

Regionalwirtschaftlicher Standpunkt, September 2018

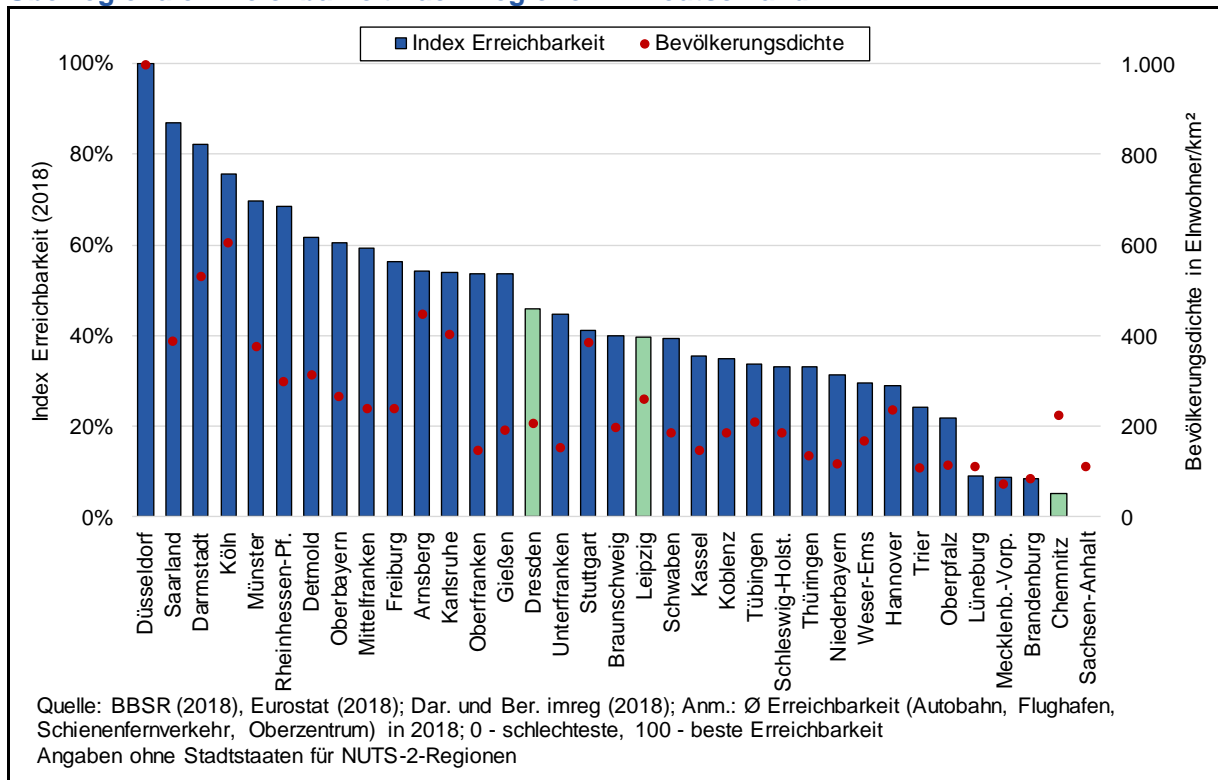
Kontakt: Dr. Marcus Dittfeld
Tel. 0351 25593-602 . Fax 0351 25593-605 . info@imreg.de

Region Chemnitz abgekoppelt – andere sächsische Regionen nur Durchschnitt

Der wohlfeile, schnelle, sichere und regelmäßige Transport von Personen und Gütern ist einer der mächtigsten Hebel des Nationalwohlstandes.¹ Friedrich List stellte damit bereits Mitte des 19. Jahrhunderts die unbestreitbar wichtige Rolle der Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit heraus. Sachsen hat dies nach der Wiedervereinigung richtigerweise berücksichtigt und partizipierte in der Vergangenheit überdurchschnittlich an Bundesmitteln und investierte auch umfangreich in die Landes- und Kommunalstraßen.²

So lagen die Ausgaben für landeseigene Straßen mit 118 EUR/Einwohner im Zeitraum 2004 bis 2014 um 79 Prozent über dem Bundesniveau.³ Basis hierfür war eine überdurchschnittliche Investitionsquote im Landeshaushalt mit einem konsequenten Einsatz der sogenannten Sonderbedarfs-Bundesergänzungszuweisungen (SoBEZ) für Investitionen⁴, was sich nicht zuletzt in einer überdurchschnittlichen Straßendichte sowie einer positiven Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung gerade im Vergleich zu den anderen ostdeutschen Bundesländern widerspiegelte⁵.

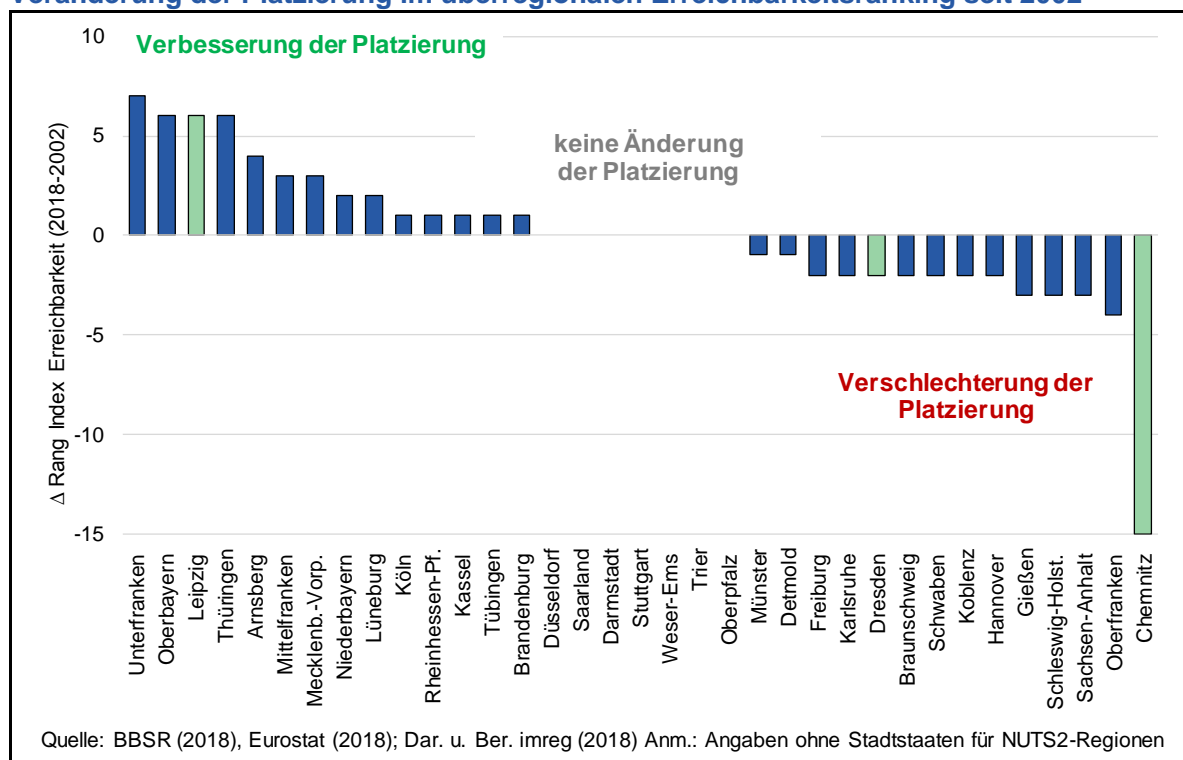
Überregionale Erreichbarkeit nach Regionen in Deutschland



Diese Priorisierung des sächsischen Haushalts hat zuletzt allerdings deutliche Einschnitte erfahren. So sank die Investitionsquote im Landeshaushalt von 2013 bis 2018 um 3 Prozentpunkte auf 15,7 Prozent.⁶ Infolgedessen lagen auch die Investitionen in den landeseigenen Straßenbau 2017 um 20 Prozent unter dem Niveau des Jahres 2013, während bundesweit die Investitionen um 15 Prozent zunahmen.⁷ Zudem droht der Abstieg Sachsens im neuen Bundesverkehrswegeplan auf die hintersten Plätze (siehe unten).

Dabei weist der Freistaat bei genauerer Betrachtung teils erhebliche Defizite auf. So kommt die Region Chemnitz im Vergleich der überregionalen Erreichbarkeit unter den 35 Regionen der Bundesländer nur auf den vorletzten Platz.⁸ Gegenüber 2002 fiel die Region geradezu dramatisch ab und verschlechterte sich um 15 Plätze.⁹ Die Abkoppelung stellt aus regionalwirtschaftlicher Sicht einen massiven Standortnachteil dar.

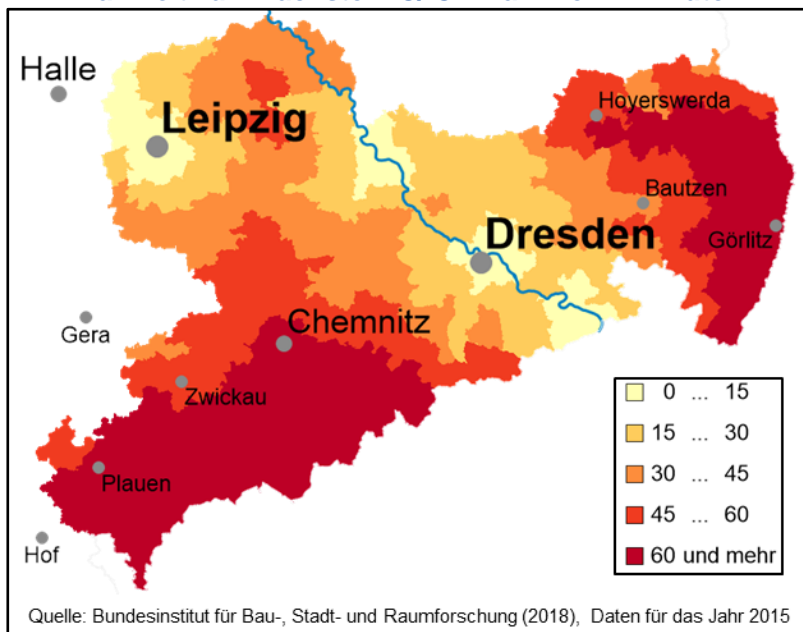
Veränderung der Platzierung im überregionalen Erreichbarkeitsranking seit 2002



Neben der schlechten Erreichbarkeit eines Flughafens ist die völlig unzureichende Anbindung an den Schienenfernverkehr die Hauptursache der prekären Situation in der Region Chemnitz. Letzteres liegt wiederum an der fehlenden Elektrifizierung wichtiger Streckenabschnitte, ohne die Fernverkehr weitestgehend unwirtschaftlich ist.¹⁰ Chemnitz ist die einzige deutsche Großstadt mit mehr als 200.000 Einwohnern ohne direkten Zugang zum Fernverkehr.¹¹ Dabei hat die Region sachsenweit

eine überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte und ist auch im Bundesvergleich stark industrialisiert.¹²

PKW-Fahrzeit zum nächsten IC/ICE-Bahnhof in Minuten



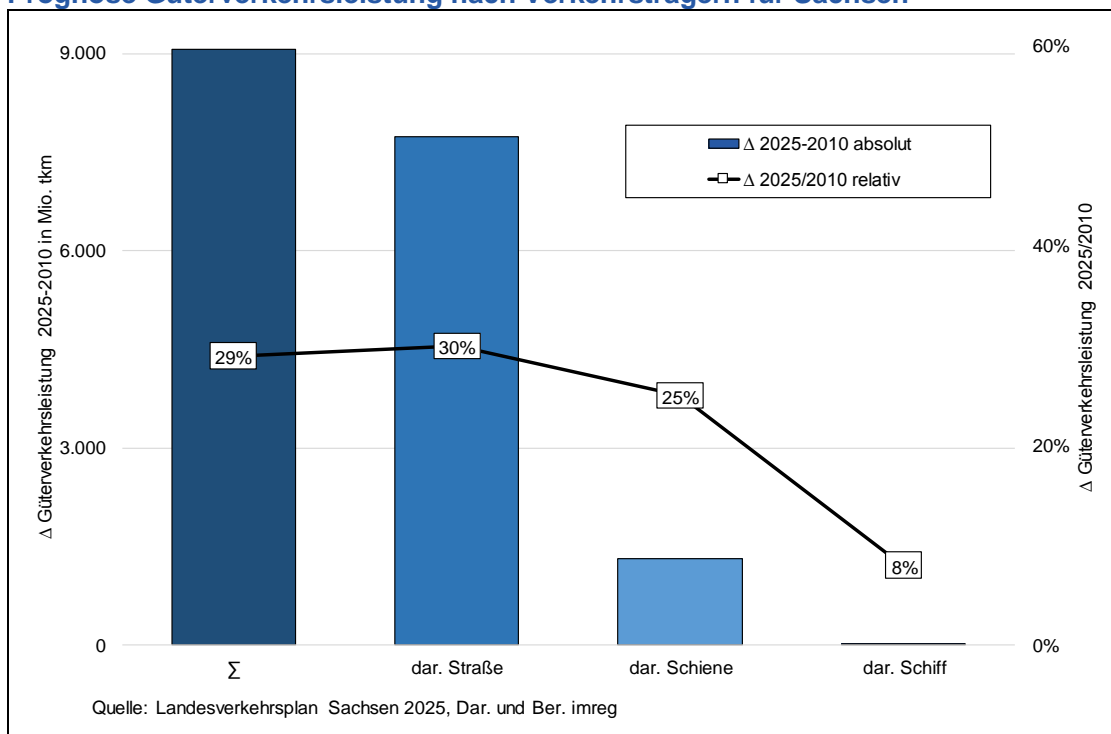
Verkehrsprognosen durch dynamische Entwicklung eingeholt – Staustunden seit 2010 bereits mehr als verdoppelt

Aber auch die anderen beiden sächsischen Regionen Leipzig und Dresden rangieren im Vergleich der überregionalen Erreichbarkeit lediglich im Mittelfeld. Einzig die Region Leipzig konnte sich leicht verbessern, wohingegen Dresden zwei Plätze einbüßte (siehe oben). Neben Defiziten im Schienenfernverkehr in Ostsachsen wirken sich hier vor allem auch Probleme bei der Autobahnanbindung aus.

Die Straße ist angesichts der immensen Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger im Freistaat.¹³ Zwar hat Sachsen sowohl im gesamten Straßennetz als auch bezüglich der Bundesfernstraßen eine leicht über dem Bundesdurchschnitt liegende Netzdichte¹⁴, allerdings liegt die durchschnittliche Fahrzeit zur Autobahn insgesamt über dem Bundesdurchschnitt.¹⁵ Vor allem in peripheren Gebieten in Nord- und Ostsachsen sowie im mittleren Erzgebirge wird die als kritisch erachtete PKW-Fahrzeit von 30 Minuten¹⁶ zum nächsten Autobahnanschluss häufig überschritten.¹⁷ Es handelt sich dabei zwar um Gebiete mit topographischen Nachteilen, wie der Distanz zu den Großstädten oder einer Mittelgebirgslage, allerdings sind gerade die südlichen Orte Sachsens keinesfalls klassischer ländlicher Raum, sondern verstärkter Gebiete mit teils überdurchschnittlichem Industriebesatz.¹⁸

Noch problematischer gestaltet sich die Situation für den Verkehrsträger Straße mit Blick auf die erwartete Zunahme der Verkehrsbelastung gerade durch den Schwerverkehr. So sagt die Verkehrsprognose 2030 des aktuellen Bundesverkehrswegeplans für Deutschland sowohl im Personen- (+13 Prozent) als auch im Güterverkehr (+38 Prozent) eine deutliche Zunahme gegenüber 2010 voraus.¹⁹ Für den Güterverkehr in Sachsen erwartet die Landesverkehrsprognose bis 2025 insgesamt eine Zunahme um 29 Prozent gegenüber 2010, wobei Bundesstraßen und vor allem Autobahnen überproportional betroffen sind. Dies ist auch Folge des Transitverkehrs, welcher durch die positive Wirtschaftsentwicklung in Mittel- und Osteuropa mit einem stark wachsenden Außenhandel deutlich zunimmt.²⁰

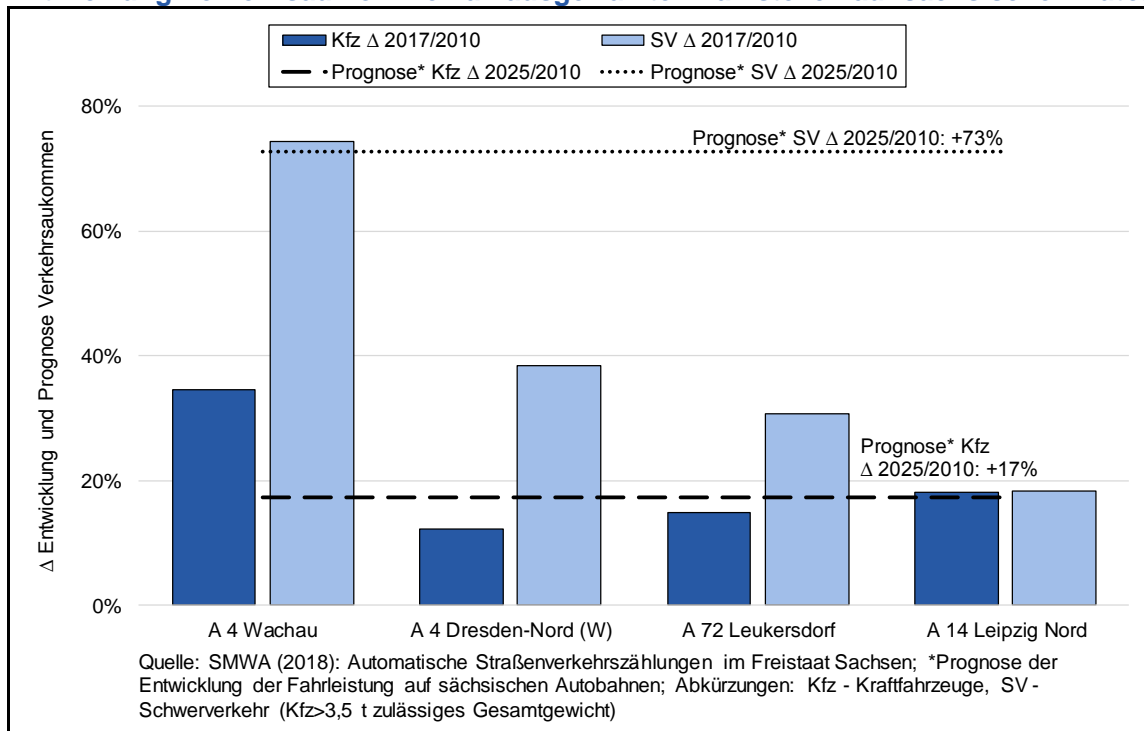
Prognose Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern für Sachsen



Mit Blick auf den erfolgten Anstieg seit 2010 könnten sich die Erwartungen für Sachsen zudem als viel zu niedrig erweisen. So wurden die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans 2003 für das Jahr 2015 hinsichtlich der Güterverkehrsleistung zwar mit 4 Prozent insgesamt relativ moderat übertroffen. Allerdings war die Verschiebung des Modal Splits, die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsmittel, gravierend, wodurch 23 Prozent mehr Güter auf die Straße als ursprünglich erwartet kamen.²¹ Auch beruht die Prognose für den sächsischen Personenverkehr noch auf Bevölkerungsdaten, die angesichts der positiveren Entwicklung inzwischen überholt sind.²²

Teils werden die Prognosen für Sachsen bis 2025 sogar bereits jetzt schon übertroffen. Dies gilt insbesondere für die Autobahnabschnitte um Chemnitz, Leipzig und Dresden. Dort nahm die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke seit 2010 um 10 bis 20 Prozent, vereinzelt sogar um mehr als 30 Prozent, zu. Alarmierend ist jedoch der wesentlich stärkere Anstieg des Schwerverkehrs (Kfz mit zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen). An den Zählstellen Dresden-Nord (W) und Wachau bei Dresden nahm der Schwerverkehr um 40 bis 70 Prozent zu. Bei Leukersdorf zwischen Chemnitz und Zwickau um 31 Prozent. Einerseits hemmt der Schwerverkehr aufgrund seiner geringeren Geschwindigkeit den Verkehrsfluss auf den Autobahnen, andererseits belastet er in erheblich stärkeren Maße die Infrastruktur.

Entwicklung Verkehrsaufkommen an ausgewählten Zählstellen auf sächsischen Autobahnen

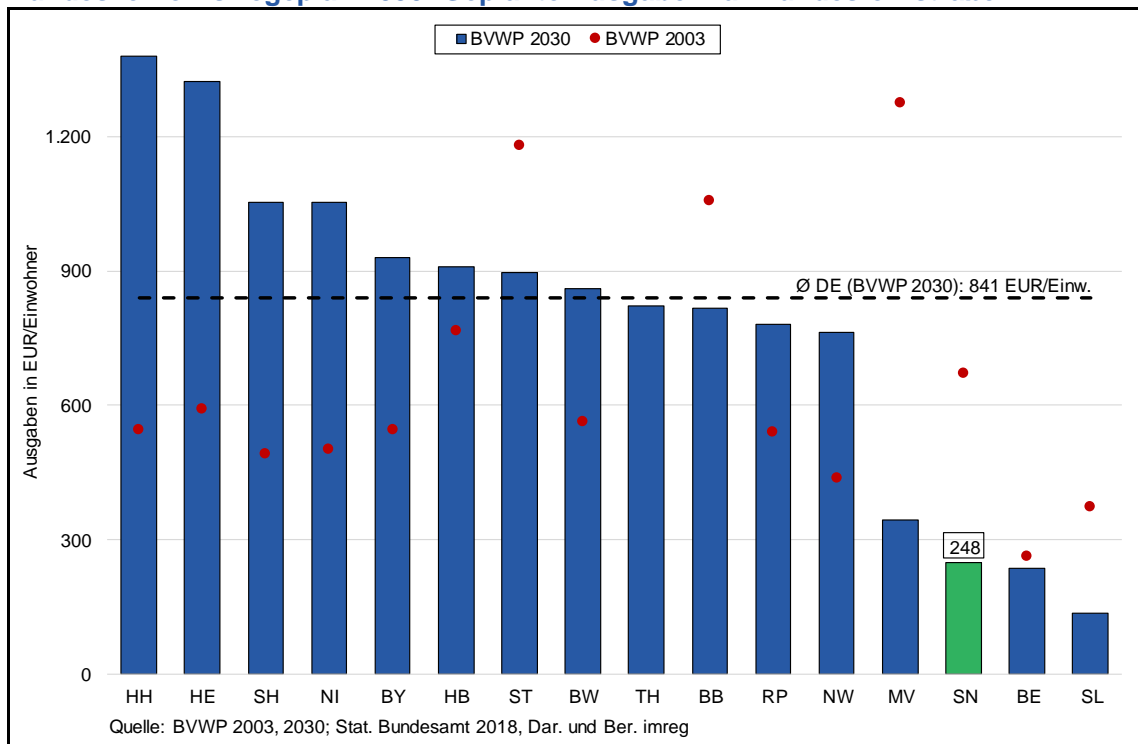


Infolge des deutlich zugenommenen Verkehrsaufkommens hat sich bereits die Anzahl der Staustunden auf sächsischen Autobahnen seit 2010 auf 9.000 Stunden im Jahr 2017 mehr als verdoppelt.²³ Im Bundesvergleich mag die Stausituation zwar noch unterdurchschnittlich sein. Der enorme Anstieg der letzten Jahre sowie der absehbar weitere Anstieg der Straßenbelastung – insbesondere durch den Güterverkehr – drohen aber an neuralgischen Punkten mittelfristig zu einem Verkehrskollaps zu führen, wenn nicht zügig und konsequent gegengesteuert wird. Entscheidend ist daher, schnell die Weichen für einen weiteren Ausbau zu stellen, zumal lange Planungs- und Umsetzungszeiten neue Bauprojekte extrem verzögern.

Partizipation Sachsens am neuen Bundesverkehrswegeplans unzureichend - Ausgaben für Straßen seit 2014 rückläufig

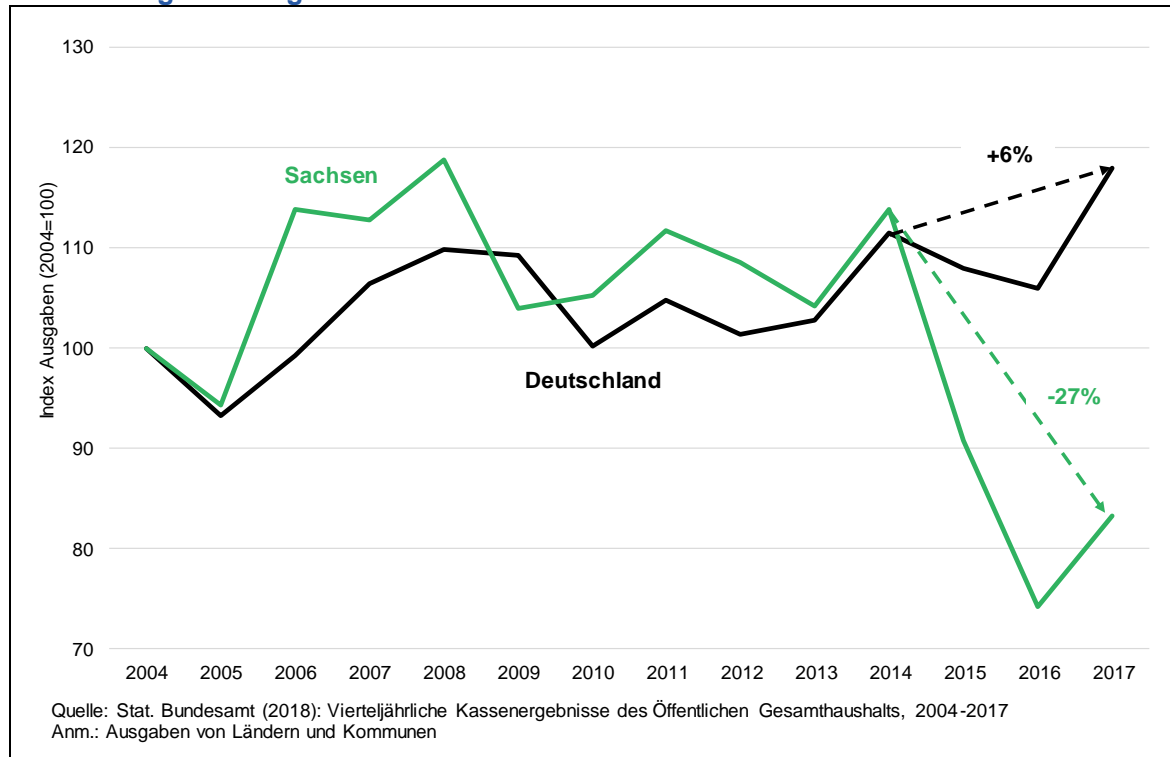
Das wichtigste Instrument zur Gestaltung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur ist der Bundesverkehrswegeplan.²⁴ Sachsen hat gemäß der derzeitigen Planungen einen bezogen auf die Wirtschaftsleistung und den Bevölkerungsanteil weit unterdurchschnittlichen Anteil am Projektvolumen für Bundesfernstraßen.²⁵ Anderen ostdeutschen Bundesländern, wie etwa Thüringen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg, gelang es, einen in Relation zur Bevölkerung wesentlich höheren Anteil zu generieren. Sachsen bleibt nach Berlin und dem Saarland am weitesten zurück.

Bundesverkehrswegeplan 2030: Geplante Ausgaben für Bundesfernstraßen



Dabei haben die Ausgaben für Straßenbaumaßnahmen von Land und Kommunen im Freistaat seit 2014 bereits um mehr als 27 Prozent abgenommen. Die Investitionen in die Staatsstraßen haben sich in dem Zeitraum sogar halbiert. Während sich die Entwicklung in Sachsen zuvor an derjenigen in Deutschland orientierte bzw. das Niveau sogar übertraf, besteht seit 2015 eine gegenläufige Tendenz, wenngleich das Niveau je Einwohner in Sachsen im Bundesvergleich noch überdurchschnittlich ist. Für 2018 sind zwar die höchsten Mittel für den kommunalen Straßenbau seit zehn Jahren angekündigt, allerdings ist dies weitgehend auf Sondereffekte – wie den verzögerten Abruf von Mitteln im Jahr 2017 – zurückzuführen, die jetzt mit einberechnet werden.²⁶

Entwicklung der Ausgaben für Straßenbaumaßnahmen



Zukunftsperspektiven sichern – Infrastrukturdefizite beseitigen

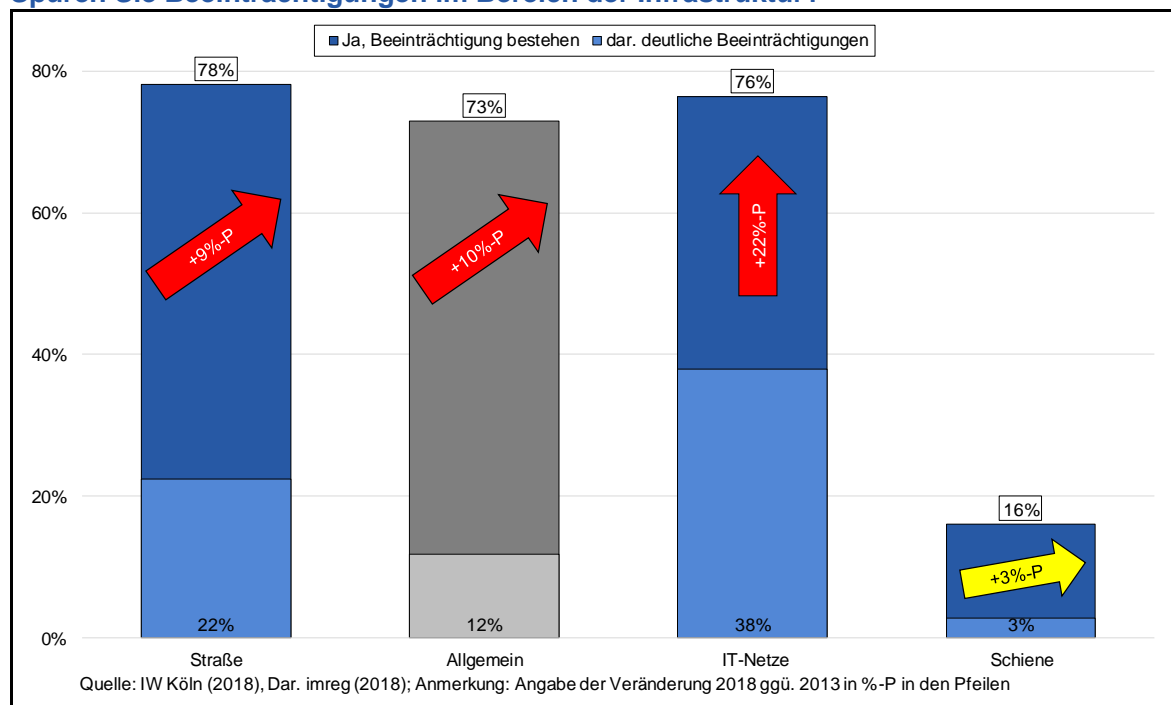
Sachsens Chancen für eine zukunftsfähige Infrastruktur drohen damit verspielt zu werden. Dabei bildete die überdurchschnittliche Investitionstätigkeit eine wichtige Basis für die positive Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung und brachte dem Freistaat einst den Ruf als „ostdeutsches Musterland“ und als Beispiel für den gelingenden „Aufbau Ost“ ein.²⁷

Dieses Bild bekommt allein angesichts der Abkoppelung der Industrieregion Chemnitz und der Hängepartie um eine zügige Verbesserung der Situation erhebliche Kratzer. Insgesamt ist die Weiterentwicklung der Infrastruktur beträchtlich ins Stocken geraten, worüber der positiv zu wertende geplante Ausbau der Strecke Dresden–Prag nicht hinwegtäuschen kann und darf. Vor allem in Regionen mit Erreichbarkeitsdefiziten bestehen entweder Verzögerungen im Ausbau von Bundesstraßen (bspw. B 178n Zittau–Weißenberg)²⁸, konnten die Einstellung der notwendigen Maßnahmen in den vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans nicht erreicht werden (bspw. B 87 Leipzig–Torgau) oder fehlten umfassende Gesamtkonzepte (bspw. B 101 im Erzgebirge).

In den kommenden Jahren droht vielmehr eine gravierende Verschlechterung, wenn sich – wie absehbar – das Verkehrswachstum fortsetzt und dennoch die Investitionen heruntergefahren werden. Die Werte der Landesverkehrsprognose für das Jahr 2025 sind aufgrund der positiven Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung teilweise bereits jetzt erreicht. Vor allem die Verkehrsadern um die

sächsischen Großstädte sind mit einem starken Wachstum des Verkehrsaufkommens – insbesondere des Schwerverkehrs – konfrontiert. Bei einer Fortschreibung der Entwicklung droht einigen Abschnitten der Verkehrskollaps. Dabei spüren Unternehmen bereits jetzt erhebliche Beeinträchtigungen durch Infrastrukturdefizite. In einer aktuellen Befragung des IW Köln geben 73 Prozent der sächsischen Unternehmen Behinderungen durch Infrastrukturprobleme in ihren Geschäftsabläufen an. Besonders starke Beeinträchtigungen sehen die Unternehmen im Bereich der digitalen Infrastruktur und der Straße. Auffallend dabei ist, dass die Beeinträchtigungen in beiden Bereichen deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegen.²⁹

Spüren Sie Beeinträchtigungen im Bereich der Infrastruktur?



Um dem zu begegnen, müssen vor allem die Engpässe auf der A 4 zwischen den Autobahndreiecken Nossen und Dresden-Nord sowie Dresden-Nord und Burkau und auf der A 72 zwischen Chemnitz und Zwickau durch den Bau zusätzlicher Spuren beseitigt sowie die Investitionen in die o. g. Bundesstraßen zügig angegangen werden.³⁰ Flankierend sind zur Entlastung der Straße die wichtigsten Elektrifizierungslücken auf den Schienenwegen zu schließen und die Attraktivität der Schiene sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr durch ein Maßnahmenbündel aus Investitionen, Förderung und Angebotsverbesserungen zu steigern³¹.

Vor diesem Hintergrund sind die stark rückläufige Beteiligung Sachsens am neuen Bundesverkehrswegeplan und die Reduzierung der Ausgaben für das landeseigene Straßennetz nicht nachzuvoll-

ziehen. Der Freistaat muss in Zukunft wieder in wesentlich stärkerem Umfang notwendige Infrastrukturmaßnahmen in die Bundesverkehrswegeplanung einbringen und die Umsetzung der entsprechenden Projekte mit Nachdruck beim Bund einfordern.

Hierfür ist es entscheidend, dass der Freistaat wieder weitsichtiger vorausplant, um die Vorhaben rechtzeitig anzumelden und deren Dringlichkeit mit geeigneten Informationen für ein hinreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis zu fundieren. Die Zielstellung, sachsenweit innerhalb von 30 Minuten einen Autobahnanschluss zu erreichen, ist dabei konsequent zu verfolgen, auch um den ländlichen Raum zielgerichtet zu unterstützen. Auch sind die auf Bundesebene angedachten Maßnahmen zur Planungs- und Baubeschleunigung von Infrastrukturprojekten zu unterstützen und zügig umzusetzen, um angesichts der Verkehrsdynamik die Infrastrukturdefizite schneller beseitigen zu können.

Anderenfalls drohen Überlastungen im Verkehrsbereich mit negativen Effekten für die wirtschaftliche Entwicklung im Freistaat. Damit könnte Sachsen – wie nicht zuletzt die Erfahrungen bei innerer Sicherheit und Bildung zeigten – auch bei den infrastrukturellen Rahmenbedingungen sein Image als Musterland schnell verlieren.

Dresden, September 2018

-
- ¹ Friedrich List (1838): Das deutsche National-Transport-System in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung.
 - ² Bundesverkehrswegeplan 2003, 2030; Stat. Bundesamt (2018): Vierteljährliche Kassenergebnisse des Öffentlichen Gesamthaushalts, 2004-2017.
 - ³ Stat. Bundesamt (2018): Vierteljährliche Kassenergebnisse des Öffentlichen Gesamthaushalts, 2004-2017.
 - ⁴ Ifo (2011): Verwendung der Solidarpakt-Mittel durch die ostdeutschen Länder im Jahr 2010.; Staatsministerium der Finanzen Sachsen (2018): Doppelhaushalt 2017/2018 - die wichtigsten Zahlen.; Staatsministerium der Finanzen Sachsen (2016): Fortschrittsbericht „Aufbau Ost“ des Freistaates Sachsen für das Jahr 2016.
 - ⁵ Sachsen weist nach Thüringen die zweitniedrigste Arbeitslosenquote im Vergleich der ostdeutschen Bundesländer auf. Auch lag das Wirtschaftswachstum seit 2000 mit +29 Prozent an der Spitze der ostdeutschen Bundesländer und 5 Prozentpunkte über dem Bundesschnitt. (Bundesagentur für Arbeit, 2018; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2018)
 - ⁶ Staatsministerium der Finanzen Sachsen (2018): Doppelhaushalt 2017/2018 - die wichtigsten Zahlen.
 - ⁷ Stat. Bundesamt (2018): Vierteljährliche Kassenergebnisse des Öffentlichen Gesamthaushalts, 2004-2017.
 - ⁸ Basierend auf dem aktuellen Erreichbarkeitsmodell des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) wurden für die Erreichbarkeiten von Oberzentren, Bundesautobahnen, Flughäfen und Bahnhöfen mit Schienenpersonenfernverkehr (jeweils in Minuten) auf Ebene von NUTS-2-Regionen analysiert. Für die Bildung eines gemeinsamen Indikators wurden zunächst die Beobachtungswerte der Einzelindikatoren an Hand des Minimums und Maximums zwischen 0 und 1 normiert, wobei aus Gründen der Vergleichbarkeit die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen nicht mit in die Analyse einbezogen wurden. Die Einzelindikatoren gingen mit gleichem Gewicht in den Gesamtindikator ein. Der Gesamtindikator wurde zwischen 0 und 100 Prozent normiert. Die NUTS-2-Region mit der niedrigsten Erreichbarkeit erhielt den Wert 0 Prozent und die NUTS-2-Region mit der besten Erreichbarkeit 100 Prozent. (BBSR, 2018)
 - ⁹ Im Vergleichsjahr 2002 war die Region Chemnitz noch umfangreich in den Schienenfernverkehr eingebunden. So betrug die durchschnittliche Erreichbarkeit eines Fernverkehrsbahnhofs im Jahr 2002 27 Minuten, während momentan durchschnittlich 60 Minuten notwendig sind. (BBSR, 2018)
 - ¹⁰ Für die Einbindung in den Fernverkehr über Leipzig fehlt die Elektrifizierung der Strecke von Chemnitz nach Leipzig, für eine vollständige Nutzung der Sachsen-Franken-Magistrale die Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Hof und Nürnberg sowie für einen Anschluss an die Mitte-Deutschland-Verbindung die Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Weimar und Gößnitz. Die beiden zuletzt genannten Streckenabschnitte sind in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestellt. Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr teilte am 17.06.2018 in einer Presseerklärung mit, dass der Ausbau der Strecke von Chemnitz nach Leipzig nach vorliegenden Informationen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird. Der Gesetzentwurf zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich sieht die Strecke im Gegensatz zu anderen sächsischen Strecken jedoch bisher nicht für ein verkürztes Verwaltungsgerichtsverfahren vor. Zudem wurde bekannt, dass die Deutsche Bahn für Strecken in Südwestsachsen keine Versorgung mit dem neuen 5G-Netz vorsieht. (Freie Presse, 2018)
 - ¹¹ Im Jahr 2006 wurde Fernverkehrsverbindungen von/über Chemnitz durch die Deutsche Bahn eingestellt. Vorherige Fernverkehrsverbindungen mit ICE/IC-Zügen wiesen aufgrund der fehlenden Elektrifizierung der Gesamtstrecke eine mangelnde Attraktivität auf. (Handelsblatt, 2016: Zukunftsatlas 2016.; MDR, 2016: Eisenbahnanschluss der Stadt Chemnitz.)
 - ¹² So lag im Jahr 2015 der Anteil der Beschäftigten in der Industrie an der Gesamtzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter in der Region Chemnitz mit 21 Prozent sowohl deutlich über den Werten von Dresden (17 Prozent) und Leipzig (13 Prozent) als auch über dem Bundesdurchschnitt (17 Prozent). (BBSR, 2018)
 - ¹³ So folgen im Personenverkehr auf den motorisierten Individualverkehr (80 Prozent), Eisenbahn (8 Prozent), Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (7 Prozent) und Luftverkehr (5 Prozent). Im Güterverkehr folgen der Beförderung auf der Straße (71 Prozent), Eisenbahn (18 Prozent), Binnenschifffahrt (8 Prozent), Rohrfernleitungen (3 Prozent) und Flugzeug (< 1 Prozent). (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017: Verkehr in Zahlen 2017/2018.)
 - ¹⁴ Sachsen weist eine Netzdichte des gesamten Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) von 0,73 km/km² auf und liegt damit leicht über dem bundesweiten Durchschnitt von 0,64 km/km². Die Netzdichte

- für Bundesfernstraßen beträgt 0,16 km/km² und befindet sich ebenfalls über dem bundesweiten Durchschnitt von 0,14 km/km². Bei der Bewertung der Netzdichten ist jedoch zu beachten, dass der Freistaat Sachsen mit einer Bevölkerungsdichte von 221 Einwohner/km² leicht über dem bundesweiten Durchschnitt (exklusive der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen) von 215 Einwohner/km² liegt. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017: Verkehr in Zahlen 2017/2018.; Stat. Bundesamt, 2018)
- ¹⁵ In Sachsen war im Jahr 2015 die nächste Autobahnanschlussstelle durchschnittlich in 19 Minuten erreichbar. Der Bundesdurchschnitt lag bei 15 Minuten. (BBSR, 2018)
- ¹⁶ BBSR (2014): Entwurf Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015.
- ¹⁷ BBSR (2018): Erreichbarkeit von Autobahnen.
- ¹⁸ 2015 lag der Anteil der Beschäftigten in der Industrie an der Gesamtzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter im Erzgebirgskreis mit 23 Prozent deutlich über dem Durchschnitt der sächsischen Landkreise von 18 Prozent. (BBSR, 2018)
- ¹⁹ Bundesverkehrswegeplan 2030.
- ²⁰ Ausgehend vom Jahr 2000 stieg die Güterverkehrsleistung im Transitverkehr auf deutschen Straßen von 37,8 Mrd. tkm um 83 Prozent auf 69,2 Mrd. tkm im Jahr 2016. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017: Verkehr in Zahlen 2017/2018.)
- ²¹ Wurden für den Güterverkehr auf der Schiene 148 Mrd. tkm für das Jahr 2015 prognostiziert, so konnten auf der Schiene aber nur 117 Mrd. tkm tatsächlich erbracht werden. Auf der Straße wurden hingegen 460 Mrd. tkm statt der veranschlagten 374 Mrd. tkm geleistet. (Bundesverkehrswegeplan 2003; Stat. Bundesamt, 2018: Verkehrsleistung Güterbeförderung.)
- ²² Der Landesverkehrsplan Sachsen geht für das Jahr 2025 von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr um ca. 9 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 aus. Die Landesverkehrsprognose 2025 basiert jedoch auf der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamts Sachsen von 2011, welche einen Bevölkerungsrückgang auf 3,8 Mio. Einwohner vorhersagt. Die neuere Prognose aus dem Jahr 2016 geht hingegen von einem Anstieg auf 4,1 Mio. Einwohner bis 2025 aus, weshalb auch die Prognose für den Personenverkehr nach oben korrigiert werden sollte. (Landesverkehrsplan Sachsen 2025; Stat. Landesamt Sachsen, 2011: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2025.; Stat. Landesamt Sachsen, 2016: 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2015 bis 2030.)
- ²³ ADAC: Staubilanzen 2010 und 2017.
- ²⁴ Die Bundesländer können beim Bund ihren Bedarf für die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen, der Schienenwege und Wasserstraßen anmelden. Der 2016 vom Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 definiert die wichtigsten Infrastrukturvorhaben und entfaltet seine Wirkung für einen längeren Zeitraum.
- ²⁵ Gelang es dem Freistaat Sachsen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 noch 5,9 Prozent des gesamten Projektvolumens für den Bundesfernstraßenbau zu akquirieren, verringerte sich dieser Anteil auf nur noch 1,5 Prozent für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (Bundesverkehrswegepläne 2003 und 2030.). Zum Vergleich Sachsens Anteil am gesamtdeutschen BIP = 3,8 Prozent (AK VGR der Länder).
- ²⁶ Von den im Jahr 2018 zur Verfügung gestellten 250 Mio. EUR für den kommunalen Straßen- und Brückenbau sind rd. 75 Mio. EUR „Reste“ aus dem vorherigen Haushaltsjahr (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2018: Döbeln erhält 4,7 Millionen Euro für Bau der neuen Muldebrücke.). Der leichte Mittelaufwuchs im Bereich Straßenbau um 6 Prozent im Regierungsentwurf zum Doppelhaushalt 2019/2020 gegenüber dem Jahr 2018 reicht jedoch nicht aus um den bereits bestehenden Investitionsstau zügig abzubauen (SMF, 2018).
- ²⁷ Vgl. bspw. Handelsblatt (2005): Sachsen ist ostdeutsches Musterland.; Institut der deutschen Wirtschaft Köln Consult GmbH (2005, 2012): Bundesländer-Ranking, Bundesländer im Vergleich: Wer wirtschaftet am besten?
- ²⁸ Am 19.06.2018 teilte das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in einer Presseerklärung mit, dass Fortschritte im Planungsprozess der noch nicht fertiggestellten Abschnitte der B 178n zu verzeichnen sind. Außerdem hat der Freistaat das Landesamt für Straßenbau und Verkehr mit einer Machbarkeitsstudie für eine mögliche Nordverlängerung der B 178n zur A 15 in Brandenburg beauftragt.
- ²⁹ Der größte Anteil der befragten Unternehmen sieht Beeinträchtigungen seiner Geschäftsabläufe im Bereich der Straße und der IT-Netze. Dagegen attestierte nur ein geringer Anteil von Unternehmen Probleme im Bereich der Schiene. Der Anteil sächsischer Unternehmen, welche Beeinträchtigungen im Bereich der Straße (78 Prozent ggü 72 Prozent) und der IT-Infrastruktur (76 Prozent ggü. 72 Prozent) angaben, war deutlich höher als der

Bundesdurchschnitt. Besonders starke Beeinträchtigungen in ihren Geschäftsabläufen sahen sowohl deutsche als auch sächsische Unternehmen im Bereich der Straße und der IT-Infrastruktur. 38 Prozent der sächsischen Unternehmen fühlten sich besonders stark durch eine unzureichende digitale Infrastruktur behindert. Im Vergleich zur Befragung 2013 nahm die Unzufriedenheit in allen Infrastrukturbereichen außer im Bereich der Schiene stark zu. (IW Köln, 2018).

³⁰ Der Freistaat hat im September 2018 den achtspurigen Ausbau der A 4 zwischen Nossen und Dresden Nord sowie den sechspurigen Ausbau zwischen Dresden und Pulsnitz für die Aufnahme in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan nachgemeldet. Weiterhin ist die Beantragung des sechspurigen Ausbaus des Abschnitts zwischen Pulsnitz und Bautzen geplant. (Sächsische Zeitung, 2018: Staufalle A 4: Land beantragt Ausbau auf acht Fahrspuren)

³¹ Die langfristige Realisierung von Plänen zu einer besseren Vernetzung sowohl des Schienenverkehrs als auch des ÖPNV, wie sie etwa mit dem Deutschland- oder Sachsentakt bestehen, könnte dazu beitragen. Die Region Chemnitz sollte schnellstmöglich wieder an den Schienenfernverkehr eingebunden werden. Die bestehenden Erreichbarkeitsdefizite peripherer Gebiete sollten beseitigt werden.