

Für ein starkes und freiheitliches Sachsen

Landtagswahlprogramm der FDP Sachsen 2009

Beschlossen am 1.11.2008 in Dresden



Für ein starkes und freiheitliches Sachsen Landtagswahlprogramm der FDP Sachsen 2009

Inhaltsverzeichnis:

Verkehrspolitik: Verkehrswege ausbauen und Mobilität fördern	48
Sachsen europäisch vernetzen.....	49
Lücken beim Straßenausbau schließen	49
Sachsen beim schnellen Schienenverkehr nicht abhängen.....	50
Luftverkehrsanbindung verbessern und Wasserstraßen sichern.....	51
Mehr Wettbewerb auf Straße und Schiene	51
Mobilität in Städten gewährleisten.....	51

Verkehrspolitik: Verkehrswege ausbauen und Mobilität fördern

Seit der Wende wurde die Verkehrsinfrastruktur in Sachsen mit Milliarden modernisiert. Autobahnen in Sachsen sind heute überwiegend in einem besseren Zustand als in Westdeutschland. In die beiden sächsischen Flughäfen, das Schienennetz und die Wasserstraße Elbe flossen bedeutende Investitionen.

Dennoch bleibt eine Menge zu tun. Die mangelhafte Anbindung der Regionen Chemnitz und Dresden an das bundesweite ICE-Netz ist ein klarer Standortnachteil für Sachsen. Die Straßenverbindungen zwischen vielen ländlichen Räumen und den Ballungszentren sind mangelhaft. Geplante Autobahnzubringer und Ortsumgehungen werden nur schleppend realisiert. Attraktive Direktflugverbindungen in europäische Metropolen fehlen nahezu komplett.

Für Sachsen ist die Verkehrspolitik aufgrund seiner zentralen Lage in der Mitte Europas von besonderer Bedeutung. Verkehr wird zukünftig in viel größerem Umfang als heute von einem Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger bestimmt. Intermodalität ist der Schlüssel für schnellen und leistungsfähigen Transport von Personen, Waren und Gütern. Dazu gehören unter anderem ausreichend Parkmöglichkeiten an allen bestehenden Bahnhöfen und Autobahnabfahrten zur Unterstützung von Mitfahrgelegenheiten. Damit kommt der Verkehrspolitik eine Schlüsselrolle für das Wirtschaftswachstum und damit unseren Wohlstand in Sachsen zu.

Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur beeinflusst erheblich die Attraktivität des Wirtschafts- und Tourismusstandortes sowie die Lebensqualität in Sachsen. Wir brauchen leistungsfähige Verkehrsadern – für den Transit wie für das Verkehrsaufkommen innerhalb des Freistaates.

Strategische Verkehrsinvestitionen berücksichtigen dabei den demografischen Wandel. Betrieb und Unterhalt von Verkehrswegen müssen im Interesse kommender Generationen wirtschaftlich gestaltet werden. Kostentreibende Baustandards sind auf ihren praktischen Nutzen zu überprüfen und nach Möglichkeit zu verringern.

Wir sprechen uns klar gegen die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen aus.

Sachsen europäisch vernetzen

Durch Sachsen verliefen in der Vorkriegszeit die wichtigsten Verkehrskorridore Europas. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs nimmt der Verkehr sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung erheblich zu. Durch die Osterweiterung der EU werden leistungsfähige Verkehrswege zunehmend im Osten Europas benötigt. Dabei spielt Sachsen nicht nur als Transitland eine große Rolle. Wir profitieren am stärksten von der EU-Osterweiterung und der Globalisierung, deshalb ist eine leistungsfähige Infrastruktur zwingend notwendig.

Sachsen braucht ein schlüssiges und finanzierbares Gesamtkonzept zur Bewältigung der Verkehrsströme in der erweiterten Europäischen Union. Die TEN-Projekte (Transeuropäische Netze) sind viel zu sehr auf innerstaatliche Projekte in den bisherigen EU-Ländern ausgerichtet. Der grenzüberschreitende Verkehr in die Beitrittsländer im Osten muss besonders gefördert werden, denn die Infrastruktur in diesem Bereich ist über mehrere Jahrzehnte vernachlässigt worden.

Sachsen kann in Europa nur erfolgreich sein, wenn unsere östlichen Nachbarn optimale Verkehrsverbindungen zu uns haben. Auch der grenzüberschreitende Nahverkehr muss von bürokratischen Hemmnissen entlastet werden, damit ein besseres Zusammenwachsen im vereinten Europa für die Bürger unmittelbar erlebbar ist.

Lücken beim Straßenausbau schließen

Die Bundesautobahnen und zahlreiche Bundesstraßen sind nach der Wende gut ausgebaut worden. Dennoch gibt es in Sachsen wichtige Regionen, die immer noch schlecht verkehrstechnisch erschlossen sind und damit ihr wirtschaftliches und kulturelles Potential nur eingeschränkt nutzen können. Dazu zählen insbesondere das Erzgebirge, die Oberlausitz, der niederschlesische Teil Sachsens und die nordsächsischen Regionen um Riesa und Torgau. Für diese Regionen gibt es über 30 Verkehrsprojekte, von denen im Investitionsrahmenplan des Bundes bis 2010 nur etwa die Hälfte finanziert ist. Dies ist nicht hinnehmbar.

Deshalb werden wir uns überall dort, wo der Bund bei seiner Finanzierungsverpflichtung für diese wichtigen Verkehrsbauvorhaben versagt, für eine Vorfinanzierung aus Steuermehreinnahmen des Freistaates einsetzen.

Wir bekennen uns zur Erschließung ländlicher Regionen. Der ländliche Raum ist auf die Anbindung durch ein leistungsfähiges Straßennetz an die Ballungsräume und ihre internationalen Fernverbindungen besonders angewiesen. Bundes- und Staatsregierung haben diese Regionen zugunsten der urbanen Zentren verkehrspolitisch vernachlässigt. Deshalb fordern wir den Bau einer vierspurigen und, wo möglich, kreuzungsfreien Erzgebirgsmagistrale vom Vogtland ins Osterzgebirge im Zuge der Bundesstraßen 169 und 101 und deren Anschlussstraßen. Im weiteren Verlauf der B 169 ist die Anbindung von Riesa an die A 4 bei Döbeln umzusetzen. Ferner werden wir auf den zügigen Weiterbau der B 178 zwischen Hoyerswerda und Niesky eintreten. Die B 156 zwischen Bautzen und Weißwasser muss beschleunigt werden. Das neu entstehende Lausitzer Seenland braucht eine bessere Anbindung an den Ballungsraum Dresden. Die Ortsumfahrungen Hoyerswerda und Bautzen im Zuge der B 96 sind schnell zu bauen, das schon vorhandene Baurecht muss endlich genutzt werden. Zwischen der A 14 und der A 13 ist die B 87 vierspurig auszubauen, um eine bessere Anbindung von Torgau zu erreichen.

Wir setzen uns für intelligente Lösungen zur Beschleunigung von Verkehrsverbindungen einerseits und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit andererseits ein. Nicht immer ist beispielsweise ein komplett vierspuriger Ausbau von Bundes- und Staatsstraßen notwendig oder finanzierbar. Gute Effekte lassen sich bereits erzielen, wenn zweispurige Trassen punktuell um eine dritte Spur ergänzt werden. Dieses Modell sollte in Sachsen wesentlich stärker als bisher verfolgt werden. Gleiches gilt für den Bau von Kreisverkehren.

Für das Güterverkehrsgewerbe fordern wir ein Sofortprogramm zum Ausbau von Park- und Rastplätzen entlang der Autobahnen und stark befahrener Bundesstraßen. Der nach der Einführung des digitalen Tachographen eingetretene Kapazitätsengpass ist unter Verkehrssicherheitsaspekten nicht länger hinnehmbar. Weitere LKW-Mauterhöhungen ohne eine deutliche Verbesserung der Straßeninfrastruktur und die Umsetzung der zugesagten Harmonisierungsmaßnahmen nach der Mauteinführung 2005 lehnen wir ab.

Für die Bundesautobahnen fordern wir den verstärkten Einsatz von elektronischen Anzeigetafeln und Telematiksystemen. So kann bei hohem Verkehrsaufkommen kurzzeitig und abschnittsweise ein intelligentes und flexibles LKW-Überholverbot angeordnet werden. Die Systeme warnen zudem rechtzeitig vor Unfällen und Staus und empfehlen Streckenalternativen. Dadurch kann auch der Schilderwald gelichtet werden.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen müssen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Blick haben. Zur Erhöhung der Sicherheit von Motorradfahrern setzen wir uns deshalb für den verstärkten Einsatz von Leitplanken mit Unterfahrschutz ein.

Wir fordern die Erstellung eines jährlich vorzulegenden Infrastrukturberichtes, der über den Erhaltungszustand, die Belastungs- und Abnutzungssituation, sowie den erforderlichen Investitions- und Erhaltungsaufwand aller Staats- und Kreisstraßen, der Ingenieurbauwerke, Brücken und Tunnels informiert.

Sachsen beim schnellen Schienenverkehr nicht abhängen

Der Schienenverkehr in Sachsen weist immer noch erhebliche Infrastrukturlücken auf. Wir fordern daher den Ausbau:

- der Eisenbahnstrecke Berlin-Dresden für eine ICE-Anbindung mit mindestens 200 km/h einschließlich der raumordnerischen Sicherung einer mittelfristig benötigten Neubaustrecke zur Umgehung des oberen Elbtals in Richtung Prag,
- der Sachsen-Franken-Magistrale im Abschnitt Reichenbach-Hof-Nürnberg,
- der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Glauchau-Weimar,
- der Hamburg-Krakau-Verbindung mit der Streckenführung über Görlitz im Abschnitt Berlin-Görlitz für den Fernverkehr der Bahn,
- der Strecke Dresden-Breslau auf 160 km/h einschließlich Elektrifizierung und
- der Strecke Elsterwerda-Horka-Breslau für den zweigleisigen elektrifizierten Güterverkehr.

Luftverkehrsanbindung verbessern und Wasserstraßen sichern

Die beiden sächsischen Verkehrsflughäfen Halle/Leipzig und Dresden stagnieren in ihrer Entwicklung. Neue Konzepte der touristischen Erschließung und für den Geschäftsreiseverkehr sind erforderlich. Deshalb werden wir uns für die Etablierung neuer Direktflüge zu europäischen Knotenpunkten wie London, Amsterdam, Paris, Mailand, Zürich und nach Skandinavien einsetzen.

Wir möchten erreichen, dass die Zubringerverbindungen nach Frankfurt, München, Köln, Düsseldorf und Hamburg ausgebaut werden. Wir fordern die konsequente Umsetzung des Fluglärmsgesetzes, insbesondere die Einhaltung der Bauverbote in Flughafennähe.

Nachtflugverbote sind nicht die richtige Antwort auf Lärmbelästigungen und daher auf das notwendige Maß zu begrenzen. Einen weiteren Ausbau der Verkehrslandeplätze lehnen wir ab.

Die erfolgreiche Entwicklung der sächsischen Binnenhäfen als überregionale Logistikzentren muss gesichert werden. Die für die langfristige Gewährleistung der bisherigen Nutzung der Elbe als Bundeswasserstraße erforderlichen Instandhaltungsmittel für Bühnen und Fahrrinnenfreihaltung müssen bereitgestellt werden. Eine Fahrrinnenvertiefung tragen wir nur im Zusammenhang mit einem Hochwasserschutzkonzept mit. Sie ist erst dann möglich, wenn ein Hochwasserschutz HQ 100 im gesamten Fluss- und Nebenarmverlauf der Elbe hergestellt worden ist.

Mehr Wettbewerb auf Straße und Schiene

Für den Regional- und Nahverkehr setzen wir auf die Kraft des Wettbewerbs. Wir werden für die umfassende Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen, insbesondere im Schienenpersonen- und Busnahverkehr sorgen. Dies führt zu einer höheren Verkehrsleistung in besserer Qualität. Der Wettbewerb soll vor allem über das unternehmerische Konzept und die Servicequalität geführt werden. Die Losgrößen sind so zu gestalten, dass auch mittelständische Anbieter, insbesondere bei zu vergebenden Busverkehren, eine faire Chance im Wettbewerb bekommen. Die Kooperation und wo möglich auch der Zusammenschluss von Verkehrsverbänden wird von uns unterstützt.

Mehr Wettbewerb ist auch im Fernverkehr dringend notwendig, insbesondere im Schienenfernverkehr. Die im Ergebnis der Bahnreform entstandenen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen können nur dann wachsen, wenn es faire Wettbewerbsbedingungen, einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie ein transparentes und gerechtes Trassenpreissystem gibt. Zum fairen Wettbewerb gehört auch eine umfassende Beteiligung nichtbundeseigener Eisenbahnen bei anstehenden Infrastrukturentscheidungen.

Der Busfernverkehr muss von den bürokratischen Fesseln des Personenbeförderungsgesetzes befreit werden. Wir wollen Parallelverkehre verschiedener Verkehrsträger ermöglichen, um den Wettbewerb über die bessere Aufgabenerfüllung entscheiden zu lassen.

Mobilität in Städten gewährleisten

Unser besonderes Augenmerk gilt auch der Mobilität in den Städten. Ideologische Verkehrskonzepte, die auf Fahrverbote, rasant steigende Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen, eine Citymaut und Pflörtnerampeln setzen, werden auf unseren entschiedenen Widerstand stoßen. Wichtige innerstädtische Verkehrsprojekte, die zur Entlastung der Städte von Staus und Abgasen beitragen, wie zum Beispiel die Waldschlößchenbrücke in Dresden, werden von uns nachdrücklich unterstützt. Verkehrskontrollen sind grundsätzlich an Unfallschwerpunkten und in der Nähe von Schulen und Kindergärten angebracht, nicht jedoch zur Sanierung kommunaler Haushalte.

Neue Wege müssen auch bei der Infrastrukturfinanzierung gegangen werden. Wir treten dafür ein, dass verstärkt Finanzierungs- und Betreibermodelle (PPP), insbesondere bei Maßnahmen im Straßenbau, eingesetzt werden. PPP-Modelle bieten sich insbesondere im Schienenwegebau an, da eine Refinanzierung über Trassenpreise vergleichsweise einfach möglich ist. Wir wollen verstärkt privates Know-how erschließen, in dem aus diesem Bereich professionelles Projektmanagement und Investitionscontrolling bei der Planung, Finanzierung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen eingesetzt wird. Langfristig ist zudem ein Umstieg auf die Nutzerfinanzierung der Infrastruktur sinnvoll.