondere auf der Autobahn 4 zwischen Görlitz und Dresden stark zugenommen. Auch die Elektrifizierung von Bahnstrecken wie Dresden-Görlitz kam lange nicht voran.

Seit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu möglichen Fahrverboten und den Diskussionen um Luftreinheit spielt das Thema innerstädtischer Verkehr eine größere politische Rolle.

Bestehende Straßenbauprojekte zügig umsetzen

- Der Bundesverkehrswegeplan 2030 zielt auf eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes. Wir weisen darauf hin, dass für eine zügige Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes, insbesondere der sächsischen Projekte, verbindliche Zeitvorgaben, kontinuierliche Planungsvorläufe sowie qualitative Zielsetzungen gesetzt werden sollten.
- Alle Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ sollten bis 2030 abgeschlossen oder begonnen sein. Die dafür jährlich benötigten Mittel von 15 Mrd. Euro sind bereitzustellen. Die Mittel für Verkehrsinfrastruktur sollten deshalb auf auskömmlichen Niveau verstetigt werden.
- Für den Kammerbezirk Dresden sehen wir als IHK insbesondere den Abschluss des Neubaus der Bundesstraße 178 zwischen der A4 und der polnischen Grenze sowie die Realisierung der B169 zwischen Salbitz und der AS A4 Döbeln Nord als dringende Prioritäten.

Neue Verkehrsvorhaben forcieren

- Wir begrüßen die Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums zur Planung des erweiterten Ausbau der A4 zwischen den Autobahndreiecken Nossen und Dresden-Nord sowie im zweiten Schritt zwischen Pulsnitz und Bautzen-Ost.
- Im Anschluss an die erkannte Notwendigkeit des Ausbaus der A4 zwischen Dresden Nord und Dreieck Dresden Nord muss auch eine Anpassung an die Verkehrsentwicklung in Richtung polnischer Grenze erfolgen. Ein sechsspüriger Ausbau zumindest bis Anschlussstelle Weißenberg ist notwendig. Bei einem Ausbau der Autobahn 4 müssen zwingend auch notwendige Parkplätze und Stauflächen für Lastkraftwagen eingeplant werden.
- Die veränderte Planung für die B178 auf Grund der letzten Verkehrsprognose ist kritisch zu prüfen und gegebenenfalls zu korrigieren. Zudem ist eine neue Verkehrsprognose, die die mit dem Strukturwandel in der Lausitz zu erwartenden wirtschaftlichen Veränderungen widerspiegelt, unbedingt erforderlich. Die Idee einer Verlängerung der B178 von Weißenberg in Richtung Norden bis zur A15 darf nicht von Vornherein abgelehnt werden. Wir begrüßen daher die vom SMWA in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie, die die Faktoren Umwelt und vorhandene Infrastruktur hinreichend und ausgleichend berücksichtigen muss.



Industrie- und Handelskammer
Dresden

- Die Schienenneubaustrecke Dresden–Prag ist unverzichtbar, der Freistaat macht sich gemeinsam mit den tschechischen Partnern für eine schnelle Realisation stark. Wir begrüßen, dass der Bund das Projekt inzwischen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (Bereich Schienenverkehr) aufgenommen und seine vorherige Zurückhaltung aufgegeben hat.

Bahnstrecken elektrifizieren

- Die Bahnstrecken Dresden–Görlitz und Cottbus–Horka–Görlitz–Zittau müssen im Zuge des Lausitzer Strukturwandels zügig modernisiert, insbesondere elektrifiziert werden um die Aufnahmekapazitäten des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs im Sinne eines spürbar höheren Anteiles der Schiene am Transportaufkommen zu realisieren. Der Freistaat sollte mit einer zügigen Planung in Vorleistung gehen und weiterhin bezüglich beider Strecken gleichermaßen Druck auf Bund und Deutsche Bahn ausüben, die Fernverkehrsverbindungen in Sachsen zu verbessern. Die Chancen dafür stehen aktuell gut, da im Berliner Koalitionsvertrag ein millionenschweres Programm zur Bahnelektrifizierung festgehalten wurde und die Vorhaben auch im Strukturstärkungsgesetzes verankert sind. Auch wenn beide Projekte nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (Bereich Schienenverkehr) genannt werden, erwarten wir, dass das Bundesverkehrsministerium zu seinem Wort steht, beide Strecken über das o. g. „Elektrifizierungsprogramm des Bundes“ zu realisieren. Alternativ müssten die zugesicherten Gelder zur Strukturstärkung des Lausitzer Reviers für die Vorhaben genutzt werden.

ÖPNV stärken

- Die Ausgestaltung des ÖPNV sollte als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge nicht ausschließlich an wirtschaftlichen Gesichtspunkten orientiert, sondern vielmehr an einer steten Steigerung der Erschließungswirkung ausgerichtet sein. Die Erschließung des ländlichen Raumes durch den ÖPNV ist deutlich zu verbessern. Die dafür notwendigen öffentlichen Mittel müssen bereitgestellt und letztendlich bei den Landkreisen, kreisfreien Städten sowie den Verkehrsverbänden auch ankommen.
- Erreichbarkeitsdefizite sind in ländlichen und urbanen Gebieten gleichermaßen konsequent abzubauen.
- Für eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV in Sachsen sollte der von der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen entworfene Maßnahmenkatalog Grundlage für das gemeinsame Handeln aller Beteiligten sein.
- In diesem Kontext erwarten wir, dass die entsprechenden Akteure (Staatsregierung und Aufgabenträger auf Landkreisebene) Einigkeit im Sinne der Sache auch über Partikularinteressen hinweg erzielen. Das Vorhaben Azubiticket ist hierfür ein Beispiel. Grundsätzlich begrüßen wir, dass dieses nun mit Beginn des Ausbildungsjahres 2019/20 auf den Weg gebracht worden ist. Mit Blick auf die Tatsache, dass das Projekt allerdings schon 2014 im sächsischen Koalitionsvertrag vereinbart war, haben jedoch Partikularinteressen im politischen Raum die Umsetzung zu lange verzögert.
- Ein über das Azubiticket hinausgehendes Bildungsticket sowie ein sachsenweit einheitlicher Tarif sollten – wie von der Strategiekommission ÖPNV vorgeschlagen – von der neuen Staatsregierung zeitnah umgesetzt werden.
- Zugewiesene Regionalisierungsmittel sind primär für gegenwärtige Verkehre zu verwenden und im notwendigen Maße als Rücklagen anzulegen.
- Förderungen des Freistaates für ÖPNV-Vorhaben sollten in der Zweckbindung stringent sein, aber in der Anwendung keine zu starren Regeln enthalten.

Finanzielle Spielräume für kommunale Verkehrsinfrastruktur sichern

- Die finanziellen Handlungsspielräume der kommunalen Gebietskörperschaften sind teilweise zu gering, um die Instandhaltung kommunaler Infrastruktur in ausreichendem Maße sicherzustellen. Wir regen deshalb an, das sächsische Investitionsprogramm „Brücken in die Zukunft“ auszuweiten. Das würde die Wettbewerbsfähigkeit der Kommunen sowie die Standortattraktivität für Unternehmen steigern.


Wirtschaftliche Schiffbarkeit der Elbe sicherstellen


- Die Elbe ist als internationale Wasserstraße fester Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und muss im Gleichschritt mit dessen Ausbau den wachsenden Anforderungen angepasst werden. Der Schifftransport von Gütern auf der Elbe bleibt weiterhin ein bedeutender ökonomischer Faktor. Wir fordern von der Politik, dass sie die Wasserstraße Elbe weitsichtig, effektiv und zielorientiert in die Verkehrsinfrastrukturpolitik einbettet.
- Das 2017 beschlossene „Gesamtkonzept Elbe“ verbindet in diesem Kontext weitgehende ökologische Erwägungen mit Maßnahmen für eine zuverlässige Schiffbarkeit. Daran gilt es festzuhalten.
- Wichtig im Bereich der sächsischen Wasserstraßen sind dabei insbesondere die Ausweisung von Schwerlastkorridoren zu den Häfen um Güterverlagerungsmöglichkeiten zu schaffen, die zügige Umsetzung des Terminalneubaus in Riesa sowie grundsätzlich eine Vernetzungsstrategie mit anderen Verkehrsträgern.

- Fahrverbote vermeiden**
- Die Luftreinhaltung in Städten ist ein Zukunftsthema. Um Fahrverbote – konkret für Dieselfahrzeuge im Wirtschafts- und Lieferverkehr – zu vermeiden, sollten Stadtverwaltungen und Wirtschaftskammern bei allen politischen und planerischen Entscheidungsprozessen zur Luftreinhaltungspolitik zusammenarbeiten.
 - Wir fordern statt weiterer Reglementierungen die Verflüssigung des Verkehrs zur Reduzierung von Schadstoffen und Lärm als Mittel der Wahl bei der Luftreinhaltung.
 - Die Erfahrungen beim Feinstaub zeigen, dass mit der kontinuierlichen Erneuerung des Fahrzeugbestandes die angestrebten Ziele immer effektiver umgesetzt werden können. Derzeit ist der Diesel besonders im gewerblichen Bereich noch nicht wegzudenken. Weniger in die Rechte der Bürger und Unternehmen eingreifende Mittel der Luftreinhaltung sollten daher stets Vorrang haben.
- Technologieoffenheit bei neuen Antrieben sicherstellen**
- E-Mobilität ist bei den schienengebundenen Massenverkehrsmitteln längst Standard. Sie wird auch im urbanen Straßenverkehr der nahen Zukunft eine tragende Rolle spielen. Die derzeitige politische Fokussierung lediglich auf die E-Mobilität im Straßenbereich verkennt jedoch die Realitäten. Für das Problem der im Verhältnis gesehen geringen Kapazität der zur Verfügung stehenden Speichermedien gibt es absehbar keine Lösung und auch eine entsprechende flächendeckende Ladeinfrastruktur ist derzeit erst in Ansätzen zu erkennen. Der Fokus im Straßenbereich muss sich daher auf ein ausgewogenes Nebeneinander von E-Mobilität, auf andere Energieträger (wie zum Bsp. Wasserstoff) gestützte Mobilität sowie auch weiterhin dem klassischen Verbrennungsmotor richten. Wir fordern bei politisch motivierten Förderungen von alternativen Antrieben Technologieoffenheit!
 - Grundsätzlich muss auch mit neuen Antriebstechnologien ein bezahlbarer Individualverkehr in urbanen Städten wie in ländlichen Räumen möglich sein. Ein für breite Bevölkerungsschichten finanzierbarer Individualverkehr stellt eine zentrale Grundlage unseres Wirtschaftssystems dar.
 - Die im Klimaschutzpaket der Bundesregierung geplanten neuen CO₂-Bepreisungen sehen wir daher kritisch. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass mit der Ökosteuern bereits seit 20 Jahren eine faktische CO₂-Bepreisung ohne echte Lenkungswirkung besteht, müssen neue Maßnahmen zwingend auf Wirksamkeit geprüft werden. Daneben dürfen Unternehmen durch eine CO₂-Bepreisung im Verkehrssektor nicht zusätzlich belastet werden um weitere Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Eine verkehrssektorale CO₂-Bepreisung könnte deshalb nur in einem europäischen Ansatz fair ausgestaltet werden.
 - Staatliche Einnahmen aus einer CO₂-Bepreisung dürfen nicht im allgemeinen Bundeshaushalt aufgehen, sondern sind zwingend zweckgebunden für den Abbau des jahrzehntelang aufgelaufenen Investitionsstau in den Bereichen Straßeninfrastruktur, ÖPFV und ÖPNV zusätzlich zu den ohnehin einzusetzenden Haushaltsmitteln zu verwenden.
- Mauteinnahmen zweckgebunden verwenden und Investitionen in Infrastruktur vornehmlich aus Haushaltsmitteln finanzieren**
- Mit der Ausweitung der LKW-Maut auf das Bundesstraßennetz sind erhebliche weitere Kosten auf Logistikunternehmen und andere Nutzer, wie etwa regional tätige Versorger zugekommen. Die Entwicklung der Mautgebühren muss deshalb zukünftig im Auge behalten und für betroffene Unternehmer in erträglichem Rahmen gehalten werden. Die zur Verfügung stehenden Mittel aus der Maut dürfen auch in Zukunft keinesfalls für andere Zwecke als den Erhalt und die Verbesserung der Straßeninfrastruktur verwendet werden. Ebenso darf es nicht zur wesentlichen Substitution von Straßenbaumitteln aus dem Haushalt des Bundes durch Mauteinnahmen kommen.
 - Bezüglich der Umsetzung der Mauterhebung kritisieren wir die subjektiven Darstellungen der Ausnahmeregelungen, die in der Praxis viele Ausnahmen in Einzelfallentscheidungen überführt. Um die Ausnahmeregelungen für Logistikunternehmen unbürokratisch anwendbar zu gestalten, fordern wir hier klarere Definitionen seitens des Bundesamts für Güterverkehr.
 - Zusätzliche Belastungen der Wirtschaft durch Infrastrukturabgaben oder Überlegungen zu City-Maut o. ä. werden genauso abgelehnt wie Denkmodelle einer verpflichtende Einbeziehung der Unternehmen bei der Finanzierung des ÖPNV (sog. Nutznießerfinanzierung). Hier ist eine Belastungsgrenze für Unternehmen erreicht.
- „Smart City“ zukunftsweisend gestalten**
- Das sich durch die Digitalisierung verändernde Mobilitätsverhalten (z. B. Car-Sharing, autonomes Fahren etc.) und Netzkopplungen zwischen Energie- und Verkehrswirtschaft müssen sich insbesondere in urbanen Räumen in strategisch intelligenter Infrastrukturpolitik wiederfinden. Mit dem Aufbau intelligenter Netze, der Implementierung einer digitalen Stadt- und Regionalplanung 2.0 sowie Gesamtverkehrsmanagementkonzepten lassen sich weitreichend Ressourcen einsparen und die Standortattraktivität für Fachkräfte und Unternehmen steigern.

Ansprechpartner:

Moritz John, Referent Mittelstandspolitik und Soziale Medien | Telefon +49 351 2802-106 | john.moritz@dresden.ihk.de
Matthias Hartmann, Referatsleiter Verkehr | Telefon +49 351 2802-145 | hartmann.matthias@dresden.ihk.de

 www.dresden.ihk.de

 www.facebook.com/ihkdresden1

 www.twitter.com/ihkdresden