

Verordnung

der Sächsischen Staatsregierung

über den Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen

Vom 27. August 1999

Aufgrund von § 11 Abs. 2 Satz 3 des Gesetzes zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen ([SächsLPIG](#)) vom 24. Juni 1992 (SächsGVBl. S. 259), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Kreisgebietsreformgesetzes und anderer kommunalrechtlicher Vorschriften vom 6. September 1995 (SächsGVBl. S. 285, 286), wird verordnet:

§ 1

Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr

Der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen vom 24. Juni 1999 ([Anlage zu dieser Verordnung](#)) wird für verbindlich erklärt.

§ 2

Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften

Der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen gilt, auch wenn bei seiner Aufstellung Verfahrens- oder Formvorschriften des Landesplanungsgesetzes verletzt worden sein sollten, nach § 12 Satz 1 [SächsLPIG](#) als von Anfang an gültig zu Stande gekommen, wenn die Verletzung dieser Verfahrens- oder Formvorschriften nicht innerhalb eines Jahres nach Verkündung dieser Verordnung schriftlich gegenüber der obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde unter Bezeichnung des Sachverhaltes, der die Verletzung begründen soll, geltend gemacht worden ist. Nach § 12 Satz 2 Halbsatz 1 [SächsLPIG](#) gilt dies nicht, wenn eine Vorschrift über die Verbindlicherklärung oder über die Bekanntmachung verletzt worden ist.

§ 3

In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.
Sie tritt am 31. Dezember 2011 außer Kraft. ¹

Dresden, den 27. August 1999

Der Ministerpräsident
Prof. Dr. Kurt Biedenkopf

Der Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit
Dr. Kajo Schommer

Hinweis:

Der mit vorstehender Verordnung verbindlich erklärte Fachliche Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen ist zur kostenlosen Einsicht durch jedermann während der Sprechzeiten bei den Raumordnungsbehörden (Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft, den Regierungspräsidien sowie Landratsämtern), den Regionalen Planungsverbänden, den Landratsämtern und den Stadtverwaltungen der Kreisfreien Städte niedergelegt.

Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr
des Freistaates Sachsen
Stand: 24. Juni 1999

Inhaltsverzeichnis

A Textteil**Glossar****PRÄAMBEL****I LEITBILD****II GRUNDSÄTZE UND ZIELE**

- 1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)/Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- 2 Schienenfernverkehr
- 3 Straßenverkehr
- 4 Luftverkehr
- 5 Binnenschifffahrt
- 6 Güterverkehr/Kombinierter Verkehr
- 7 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

B Zielkarte

Verkehrsinfrastrukturentwicklung

Glossar**Bundesfernstraßen**

Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) dienen dem weiträumigen, auch über den Freistaat Sachsen hinausgehenden Verkehr sowie der Verbindung der Ober- und Mittelzentren untereinander (Verbindungsfunktionsstufe I und II nach RAS-N) und bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz.

Eisenbahnstrecken des regionalen Verkehrs

Die Eisenbahnstrecken des regionalen Verkehrs sind im Wesentlichen Zubringerstrecken zu den Verdichtungsräumen. Sie dienen im Rahmen des Personenverkehrs dem SPNV und sind an Übergangsstellen mit dem übrigen ÖPNV vernetzt.

Eisenbahnstrecken des überregionalen Verkehrs

Die Eisenbahnstrecken des überregionalen Verkehrs sind bedeutende Eisenbahnstrecken, die im Zuge Überregionaler Verbindungsachsen große Bevölkerungspotenziale erschließen. Sie sind wichtiger Bestandteil innerdeutscher Fernverbindungen beziehungsweise des europäischen Verkehrsnetzes, dienen aber auch dem SPNV.

Eisenbahnstrecken sonstige/Bahnkörper

Die in der Zielkarte ausgewiesenen sonstigen Eisenbahnstrecken gehören nicht zum Netz des regionalen beziehungsweise überregionalen Eisenbahnverkehrs. Auf diesen Strecken wird im Wesentlichen kein öffentlicher Personenverkehr mehr durchgeführt. Die Strecken dienen teilweise dem Güterverkehr.

Gebietskategorie

Gebietskategorien beschreiben Räume, die eine weitgehend einheitliche Struktur aufweisen. Im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen werden die Gebietskategorien Verdichteter Raum (Verdichtungsraum, Randzone des Verdichtungsraumes) und Ländlicher Raum (Gebiete mit Verdichtungsansätzen im Ländlichen Raum, Gebiete ohne Verdichtungsansätze im Ländlichen Raum) unterschieden.

Grundsatz

Die Grundsätze des Fachlichen Entwicklungsplanes Verkehr (FEV) sind von allen öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, d.h. insbesondere bei der Planung, bei der Grund und Boden in Anspruch genommen wird, im Rahmen des ihnen zustehenden Ermessens gegeneinander und untereinander abzuwägen. Grundsätze, die die Bauleitplanung betreffen, sind in die bauleitplanerischen Entscheidungen als Abwägungsmaterial einzustellen.

Güterverkehrszentrum (GVZ)

GVZ sind infrastrukturelle Anlagen für Umschlag, Behandlung und Lagerung von Gütern, an Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern beziehungsweise -arten des Güternah- und Güterfernverkehrs. Sie dienen einer optimalen Gestaltung der Übergangs- und Umschlagmöglichkeiten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und -arten sowie der Organisation und Umsetzung von Güterverteil- und Gütersammelsystemen. Insbesondere soll die Verlagerung des schweren Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße erreicht werden.

Kombinierter Ladungsverkehr (KV)

Der KV ist ein Gütertransportsystem, bei dem die Systemvorteile verschiedener Verkehrsträger für den Transport von kompletten Ladungseinheiten genutzt werden. Es wird unterschieden zwischen unbegleitetem Kombinierten Ladungsverkehr (konventioneller KV) und begleitetem Kombinierten Ladungsverkehr (zum Beispiel „Rollende Landstraße“).

Leitbild

Im Leitbild werden die verkehrspolitischen Leitlinien des Freistaates Sachsen formuliert.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

MIV ist die individuell zugängliche Beförderung von Personen im Nah- und Fernverkehr, unabhängig von Fahrplänen und vorgegebenen Fahrtrouten. Als Verkehrsmittel werden überwiegend Pkw genutzt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

ÖPNV ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. Ein solcher Verkehr liegt vor, wenn bei der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Beförderungsstrecke 50 Kilometer oder die Beförderungszeit eine Stunde nicht übersteigt. Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, die im Freistaat Sachsen den Kommunen als freiwillige Aufgabe übertragen ist.

Raumbedeutsame Verkehrsmaßnahmen

Raumbedeutsame Verkehrsmaßnahmen sind verkehrliche Infrastrukturvorhaben, die eine großräumige, überregionale und regionale Verbindungsfunktion besitzen. Sie fördern eine effiziente, umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsprozess-gestaltung und tragen wesentlich zur Gewährleistung der Mobilität der Bürger und der Wirtschaft sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Schiennenpersonennahverkehr (SPNV)

SPNV ist eine Form des öffentlichen Personennahverkehrs mit schienengebundenen Verkehrsmitteln. Ein solcher Verkehr liegt vor, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Beförderungsweite von 50 Kilometern oder die Beförderungszeit von einer Stunde nicht überschritten wird.

Schnittstellen

Schnittstellen sind Berührungspunkte zwischen Linien beziehungsweise Relationen verschiedener Verkehrsträger. Diese sind gekennzeichnet durch die Möglichkeit, an Zugangsstellen der Personenverkehrsträger umzusteigen beziehungsweise an Ladestellen Güter umzuschlagen. Entsprechend ihrer verkehrsgeografischen Bedeutung werden geeignete Schnittstellen zu Übergangsstellen des Personenverkehrs beziehungsweise zu Anlagen des Kombinierten Ladungsverkehrs ausgeformt.

Staatsstraßen

Staatsstraßen dienen dem weiträumigen Durchgangsverkehr innerhalb des Freistaates Sachsen, der durch mehrere Stadt- und Landkreise verläuft, sowie der Verbindung der Mittel- und Unterebenen untereinander und zwischen diesen und den höherrangigen Zentren (Verbindungsstufe II und III a nach RAS-N). Sie bilden untereinander und mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz.

Standardgerechtes Straßennetz

Der standardgerechte Aus- und Neubau von Außerortsstraßen erfolgt entsprechend den eingeführten

Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS).

Übergangsstellen

Übergangsstellen sind Schnittstellen zwischen verschiedenen Personenverkehrsträgern, dienen ihrer Verknüpfung und gewährleisten aufgrund ihrer baulichen Gestaltung zeitgünstige Umsteigebeziehungen.

Überregionale Verbindungsachsen

Überregionale Verbindungsachsen sind Achsen, die das Grundgefüge der räumlichen Verflechtung von Verdichtungsräumen und Zentralen Orten darstellen. Sie sollen über den Freistaat Sachsen hinweg die sächsischen Oberzentren mit entsprechenden Zentren der angrenzenden Bundesländer und des benachbarten Auslandes verbinden.

Verkehrsarbeit

Aufwand, der zur Überwindung von Entfernungen zwischen Quell- und Zielort bei der Beförderung von Personen (Maßeinheit Personenkilometer [Pkm]) beziehungsweise beim Transport von Gütern (Maßeinheit Tonnenkilometer [tkm]) erforderlich ist.

Vorbehaltsgebiet

Vorbehaltsgebiete sind gemäß Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP), S. Z-34 Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung (vergleiche § 7 Abs. 4 Z. 1 [Raumordnungsgesetz](#) vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081, [ROG](#))).

Das sind Trassen oder Standorte, auf denen einem bestimmten, überörtlich bedeutsamen verkehrlichen Belang bei der Abwägung mit konkurrierenden Nutzungsansprüchen besonderes Gewicht beizumessen ist.

Vorranggebiet

Vorranggebiete sind gemäß Landesentwicklungsplan (LEP), S. Z-34 Ziele der Raumordnung und Landesplanung (vergleiche LEP Z-34 und in § 7 Abs. 4 Z. 1 [ROG](#)).

Das sind Trassen oder Standorte, auf denen eine bestimmte – hier die verkehrliche – Aufgabe vorrangig vor anderen Aufgaben zu erfüllen ist und in denen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein müssen.

Zentrale Orte

Zentrale Orte sind Städte und Gemeinden, die Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens im Freistaat Sachsen bilden oder als solche entwickelt werden sollen. Sie übernehmen über die Versorgung ihrer eigenen Bevölkerung hinaus Versorgungsaufgaben für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereiches. Es werden Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentren unterschieden.

Ziele

Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes (§ 3, 2 [ROG](#)). Im FEV wird zwischen den Zielkategorien „Ist-Ziel“ (können nur im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens nach § 11 Abs. 2 in Verbindung mit § 4 Abs. 5 [SächsLPIG](#) überwunden werden) und „Soll-Ziel“ (enthält ein sogenanntes Restemessen) unterschieden.

„Ist“- und „Soll“-Ziele sind gleichermaßen verbindlich, solange im einzelnen Fall keine atypischen Umstände vorliegen, die der Planungsträger nicht vorhersehen konnte. Ein atypischer Fall liegt dann vor, wenn bei objektiver Betrachtung des konkreten Einzelfalls ein Festhalten am Ziel unter Beachtung der Gesamtaussage des Planes nicht gerechtfertigt erscheint. In derart atypischen Einzelfällen kann von einem „Soll“-Ziel abgewichen werden, ohne dass ein Zielabweichungsverfahren gemäß § 11 Abs. 2 in Verbindung mit § 4 Abs. 5 [SächsLPIG](#) durchgeführt werden muss.

PRÄAMBEL

Aufgabe des Fachlichen Entwicklungsplanes Verkehr ist es, die Verkehrsträger im Freistaat Sachsen zu einem leistungsfähigen, ökologisch verträglichen und ökonomischen Verkehrssystem zu entwickeln, um

- gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen Sachsens herzustellen,
- die Standortvoraussetzungen für eine günstige wirtschaftliche Entwicklung Sachsens zu erhalten und zu schaffen,
- das Zusammenwachsen Europas zu fördern.

Die Notwendigkeit, einen – den Landesentwicklungsplan konkretisierenden – Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr aufzustellen, folgt aus der Erkenntnis, dass sich die Verkehrs- und Raumentwicklung gegenseitig beeinflussen. Der Raumbedarf des Verkehrs ist mit konkurrierenden Raumnutzungsansprüchen in Einklang zu bringen und rechtlich abzusichern. Wichtige Trassen und Standorte der Verkehrsinfrastruktur werden freigehalten. Der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr wird gemäß § 11 des Sächsischen Landesplanungsgesetzes (**SächsLPIG**) aufgestellt und ist somit ein rechtliches Instrument zur Sicherung und Durchsetzung der verkehrlichen Ziele im Freistaat Sachsen.

Durch die in dem Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr enthaltenen Ziele und Grundsätze der Raumordnung soll sichergestellt werden, dass

- Trassen und Standorte gesichert werden,
- Sachsen bestmöglich in das deutsche und europäische Verkehrsnetz eingebunden wird,
- die verkehrlichen Verbindungen der Teilräume Sachsens optimiert und
- gleichwohl zusätzliche Verkehre möglichst vermieden, Umweltbelastungen weiter abgebaut sowie die Verkehrsarten Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Binnenschifffahrt, Fahrrad- und Fußgängerverkehr verstärkt genutzt werden.

Um dies zu erreichen, werden

- der öffentliche Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr,
- der Schienenfernverkehr,
- der Straßenverkehr,
- der Luftverkehr,
- die Binnenschifffahrt,
- der Güterverkehr,
- der Fahrrad- und Fußgängerverkehr

zu einem integrierten Verkehrssystem fortentwickelt.

Gegenstand der im Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr aufgestellten Ziele und Grundsätze der Raumordnung sind Verkehrsmaßnahmen von landesweiter Bedeutung.

Die Bindungswirkungen der festgesetzten Ziele und Grundsätze der Raumordnung ergeben sich aus dem **Raumordnungsgesetz (ROG)**, dem Landesplanungsgesetz (**SächsLPIG**), dem **Baugesetzbuch (BauGB)** sowie den in sonstigen Gesetzen enthaltenen Raumordnungsklauseln. Werden Vorranggebiete für Trassen, Standorte oder sonstige Gebiete ausgewiesen, so sind dort andere raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen, soweit diese mit dem festgesetzten Ziel der Raumordnung nicht vereinbar sind.

Der Inhalt der Ziele und Grundsätze der Raumordnung ergibt sich aus dem Text- und **Kartenteil** . Sie werden im Text mit „ Z “ beziehungsweise mit „ G “ gekennzeichnet.

Der **Kartenteil** besteht aus der **Zielkarte** . Fünf Erläuterungskarten für die Planungsregionen werden zur Information nachgereicht.

Ein Anspruch, insbesondere gegen den Freistaat Sachsen, auf Realisierung, Finanzierung oder finanzielle Förderung von Maßnahmen zur Verwirklichung der festgesetzten Ziele und Grundsätze der Raumordnung kann aus dem Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr nicht abgeleitet werden.

Der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr zeichnet den Bestand entsprechend der i. Mai 1999 bestehenden Sach- und Rechtslage auf. Änderungen können sich aufgrund laufender

Rechtsstreitigkeiten ergeben. Dies gilt vor allem für Verfahren zur Umstufung von Bundes- und Staatsstraßen. Die Darstellung ergeht unbeschadet der fortbestehenden Planungen des Freistaates.

Der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr wird, sofern rechtliche oder tatsächliche Gründe dies verlangen, fortgeschrieben. Spätestens nach 10 Jahren tritt er außer Kraft.

I LEITBILD

Zur stabilen Weiterentwicklung der Lebensqualität, der Raumstruktur und der Wirtschaft in allen Landesteilen ist eine für die Umwelt verträgliche Mobilität anzustreben. Hierzu soll die Verkehrsinfrastruktur gemäß den Ergebnissen fachwissenschaftlich fundierter, ressortübergreifend geführter Untersuchungen zur integrierten Verkehrs- und Raumentwicklung ausgebaut werden. Die integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung im Sinne des FEV zielt insbesondere auf eine planerische Anpassung von Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung.

1. Die aus der ganzheitlichen Betrachtung des Landesentwicklungsplanes und seinen Rahmenvorgaben abgeleiteten Maßnahmen des FEV sollen die wirtschaftliche, sozial ausgewogene, ökologisch verträgliche Entwicklung befördern und zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen im Freistaat Sachsen beitragen.

Zur Sicherung und Weiterentwicklung der Strukturpotenziale sind unter Berücksichtigung von Strukturelementen, wie

- den europäischen Verdichtungs- und Agglomerationsräumen,
- der europäischen Cityregion „Sachsendreieck“,
- den Überregionalen Achsen,
- den Planungsregionen,
- den Gebietskategorien,
- den Zentralen Orten,
- den Gemeinden

funktionstüchtige Verkehrsverbindungen auszubauen und zu entwickeln.

Die Ländlichen Räume sind verkehrlich als Lebens- und Wirtschaftsgebiete mit eigenständiger Bedeutung zu entwickeln und sollen an das Verkehrsnetz der Verdichtungsräume angebunden werden.

2. Es ist anzustreben, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizient zu nutzen und entsprechend dem Ausbaustandard in der Bundesrepublik Deutschland sowie den Vorstellungen der EU zu den transeuropäischen Netzen gezielt zu erneuern und zu erweitern.

- Die auszubauende und dann intakte Verkehrsinfrastruktur soll die zu erwartenden Verkehre netz-, umwelt- und ressourcenverträglich aufnehmen.
- Auf den transeuropäischen, überregionalen, regionalen und zwischengemeindlichen Verkehrsverbindungen soll die Leistungsfähigkeit gesichert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
- Um das Zusammenwachsen Europas zu fördern, ist das sächsische Verkehrsnetz mit denen seiner östlichen Nachbarstaaten bestmöglich zu verknüpfen. Die hierzu erforderlichen Grenzübergänge sollen hergestellt werden.
- Um eine vorteilhafte Position Sachsens im Wettbewerb der Länder und ihrer Teilräume in Deutschland und der Europäischen Union zu sichern, sollen günstige Verkehrsinfrastrukturen geschaffen werden.
- Siedlungsstrukturentwicklung und Standortentscheidungen sollen in Abstimmung mit kommunalen Interessen durch Steigerung der Attraktivität vorhandener Verkehrsinfrastruktur beeinflusst werden, um eine verstärkte Nutzung des ÖPNV zu erreichen.

3. Durch eine integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung soll zur notwendigen Verkehrsvermeidung und Minimierung der Verkehrsarbeit beigetragen werden.

- Die Gestaltung des leistungsfähigen, umweltschonenden Gesamtverkehrssystems soll von einer zweckmäßigen Nutzung aller Verkehrsträger ausgehen, die zu einem

verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsverbund zu entwickeln sind. Die an die Verkehrsinfrastrukturentwicklung angelehnte Standortentwicklung vermeidet Wege.

- Die Bündelung der Verkehre trägt zur Verkehrsreduzierung bei.
- Eine Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Personennahverkehr beziehungsweise die verstärkte Abwicklung des Gütertransports auf der Schiene soll eine Entlastung der Straße bewirken.
- Dem Ausbau und der intensiven Nutzung vorhandener Trassen ist grundsätzlich der Vorrang gegenüber der Neuerrichtung von Verkehrswegen zu geben.

4. Die integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung soll die Verkehrsarten Eisenbahnverkehr, ÖPNV, Binnenschifffahrt sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr stärken.

- Dem sich verfestigenden Trend, immer mehr Verkehrsleistungen auf der Straße zu erbringen, ist stärker als bisher entgegenzuwirken.
- Innovative Lösungen für die Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs, für die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt sind in besonderer Weise anzustreben.
- Der Schienenverkehr soll durch notwendige Investitionen in den Fahrweg, die Ausrüstung und die Betriebsmittel zur „Schnellen Bahn“ weiterentwickelt werden, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist.

5. Verkehrskonzepte sind ausgehend von einem ganzheitlichen Ansatz der Verkehrs- und Raumentwicklung unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -arten zu erarbeiten.

- Aus ganzheitlichen Lösungsansätzen für den Personen- und Güterverkehr sind komplexe Maßnahmen für die Entwicklung der Netz- und Angebotsstruktur jedes einzelnen Verkehrsträgers und deren Verknüpfungen abzuleiten.
- Integrierte Verkehrskonzepte bilden die Grundlage für eine leistungsfähige und verträgliche Verkehrsentwicklung.
- Auf diesem Wege soll dazu beigetragen werden, Wirtschaftswachstum ohne entsprechendes Verkehrswachstum zu erreichen. Die Strategie zielt dabei sowohl auf die Verkehrsreduzierung als auch auf die Aufwandsreduzierung.
- Insbesondere in den Verdichtungsräumen sollen Verkehrszuwächse verstärkt durch den ÖPNV, den Fahrrad- und Fußgängerverkehr abgewickelt werden.

6. Die Arbeitsteilung und Verknüpfung der Verkehrsträger ist aus dem integrierten Verkehrskonzept abzuleiten.

- Die Nutzung der einzelnen Verkehrsarten ist entsprechend deren ökonomischen und ökologischen Systemstärken zu fördern, um eine für die Umwelt verträgliche Mobilität zu sichern.
- Darüber hinaus sind die Verkehrsarten Eisenbahnverkehr, ÖPNV und Binnenschifffahrt durch eine umfassende Koordination zu stärken. Durch optimale Verknüpfungsbedingungen auch mit dem Rad- und motorisierten Individualverkehr soll – insbesondere in den Verdichtungsräumen – der Einzugsbereich des ÖPNV erweitert werden.
- Zur Verknüpfung von schienen- und straßengebundenem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie von ÖV und motorisiertem Individualverkehr sollen Schnittstellen (Übergangs-/ Übergabestellen) geplant werden, die sich durch kurze und sichere Umsteigewege, eine funktionsgerechte Ausstattung (Service- und Versorgungseinrichtungen) sowie durch Strukturverdichtung und Funktionsmischung im Einzugsbereich auszeichnen. Überdies sollen durch die entsprechende Abstimmung der Fahrpläne die Wartezeiten beim Umsteigen minimiert und damit insgesamt qualitativ hochwertige Umsteigebeziehungen angeboten werden. Die Integration behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen ist zu gewährleisten.
- Höherrangige und kooperierende Zentrale Orte sollen umsteigefrei verbunden werden.
- Konkurrierende Verkehre innerhalb des ÖPNV sind zu überprüfen.
- Im Bereich des Güterverkehrs soll die Kombination zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Binnenwasserstraße ausgebaut werden (Kombinierter Verkehr).
- Neben der Gestaltung von Güterverkehrszentren sollen entsprechend dem regionalen Bedarf Umschlagstellen des Kombinierten Verkehrs errichtet werden.
- Die Verbindungen der Güterverkehrsstandorte mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz sind so zu planen, dass der Transport ungehindert erfolgen kann und negative

Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete weitestgehend ausgeschlossen werden.

7. Die integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung soll durch neue Verkehrssysteme, -techniken und -organisationen unterstützt werden.

- Moderne Technologien im Bereich der Fahrzeugentwicklung und Telematik sollen zur Steuerung und Koordination eingesetzt werden. Die Palette umfasst dabei Systemlösungen und -komponenten, die für die verkehrsträgerübergreifenden Abläufe und deren „Informationsvernetzung“ erforderlich sind. Insbesondere auf den Überregionalen und Regionalen Achsen sollen innovative Technologien eine wesentliche Verbesserung der Ökonomie und Ökologie der Verkehrsprozesse sichern.
- Der Einsatz moderner Kommunikationstechnologien und Telematiksysteme ermöglicht, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit aller Verkehrssysteme beizutragen.

II GRUNDSÄTZE UND ZIELE

Kapitel 1:

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) / Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

G 1.1

Zur Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Freistaat Sachsen und im Interesse des Umweltschutzes ist der gesamte ÖPNV baulich und organisatorisch weiterzuentwickeln. Insbesondere ist die Integration des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in das Gesamtsystem des ÖPNV zu intensivieren.

G 1.2

Der ÖPNV ist – auch durch Übergangsstellen – mit den Netzen der anderen Personenverkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen.

G 1.3

Die Übergangsstellen sind entsprechend den Bedürfnissen behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen auszugestalten und städtebaulich zu integrieren.

G 1.4

Unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ist durch eine attraktive Bedienung mit öffentlichen Verkehrsträgern das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu beeinflussen, so dass eine verstärkte Nutzung des ÖPNV erreicht wird.

G 1.5

Die nachfolgend aufgeführten und in der Zielkarte dargestellten Eisenbahnstrecken werden als Vorbehaltsgebiete ausgewiesen. Ihre Trassen sind freizuhalten:

- Torgau – (Pretzsch)
- Eilenburg – Bad Düben
- Weißwasser – (Forst)
- Kamenz – (Hohenbocka)
- Görlitz – Königshain-Hochstein
- Löbau – Großpostwitz
- Niedercunnersdorf – Herrnhut – Oberoderwitz
- Königsbrück – Straßgräbchen-Bernsdorf
- Arnsdorf – Dürrröhrsdorf
- Trebsen – Brandis
- Riesa – Nossen
- Berthelsdorf – Langenau
- Roßwein – Hainichen

- Aue – Blauenthal
- Chemnitz – Wechselburg
- Rochlitz – Waldheim
- Neukieritzsch – Pegau
- Böhlen – Espenhain
- (Altenburg) – Steinbach – Narsdorf
- Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg
- Walthersdorf – Crottendorf
- (Seelingstädt) – Werdau
- Neumark – (Greiz)
- Schönberg – (Hirschberg)
- Leipzig-Plagwitz – (Pörsten)
- Leipzig-Leutzsch – (Merseburg).

Z 1.1

An den vom SPNV mitgenutzten überregionalen Strecken sind entsprechend dem zu erschließenden Nachfragepotenzial Stationen vorzusehen.

Z 1.2

Im Verdichtungsraum Leipzig/Halle ist in Abstimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt ein S-Bahn-Netz als Teil eines länderübergreifenden Gesamtverkehrssystems zu entwickeln. Die in der **Zielkarte** ausgewiesenen Trassen bis:

- Halle (Saale) Hauptbahnhof
- Delitzsch
- Borsdorf
- Gaschwitz
- Miltitzer Allee/Markranstädt
- Taucha

sind Vorranggebiete zugunsten der Nutzung durch die S-Bahn.

Für die Netzergänzungen:

- Tunnelverbindung (City-Tunnel) zwischen Leipzig Hauptbahnhof und Leipzig Bayerischer Bahnhof,
- Verbindungsbogen im Streckenabschnitt Leipzig/Stötteritz – Paunsdorf – Engelsdorf,
- Streckenabschnitt Miltitzer Allee – Markranstädt

werden entsprechend der in der **Zielkarte** dargestellten Trassen ebenfalls Vorranggebiete ausgewiesen.

Z 1.3

Im Verdichtungsraum Dresden ist ein S-Bahn-Netz zu entwickeln, in dem Trassen bis zu folgenden Punkten zu sichern sind:

- Pirna
- Meißen Triebischtal
- Flughafen Dresden/Arnsdorf
- Tharandt.

Die in der **Zielkarte** dargestellten Trassen werden hierfür als Vorranggebiete ausgewiesen.

Z 1.4

Im Verflechtungsbereich des Oberzentrums Chemnitz sind Direktverbindungen von und zur Innenstadt Chemnitz durch den Ausbau des Straßenbahn-/Stadtbahn-Netzes und Teilen des Eisenbahn-Netzes vorzusehen. Die Trassen sind bis zu folgenden Punkten zu sichern:

- Stollberg (Sachsen)
- Limbach-Oberfrohna
- Burgstädt
- Flöha
- Hohenstein-Ernstthal.

Die in der Zielkarte dargestellten Trassen werden hierfür als Vorranggebiete ausgewiesen.

Z 1.5

Für den Ausbau der nachfolgend aufgeführten und in der Zielkarte dargestellten Eisenbahnstrecken des regionalen Verkehrs:

- (Halle) – Delitzsch – Eilenburg
- Priestewitz – Großenhain – (Ruhland)
- Kamenz – Arnsdorf
- Görlitz – Zittau
- Horka – Hoyerswerda – (Ruhland)
- Bautzen – Knappenrode
- Bischofswerda – Zittau
- Löbau – Ebersbach
- Eibau – (Varnsdorf) – Mittelherwigsdorf
- Dresden-Klotzsche – Königsbrück
- Dresden-Klotzsche – Dresden Grenzstraße einschließlich Anschluss Flughafen
- Heidenau – Altenberg
- Pirna – Neustadt
- Bautzen – Wilthen
- Neukirch West – Bad Schandau
- Beucha – Brandis
- Borsdorf – Coswig
- Freiberg – Holzgau
- Niederwiesa – Hainichen
- Flöha – Bärenstein
- Flöha – Marienberg
- Pockau – Neuhausen
- Stollberg – St. Egidien
- Chemnitz Süd – Aue
- Neukieritzsch – Geithain
- Rochlitz – Narsdorf
- Glauchau – Großbothen
- Zwickau – Johanngeorgenstadt
- Zwickau – Falkenstein
- Herlasgrün – Klingenthal/Adorf
- (Greiz) – Weischlitz
- Plauen – Bad Brambach
- Riesa – (Falkenberg)
- Leipzig – (Zeit)

sind Trassen freizuhalten. Sie sind in der Zielkarte als Vorranggebiet ausgewiesen.

Z 1.6

Die in Ausbau befindlichen nachgenannten Schmalspurbahnen sollen als Eisenbahnstrecken des regionalen Verkehrs in den öffentlichen Personennahverkehr integriert und in ihrer touristischen Bedeutung fortentwickelt werden.

- Zittau – Kurort Oybin/Kurort Johnsdorf
- Radebeul Ost – Radeburg (Lößnitzalbahn)
- Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf (Weißeritzalbahn)
- Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (Fichtelbergbahn)
- Oschatz – Altmügeln (Döllnitzbahn).

Die hierzu in der Zielkarte ausgewiesenen Trassen sollen als Vorranggebiete freigehalten werden.

Z 1.7

Die nachfolgend aufgeführten und in der Zielkarte ausgewiesenen Eisenbahngrenzübergänge für den Personenverkehr

- Görlitz
- Zittau
- Ebersbach
- Bad Schandau/Schöna
- Bärenstein
- Johanngeorgenstadt
- Bad Brambach

sind in ihrem Bestand zu sichern und weiterzuentwickeln. Darüber hinaus sollen in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung an den aufgeführten und in der Zielkarte ausgewiesenen Orten weitere Eisenbahngrenzübergänge neu- oder weiterentwickelt werden:

- Horka
- Ostritz
- Hirschfelde
- Großschönau
- Sebnitz
- Klingenthal.

Begründung: (zu G 1.1 bis G 1.5 und Z 1.1 bis Z 1.7)

Ziel des FEV ist es, die Verkehrsinfrastruktur für den schienengebundenen, den straßengebundenen und sonstigen ÖPNV zu einem integrierten Verkehrssystem fortzuentwickeln, um eine landesweite Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Dazu ist die Bildung von Zweckverbänden und Verkehrskooperationen auch ländergrenzenüberschreitend anzustreben.

Hingewiesen wird darauf, dass der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr allein die Verkehrsinfrastruktur von überregionaler Bedeutung, nicht aber die nutzenden Betriebssysteme behandelt. Insofern wurde auf eine Darstellung von Buslinien verzichtet, da es sich hierbei ausschließlich um die Wiedergabe eines Betriebssystems handelt.

Der ÖPNV soll im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel als leistungsfähige, attraktive, fahrgast- und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr gesichert und entsprechend dem sich entwickelnden Bedarf ausgebaut werden. In verdichteten Räumen soll ihm der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Dies gilt auch im Zuge von Überregionalen Verbindungsachsen aufgrund der dort zu verzeichnenden Stärke der Verkehrsströme.

Durch den Ausbau des ÖPNV-Netzes wird dessen Attraktivität (Reisegeschwindigkeit, Zuverlässigkeit) gesteigert und die Position des ÖPNV im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr gestärkt.

In der Vernetzung mit dem Bus binden die Strecken des regionalen Eisenbahnverkehrs den Ländlichen Raum an die Verdichtungsräume an.

Übergangsstellen und P+R-Anlagen werden in der Karte nur für die S-Bahn-Netze und das Netz des Chemnitzer Modells ausgewiesen. Es wird empfohlen, diese Übergangsstellen und P+R-Anlagen zu realisieren. Insbesondere in den Kommunen erhöht eine städtebauliche Einbindung von Übergangsstellen in die Stadtstruktur die Attraktivität für den Nutzer erheblich. Weitere

Übergangsstellen und P+R-Anlagen können in den Regional-, Nahverkehrs- und Bauleitplänen ausgewiesen werden. Von besonderer Bedeutung ist die Gestaltung der Übergangsstellen zwischen Luft- und Eisenbahnverkehr/ÖPNV an den Verkehrsflughäfen Leipzig/Halle und Dresden.

Der SPNV auf den überregionalen Eisenbahnstrecken kann seine Erschließungsfunktion nur erfüllen, falls entsprechend dem Nachfragepotenzial Stationen vorgesehen werden.

Die Ausdehnung der Verdichtungsräume Leipzig und Dresden sowie die sich daraus ergebenden intensiven Verflechtungsbeziehungen – insbesondere die starken Pendlerströme zwischen den Oberzentren und den übrigen Verdichtungsräumen – erfordern leistungsfähige Schienenverbindungen, weshalb die in den Zielen Z 1.2, Z 1.3 vorgesehenen Aus- und Neubauvorhaben der Infrastruktur zu verwirklichen sind. Die gemäß standardisierter Bewertung entwickelten S-Bahn-Systeme zeichnen sich durch die dichte Zugfolge im Taktfahrplan, die Massenleistungsfähigkeit der Fahrzeuge sowie die hohe Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit aus. Der derzeit über die in Z 1.2 und Z 1.3 genannten Punkte für den Infrastrukturausbau hinausführende S-Bahn-Betrieb und dessen Fortentwicklung bleiben hiervon unberührt.

Die Tunnelverbindung (City-Tunnel) zwischen Leipzig Hauptbahnhof und Leipzig Bayerischer Bahnhof verbindet den Verdichtungsraum sowie die Region mit der Leipziger Innenstadt und stellt deshalb das Kernstück des S-Bahn-Netzes dar.

Für den Verflechtungsbereich des Oberzentrums Chemnitz wird ein sich ergänzendes Eisenbahn-/Straßenbahn-Netz nach der Karlsruher Praxis als „Chemnitzer Modell“ entwickelt. Dieses Modell integriert Stadtbahnverkehr, S-Bahn-ähnlichen Verkehr und SPNV. Die besonderen infrastrukturellen Gegebenheiten des Schienennetzes im Raum Chemnitz sowie die Identität der Spurweiten von Eisenbahn und Chemnitzer Straßenbahn gestatten die Verknüpfung der Netze. Dadurch entsteht eine leistungsfähige und schnelle Direktverbindung zwischen Umland und Innenstadt. Damit ist der ÖPNV in der Lage, die starken Pendlerströme aufzunehmen und die Innenstadt Chemnitz vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Weiterführende Untersuchungen über die in Z 1.4 genannten Strecken hinaus bleiben der Regionalplanung vorbehalten.

Die in Ziel 1.5 und Ziel 1.6 aufgeführten Strecken sollen wegen ihrer Verkehrsbedeutung, ihrer akzeptablen wirtschaftlichen Effizienz sowie ihrer Bedeutung als Zubringerstrecken für die Verdichtungsräume gesichert werden. Sie sollen in Abhängigkeit von ihrer perspektivischen Entwicklung ausgebaut werden. Dabei ist zu beachten, dass die Bestellung von SPNV-Leistungen in der Zuständigkeit der Zweckverbände liegt. Dies gilt insbesondere im Rahmen der regionalen Modellvorhaben „Chemnitz, Vogtland, Erzgebirgsstrecken, Neißealbahn“.

Auch für andere Eisenbahnstrecken soll in Abstimmung mit den örtlich zuständigen Nahverkehrsverbänden und Kommunen bei Einleitung, aber auch nach Abschluss von Verfahren zur Streckenstilllegung geprüft werden, ob eine Trasse für mögliche zukünftige Verkehrsaufgaben von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten ist. Unter besonderer Wahrung der kommunalen Interessen sollen diese Prüfungen durch die Regionalen Planungsverbände und im Rahmen deren Regionalpläne erfolgen.

Die in Ziel 1.7 benannten Eisenbahngrenzübergänge für den Personenverkehr sichern die Einbindung des sächsischen Eisenbahnnetzes in die europäische Region mit der Tschechischen Republik, Polen und darüber hinaus.

Kapitel 2: Schienenfernverkehr

G 2.1

Die Eisenbahn in Sachsen muss einen wesentlichen wirtschaftlich sinnvollen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten.

G 2.2

Der Schienenpersonenfernverkehr und der Schienengüterverkehr sind so zu entwickeln, dass Sachsen eine bestmögliche Anbindung an das nationale und an das europäische Eisenbahnnetz erhält.

G 2.3

Der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes wird angestrebt, um den Anteil der Eisenbahn an der Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs zu erhöhen.

G 2.4

Die zu verbessernden Schienenverbindungen sind mit den übrigen Verkehrsträgern zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen, so dass Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird.

Z 2.1

Die bedeutenden, Sachsen betreffenden Eisenbahnstrecken des überregionalen Verkehrs

- Leipzig – Dresden
- (Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Hof) – Plauen – Werdau/Zwickau – Leipzig – beziehungsweise Chemnitz – Dresden – Görlitz – (Republik Polen)
[Sachsenmagistrale]
- (Dortmund – Kassel – Erfurt – Gera) – Werdau – Zwickau – Glauchau – Chemnitz
[Mitte-Deutschland-Verbindung]
- (Frankfurt/Main – Erfurt) – Halle/Leipzig – (Berlin)
- (Berlin) – Dresden – (Prag)
- (Cottbus) – Görlitz
- Chemnitz – Riesa – (Berlin)
- Chemnitz – Leipzig
- Leipzig – (Cottbus – Frankfurt/Oder / Republik Polen)

und die Knoten Dresden, Leipzig, Chemnitz und Zwickau sind als Bestandteile wichtiger innerdeutscher Verbindungen beziehungsweise des europäischen Verkehrsnetzes mit Blick auf die gemeinschaftliche Leitlinie für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996) zu erhalten, aus- und neuzubauen (Z 2.2 und G 2.5).

Z 2.2

Ausbauvorhaben sind auf den nachfolgenden Strecken, wie in der Zielkarte ausgewiesen, zu realisieren:

1. Leipzig – Dresden
2. (Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Hof) – Plauen – Werdau/Zwickau – Leipzig - beziehungsweise Chemnitz – Dresden – Görlitz – (Republik Polen)
[Sachsenmagistrale]
3. (Erfurt) – Leipzig – (Berlin)
4. (Berlin) – Dresden
5. (Dortmund – Kassel – Erfurt – Gera) – Werdau – Zwickau – Glauchau – Chemnitz
[Mitte-Deutschland-Verbindung]
6. Dresden – (Tschechische Republik)
[Elbtalstrecke]
7. Chemnitz – Leipzig
8. (Cottbus) – Görlitz
9. Chemnitz – Riesa – (Berlin)
10. Leipzig – (Cottbus – Frankfurt/Oder).

G 2.5

Neubaumaßnahmen sollen auf den Strecken

1. **Leipzig – Dresden**
2. **(Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Hof) – Plauen – Werdau/Zwickau – Leipzig – beziehungsweise Chemnitz – Dresden – Görlitz – (Republik Polen)**
[Sachsenmagistrale]
3. **(Erfurt) – Leipzig – (Berlin)**
4. **Dresden – (Prag)**

innerhalb der kartografisch ausgewiesenen Korridore verwirklicht werden.

Begründung: (zu Z 2.1, Z 2.2 und G 2.5)

Die Anforderungen an das Schienennetz Sachsens werden mit der wirtschaftlichen Entwicklung im Freistaat und mit der europäischen Integration weiter zunehmen. Der Ausbaustandard des sächsischen Schienennetzes weist im Vergleich zu dem der alten Bundesländer noch erhebliche Defizite auf. Es ist deshalb nötig, das Eisenbahnnetz zum Bestandteil des integrierten Verkehrssystems in Sachsen fortzuentwickeln. Durch die geplanten Aus- und Neubauvorhaben wird insbesondere eine optimale Einbindung Sachsens in das deutsche und europäische Eisenbahnnetz sichergestellt. Dies wird zu Verkehrsverlagerungen führen.

Um die Schiene als konkurrenzfähiges Massenverkehrsmittel zu etablieren, muss deren Geschwindigkeitsniveau angehoben werden. Wo dieses Ziel durch Ausbaumaßnahmen nicht erreicht werden kann, sieht der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr Neubaumaßnahmen vor.

Innerhalb der dafür in der Karte ausgewiesenen Korridore werden nach weiteren Untersuchungen die Strecken für die vorgesehenen Neubauvorhaben festgesetzt. Dies ist bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Die Sachsenmagistrale verbindet den Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau mit den Verdichtungsräumen Leipzig und Dresden. Zugleich wird der oberzentrale Städteverbund über diese Achse an die Verdichtungsräume angebunden. Die Sachsenmagistrale erschließt folglich ein großes Bevölkerungs- und Wirtschaftspotenzial, weshalb sie auszubauen ist. Eine weitere Verbesserung des Fernverkehrs zwischen Leipzig und Plauen wird auch durch die Mitbenutzung des City-Tunnels Leipzig erreicht.

Mit dem Ausbau der Strecke Chemnitz – Leipzig wird die Entwicklung zur europäischen Cityregion „Sachsendreieck“ verkehrlich abgesichert. Zugleich wird die Region Chemnitz mit dem Verkehrsknoten Leipzig verbunden.

Durch den Aus- und Neubau der Strecken (Erfurt) – Leipzig – (Berlin) und (Berlin) – Dresden wird Sachsen mit der Bundeshauptstadt Berlin bestmöglich verbunden.

Die Verbindung zum südwestdeutschen Wirtschafts- und Siedlungsraum wird durch den Neubau des Streckenabschnitts (Erfurt) – Leipzig verbessert.

Der bedarfsgerechte Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung trägt der wirtschaftlichen und sozialen Verflechtung des Verdichtungsraumes Chemnitz/Zwickau mit Thüringen und dem westdeutschen Wirtschaftsraum Rechnung.

Die Neubauvorhaben im Raum Werdau, die Dennheritzer Kurve und die Nord-Kurve Leipzig schaffen die infrastrukturellen Voraussetzungen für neue Streckenverbindungen.

Kapitel 3: Straßenverkehr

Hinweis:

Gegenstand des FEV sind Bundesfern- und Staatsstraßen, für die der Bund oder der Freistaat Sachsen die Baulast trägt.

G 3.1

Die vorhandene Straßeninfrastruktur ist zu einem funktionstüchtigen und standardgerechten Netz auszubauen.

Z 3.1

Durch sechsstreifigen Ausbau sind die nachfolgend aufgeführten und in der Zielkarte dargestellten hochbelasteten Abschnitte der Bundesautobahnen zu erweitern:

- A 4 Landesgrenze Sachsen/Thüringen – Autobahndreieck Dresden-Nord (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15),
- A 14 Autobahnkreuz Schkeuditz – Autobahndreieck A 14/A 38 (Südumgehung Leipzig),
- A 72 Anschlussstelle Chemnitz-Süd – Autobahnkreuz Chemnitz.

Der hierzu jeweils freizuhaltende Trassenverlauf ist in der Zielkarte als Vorranggebiet ausgewiesen.

Z 3.2

Die in der Zielkarte dargestellten Neubaustrecken (Lückenschlüsse und Netzergänzungen) der folgenden Autobahnen

- A 17 Dresden – Bundesgrenze Deutschland/Tschechische Republik,
- A 38 Südumgehung Leipzig,
- A 72 Chemnitz – Leipzig (1. Abschnitt Autobahnkreuz Chemnitz – Niederfrohna)

sind als vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes schnellstmöglich zu realisieren. Der hierzu jeweils freizuhaltende Trassenverlauf ist in der Zielkarte als Vorranggebiet ausgewiesen.

Z 3.3

Die Bundesautobahn (BAB) A 72 Chemnitz – Leipzig (2. Abschnitt Niederfrohna/Penig – Südumfahrung Leipzig) ist in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufzunehmen und schnellstmöglich zu realisieren. Die in der Zielkarte ausgewiesenen Trassenvarianten sind Vorranggebiete.

Nachdem der Planfeststellungsbeschluss für das vorgenannte Teilstück der BAB A 72 bestandskräftig ist, wird insoweit für die verbleibenden nichtbeplanten Trassen die Eigenschaft als Vorranggebiet aufgehoben.

Z 3.4

Die in der Zielkarte entsprechend gekennzeichneten Abschnitte bestehender Bundesstraßen sind von zwei auf vier Fahrstreifen auszubauen. Hierfür werden Vorranggebiete ausgewiesen.

Z 3.5

Die in der Zielkarte entsprechend dargestellten Neubaumaßnahmen von Bundesstraßen (außer Ortsumgehungen) sind als vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes schnellstmöglich zu realisieren. Der hierzu jeweils freizuhaltende Trassenverlauf ist in der Zielkarte als Vorranggebiet ausgewiesen.

G 3.2

Die gemäß Z 3.5 als freizuhaltende Korridore in der Zielkarte dargestellten Neubaumaßnahmen sind Vorbehaltsgebiete.

Z 3.6

Die in der Zielkarte entsprechend gekennzeichneten Ortsumgehungen von Bundesstraßen sind an Stelle der durch die Gemeinden führenden Bundesstraßen zu realisieren. Die in der Zielkarte ausgewiesenen Trassen sind Vorranggebiete.

Z 3.7

Für die in der Zielkarte entsprechend markierten Gemeinden sind an Stelle der durch die Gemeinden führenden Bundesstraßen Ortsumgehungen zu planen und zu realisieren.

Begründung: (zu G 3.1, G 3.2 und Z 3.1 bis Z 3.7)

Die Straße ist – wie in Grundsatz 3.1 dargelegt – wichtiger Bestandteil eines integrierten und vielfach

verzweigten Verkehrssystem; sie trägt die Hauptlast des Verkehrs. Ein Industrie- und Transitland wie Sachsen ist auf ein leistungsfähiges Straßennetz angewiesen. Die Anforderungen an das Straßennetz werden mit der wirtschaftlichen Entwicklung weiter anwachsen. Sie beziehen sich vor allem auf die Funktionstüchtigkeit, Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der vorhandenen Anlagen. Der Europäische Binnenmarkt, insbesondere die bevorstehende Erweiterung der Europäischen Union um die östlichen Nachbarstaaten Sachsens und die damit zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungsbeziehungen erfordern die Herstellung weiterer Grenzübergänge.

Ein funktionstüchtig und standardgerecht ausgebautes Straßennetz ist auch erforderlich, um den Ländlichen Raum in das sächsische Verkehrssystem zu integrieren; so wird für gleichwertige Lebensbedingungen in Sachsen gesorgt. Die ÖPNV-Bedienung des Ländlichen Raumes erfolgt vorzugsweise über das Regionalbusnetz.

Im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen ist als Grundsatz ausgeführt (LEP III 7.4):

„Das sächsische Straßennetz ist zielgerichtet, maßvoll und umweltschonend entsprechend den sich verändernden Verkehrsbedürfnissen so auszubauen, dass es den Anforderungen des Nah- und Fernverkehrs gerecht wird, strukturschwache und periphere Räume gestärkt werden sowie eine möglichst große Entflechtung und Verteilung des Verkehrs erreicht wird.

Dazu sollen vorrangig

- die Qualität des bestehenden Netzes verbessert,
- die bestehenden Lücken geschlossen,
- die Durchlassfähigkeit des Netzes und der Knoten erhöht,
- erforderliche Ortsumgehungen gebaut,
- Unfallschwerpunkte beseitigt und
- Verkehrsnebenflächen naturnah gestaltet und extensiv gepflegt werden.“

Der Freistaat Sachsen besitzt ein dichtes, weitverzweigtes Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von 13 540 km Länge (Bundesautobahnen 447 km, Bundesstraßen 2 426 km, Staatsstraßen von 4 715 km, Kreisstraßen 5 952 km, Stand Mai 1999). Die Dichte des überörtlichen Straßennetzes gewährleistet eine ausreichende Erschließung. Der Ausbauzustand des Straßennetzes konnte gegenüber der Ausgangssituation im Jahr 1990 deutlich verbessert werden. Vom Ausbaustandard der alten Bundesländer sind die Straßen aber noch weit entfernt. Es fehlen großräumige Verbindungen und Ortsumgehungen sowie durchgängig leistungsfähig und verkehrssicher ausgebaute Straßen. Die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur entspricht oft nicht den Erfordernissen. Der Schwerpunkt bei Straßenbaumaßnahmen liegt auf der qualitativen Verbesserung des Straßennetzes. Straßenneubauten sind vorrangig für Ortsumgehungen sowie für Lückenschlüsse und Netzergänzungen vorgesehen.

Die geplanten Aus- und Neubauvorhaben im Bundesfernstraßennetz orientieren sich am Verlauf der Überregionalen und Regionalen Achsen. Notwendigkeit und Umfang der Maßnahmen leiten sich aus der Diskrepanz zwischen der Verbindungsfunktion und den bestehenden Verkehrsverhältnissen, der Entwicklung der Siedlungstätigkeit, den Anforderungen der Wirtschaft sowie den Belangen des Umweltschutzes ab.

Der Aus- und Neubau des Bundesfernstraßennetzes ist von besonderer verkehrspolitischer Dringlichkeit.

Die Ergänzung des sächsischen Autobahnnetzes trägt zur dauerhaften Überwindung der Teilung Europas bei. Sachsen wird entsprechend dem Leitschema des transeuropäischen Straßennetzes (Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996) in das europäische Autobahnnetz eingebunden. Im Leitschema sind die sächsischen Bundesautobahnen A 4, A 13, A 14 und die geplante A 17 ausgewiesen.

Angesichts der besonderen raumordnerischen Bedeutung des Verlaufs der A 72 Chemnitz – Leipzig (2. Abschnitt Niederfrohna – A 38 [Südumgehung Leipzig]) erfordert die Trassenauswahl komplexe Untersuchungen. Das für eine Auswahlentscheidung erforderliche Abwägungsmaterial liegt derzeit nur insoweit vor, als Trassenvarianten ausgewiesen werden können. Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse dieser komplexen Untersuchungen umgesetzt werden können, sind diese Trassenvarianten zu sichern. Damit wird eine optimale Linienführung gewährleistet.

Mit der Ergänzung des Bundesfernstraßennetzes in Sachsen wird die gute Erreichbarkeit aller

Teilräume gewährleistet. Damit wird eine räumlich ausgewogene, langfristig wettbewerbsfähige Wirtschaftsstruktur gefördert.

Das ausgebaute Bundesfernstraßennetz ist aufgrund seiner hohen Effizienz und Verkehrssicherheit prädestiniert zur Entlastung nachgeordneter Netze.

Dem Ausbau des Bundesfernstraßennetzes wird gegenüber dem Neubau der Vorrang eingeräumt. Die Umweltverträglichkeit der geplanten Aus- und Neubauvorhaben belegen die durchgeführten Studien.

Die Trassen der Ortsumgehungen werden in der Karte ausgewiesen und durch den FEV gesichert, soweit ihr Verlauf raumordnerisch bedeutsam ist. Für die in der Karte entsprechend markierten Orte sind im Zuge von Bundesstraßen Ortsumgehungen vorzusehen. Den Verlauf der Ortsumgehungen zu bestimmen, bleibt der Fach-, Regional- und Bauleitplanung vorbehalten.

Z 3.8

Der für den Neubau von Staatsstraßen jeweils freizuhaltende Trassenverlauf ist in der Zielkarte als Vorranggebiet ausgewiesen.

G 3.3

Die gemäß Z 3.8 als freizuhaltende Korridore in der Zielkarte dargestellten Neubaumaßnahmen sind Vorbehaltsgebiete.

Z 3.9

Für die in der Zielkarte entsprechend gekennzeichneten Ortsumgehungen im Zuge von Staatsstraßen sind an Stelle der durch die Gemeinden führenden Staatsstraßen die Trassen ausgewiesen, die als Vorranggebiete zu sichern sind.

Z 3.10

Für die in der Zielkarte entsprechend markierten Gemeinden sind die planerischen Voraussetzungen zur Realisierung von Ortsumgehungen, die die durch die Gemeinden führenden Staatsstraßen ersetzen, zu schaffen.

Begründung: (zu G 3.3 und Z 3.8 bis Z 3.10)

Durch die ausgewiesenen Neubaumaßnahmen im Staatsstraßennetz des Freistaates Sachsen werden die Mittelzentren mit den jeweiligen Oberzentren funktionsgerecht verbunden. Der Ländliche Raum wird in das Verkehrssystem Sachsens integriert. Damit wird sichergestellt, dass sich die ländlichen Gebiete als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung entwickeln. Umweltverträglichkeitsstudien haben gezeigt, dass die geplanten Neubauvorhaben mit den Raumnutzungsansprüchen des Umweltschutzes weitgehend zu vereinbaren sind.

Die Trassen der Ortsumgehungen werden, soweit ihr Verlauf raumordnerisch bedeutsam ist, ausgewiesen und gesichert.

Für die in der Karte entsprechend markierten Orte sind im Zuge von Staatsstraßen Ortsumgehungen vorzusehen. Den Verlauf der Ortsumgehungen zu bestimmen, bleibt der Fach-, Regional- und Bauleitplanung vorbehalten.

Kapitel 4: Luftverkehr

G 4.1

Die Verkehrsflughäfen Leipzig/Halle und Dresden sollen entsprechend den Anforderungen der Luftverkehrsprognosen weiter ausgebaut werden.

G 4.2

Die Landeplätze (Verkehrs- und Sonderlandeplätze) und Segelfluggelände sichern den Bedarf der Allgemeinen Luftfahrt ab und sollen erhalten werden.

Die in der Karte ausgewiesenen Verkehrslandeplätze sollen als Bestandteil eines integrierten Verkehrssystems weiter entwickelt werden. Darüber hinaus können unter Berücksichtigung

des regionalen Bedarfs weitere Flugplätze in den Regionalplänen ausgewiesen werden.

G 4.3

Durch Aus- und Neubau der erforderlichen Straßen- und Schienenverkehrsanbindungen ist die Erreichbarkeit – insbesondere mit öffentlichen Verkehrsträgern (Bahn, ÖPNV) – und damit die Attraktivität der Verkehrsflughäfen bedarfsgerecht zu gewährleisten.

Z 4.1

Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle wird für den interkontinentalen Luftverkehr ausgebaut. Er ist an das Güterverkehrszentrum (GVZ) Leipzig anzubinden. Hierzu werden die in der Zielkarte dargestellten Flächen als Vorranggebiet ausgewiesen (Z 6.1.1).

Begründung:

Die Verflechtung und Arbeitsteilung der Wirtschaft erfordert schnelle Verbindungen zu den in- und ausländischen Wirtschaftszentren. Die Prognosen gehen für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle für das Jahr 2004 von einer Luftverkehrsnachfrage von 4 Mio. Passagieren pro Jahr aus. Bis zum Jahr 2010 wird ein im Rahmen der allgemeinen Entwicklung verlaufendes Wachstum der Luftverkehrsnachfrage auf 6 bis 7 Mio. Passagiere pro Jahr erwartet.

Auch das Luftfrachtaufkommen wird stark zunehmen. Um einen ökonomisch effizienten Güterumschlag zu ermöglichen, ist der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle an das GVZ Leipzig anzubinden. Hierzu ist die in der Karte ausgewiesene, zwischen dem Verkehrsflughafen und dem GVZ gelegene Fläche optimal geeignet. Sie wird aus diesem Grund sowohl für den Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle als auch für den des GVZ Leipzig gesichert (Vorranggebiet, vergleiche Z 6.1.1).

Z 4.2

Der Verkehrsflughafen Dresden wird ausgebaut. Die Start- und Landebahn soll in nordöstlicher Richtung um zirka 300 m verlängert werden. Die hierfür in der Zielkarte ausgewiesene Fläche soll als Vorranggebiet freigehalten werden.

Begründung:

Die für den Flughafen Dresden erstellte Luftverkehrsprognose für das Jahr 2004 weist zirka 3,1 Mio. Passagiere pro Jahr aus. Nach den bisherigen Erfahrungen kann von einer Zunahme des Aufkommens bis zum Jahr 2010 auf zirka 4 Mio. Passagiere pro Jahr ausgegangen werden. Durch eine Verlängerung der bestehenden 2 500 m langen Start- und Landebahn in nordöstlicher Richtung wird die Sicherheit des Flugbetriebes erhöht. Notwendige bauliche Erweiterungen können auf dem Areal des Flughafens Dresden durchgeführt werden. Eine direkte Anbindung des Terminalbereiches an die Bundesautobahn A 4 verbessert die überregionale Erreichbarkeit des Flughafens und entlastet gleichzeitig den Stadtteil Klotzsche vom Zu- und Abfahrtsverkehr.

Eine ÖPNV-Direktverbindung des Verkehrsflughafens mit der Innenstadt besteht derzeit lediglich in Form einer Busverbindung. Durch die Einbindung des Flughafens in das schienengebundene ÖPNV-System kann seine Erreichbarkeit wesentlich verbessert werden.

Kapitel 5: Binnenschifffahrt

G 5.1

Gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern sollen die Wettbewerbsbedingungen der Binnenschifffahrt durch den ökologisch verträglichen Ausbau der Elbe und die Modernisierung der Häfen so verbessert werden, dass deren spezifische ökologische, ökonomische und technische Vorteile im gesamtwirtschaftlichen Interesse verstärkt genutzt und der internationalen Bedeutung der Bundeswasserstraße Elbe gerecht werden.

Z 5.1

Durch die naturverträgliche Wiederherstellung und Ergänzung der Regulierungsbauwerke sowie die Weiterführung der Niedrigwasserregulierung soll eine im Jahresgang ausgeglichene Tauchtiefe für die Bundeswasserstraße Elbe erreicht werden. Der Bau von Staustufen ist nicht

vorzusehen. Darüber hinaus sollen Maßnahmen zur Stabilisierung des Flussbettes durchgeführt werden.

Begründung:

Das Binnenschiff ist ein umweltfreundliches, energiesparendes und sicheres Verkehrsmittel, das insbesondere für den Massengütertransport geeignet ist. Für einen rationellen Transport sind im Jahresgang angegliche Tauchtiefen der Schiffe notwendig. Dies erfordert strombautechnische Maßnahmen zur Fahrwasserregulierung (zum Beispiel Buhnen) und Sanierungen (zum Beispiel Wiederherstellung von Deck- und Leitwerken).

Die Maßnahmen zur Sanierung und zum Ausbau der Bundeswasserstraße Elbe werden durch bereits angelaufene Maßnahmen zur Entwicklung von Schiffen und Schiffsantrieben für die extreme Flachwasserfahrt, wie sie für die ungünstigen hydrologischen Bedingungen im Bereich der Oberelbe erforderlich sind, ergänzt. Dadurch wird vor allem eine Verbesserung der Abladung und eine höhere Auslastung der Kapazitäten auch bei Niedrigwasser erreicht.

Z 5.2

Die Elbehäfen in Dresden, Riesa und Torgau sind in ihrem Bestand zu sichern, damit sie modernisiert und als Schnittstellen zwischen der Binnenschifffahrt und den Verkehrsträgern Schiene und Straße ausgebaut werden können.

Z 5.2.1

Im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt entstehende Nutzflächen sollen an die Verkehrsinfrastruktur angebunden werden. Hafeneinrichtungen für Großraum- und Schwertransporte, für den Roll-on/Roll-off-Verkehr, den Containerumschlag und den Umschlag von Gefahrgütern sollen vorgesehen werden.

Z 5.2.2

Für die Hafenanlagen in den Häfen Riesa und Torgau sollen leistungsfähige Schnittstellen Binnenschifffahrt/Schiene/ Straße, auch zur Bewältigung von Großraum- und Schwertransporten, insbesondere für verkehrsaffine Unternehmen, geplant und entsprechend gesichert werden.

Begründung: (zu Z 5.2 bis Z 5.2.2)

Die sächsischen Häfen werden ausgebaut, um den Anforderungen an einen modernen Lager- und Umschlagbetrieb zu genügen.

Die wettbewerbsfähige Einbindung der Binnenschifffahrt in Transportketten erfordert insbesondere rationelle Umschlagstechnologien in den Häfen.

Durch die Modernisierung der Umschlagstechnik in den Häfen wird auch deren Attraktivität als Umschlagplatz zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße sowie für die Lagerung von Gütern erhöht und damit eine jahreszeitliche gleichmäßigere Auslastung der Kapazitäten erreicht.

Die zu den Häfen führende Infrastruktur ist entsprechend auszulegen. Dabei ist insbesondere den Erfordernissen des Schwerlastverkehrs Rechnung zu tragen.

Der Alberthafen Dresden-Friedrichstadt ist ein Modul des GVZ Dresden. Durch die teilweise Verfüllung des Hafenbeckens wird dort weitere landseitige Nutzfläche gewonnen.

Kapitel 6: Güterverkehr / Kombiniertes Verkehr

G 6.1

Zur Integration und Vernetzung der Gütertransportsysteme sind leistungsfähige Schnittstellen vorzusehen.

G 6.2

Wirtschaftsbranchen mit hohem Transportaufkommen sollen auch Angebote zur Ansiedlung im Bereich des vorhandenen Eisenbahnnetzes gemacht werden.

G 6.3

Durch die Einbeziehung der Zentren des Kombinierten Verkehrs in den Schienengüterfernverkehr, auch im Rahmen der transeuropäischen Netze (TEN), ist der Güteraustausch mit den übrigen deutschen und internationalen Wirtschaftsräumen auf hohem Niveau zu gewährleisten.

Z 6.1

Die GVZ Leipzig, Dresden und Südwestsachsen sind in ihrem Bestand zu sichern.

Z 6.1.1

Die für den Ausbau des GVZ Leipzig in der Zielkarte dargestellte Fläche wird als Vorranggebiet ausgewiesen (Z 4.1).

Z 6.1.2

Für den Ausbau des Güterverkehrszentrums Dresden werden am Standort des Moduls Dresden-Friedrichstadt die in der Zielkarte dargestellten Flächen als Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. Es handelt sich um Flächen auf dem Gelände der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, für die eine eisenbahnseitige Entbehrlichkeitsprüfung eingeleitet ist, und weitere Flächen, die entlang der Waltherstraße zwischen dem Speditionszentrum und dem Alberthafen liegen. Das Gebiet wird umgrenzt durch folgende Straßen: Bremer Straße, Hamburger Straße, Flügelweg, Emerich-Ambros-Ufer, Fröbelstraße, Behringstraße, Berliner Straße, Waltherstraße und Magdeburger Straße.

Z 6.1.3

Am Standort Glauchau werden für den Ausbau des Güterverkehrszentrums Südwestsachsen die in der Zielkarte dargestellten Flächen als Vorranggebiet ausgewiesen. Es handelt sich um die Flächen des Gewerbegebietes Schönbornchen (Bebaungsplan 2-15) der Stadt Glauchau.

Begründung: (zu G 6.1 bis Z 6.1.3)

Das Güterverkehrsaufkommen in Sachsen wird – nicht zuletzt durch die Erweiterung der EU – steigen. Mit dieser Entwicklung kann der Ausbau der Straßeninfrastruktur nicht mithalten. Demzufolge muss der Güterverkehr zunehmend auch über die anderen Verkehrsträger abgewickelt werden. Dazu sind leistungsfähige und ökonomisch effiziente Schnittstellen zu schaffen. Deshalb sind die Güterverkehrszentren in Leipzig, Dresden und Südwestsachsen (mit dem Kernstandort Glauchau und den Modulen in Chemnitz und Zwickau) auszubauen. Dies gilt insbesondere für die KV-Anlagen. Dementsprechend weist der Bundesverkehrswegeplan für die Verdichtungsräume Sachsens drei Güterverkehrszentren aus.

Die in der Karte ausgewiesenen Flächen verbinden das GVZ mit dem Flughafen Leipzig/Halle. Es stehen die erforderlichen Flächen zur Verfügung, um den Flughafen Leipzig/Halle zu erweitern und die auf dem Luftwege, der Straße und der Schiene transportierten Güter ökonomisch effizient umzuschlagen. Vorgesehen ist deshalb die Ansiedlung verkehrsaffiner Unternehmen.

Die GVZ Dresden und Südwestsachsen sind auszubauen, da Bedarfsanalysen ergaben, dass weitere Flächen zur Ansiedlung KV-affiner Unternehmen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Durch Einbindung der Zentren des Kombinierten Verkehrs in das Cargo- und Kombi-Netz oder vergleichbare Angebote der Deutschen Bahn AG beziehungsweise anderer Anbieter werden die Systemvorteile der Eisenbahn optimal genutzt, die Voraussetzungen für die Entlastung des Straßennetzes vom wachsenden Güterfernverkehr geschaffen und eine ebenbürtige Einbeziehung der Sächsischen Wirtschaftsstandorte in den nationalen und internationalen Güteraustausch gewährleistet.

Im Rahmen der Regionalplanung ist zu berücksichtigen, dass aufkommensnah Industriegleisanlagen und Schnittstellen (sekundäre KV-Standorte) zwischen Straße und Schiene geschaffen werden, um sicherzustellen, dass der Güterverkehr in möglichst hohem Umfang auf der Schiene zu den Güterverkehrsterminals gelangen kann.

Z 6.2

Die zwischen Dresden und dem tschechischen Lovosice eingerichtete „Rollende Landstraße“

hat weiterhin zur Entlastung der Bundesstraße B 170 beizutragen.

Begründung:

Mit der Fertigstellung der KV-Anlage im GVZ Dresden-Friedrichstadt werden Voraussetzungen zur umweltverträglichen Vernetzung des Straßen- und Schienenverkehrs sowie dem Aufbau von Transportketten geschaffen. Damit und mit der Inbetriebnahme der A 17 wird die „Rollende Landstraße“ substituiert.

**Kapitel 7:
Fahrrad- und Fußgängerverkehr**

G 7.1

Die Schaffung und der Ausbau eines zusammenhängenden überregionalen Radwegenetzes und die Einrichtung von qualitativvollen Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen – einschließlich der Stationen und Haltestellen des ÖPNV – sind zu unterstützen. Dabei ist den Anforderungen des Alltagsverkehrs, des Schülerverkehrs und des Freizeitverkehrs Rechnung zu tragen.

In die Radwegenetze sind vorrangig vorhandene forst- und landwirtschaftliche Wege und öffentliche Straßen mit geringer Verkehrsstärke einzubeziehen. Sofern die Verkehrsstärke oder ein besonderes Sicherheitsbedürfnis dies erfordern, sind straßenbegleitende Radwege vorzusehen.

G 7.2

Die Sicherheit des Fußgängerverkehrs ist durch die Bereitstellung von möglichst separatem Verkehrsraum zu gewährleisten. An Straßen mit besonders hoher Verkehrsstärke sind bei Bedarf zur Gewährleistung querender Fußwegbeziehungen entsprechende bauliche Anlagen zu errichten.

G 7.3

Zur Integration behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen ist zu gewährleisten, dass sie die öffentlichen Verkehrsräume weitgehend ohne fremde Hilfe erreichen.

G 7.4

Zur Förderung des Radverkehrs sind die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des ÖPNV und der Eisenbahn zu verbessern.

Z 7.1

In den Regionen sollen durch Ausweisung, Bau- und Beschilderung von vernetzten Radwegen die Entwicklungsbedingungen für den Alltagsradverkehr verbessert werden.

Begründung: (zu G 7.1 bis Z 7.1)

Neben seinem Wert als Freizeitverkehrsmittel hat das Fahrrad wieder an Bedeutung für den Alltagsverkehr, zum Beispiel für Fahrten zur Ausbildungs- und Arbeitsstelle, gewonnen. Da zudem etwa 30 Prozent der Autofahrten auf Strecken bis 3 km Länge entfallen, besteht in diesem Entfernungsbereich – insbesondere in den Verdichtungsräumen – noch ein beträchtliches Verlagerungspotenzial auf das umweltfreundliche Fahrrad. Eine wichtige Voraussetzung für eine häufigere und sichere Benutzung des Fahrrades kann durch die Ausweisung, den Bau und die Beschilderung von Radwegen geschaffen werden, wobei den Belangen der Verkehrssicherheit (zum Beispiel durch vom sonstigen Fahrverkehr abgetrennte Wege) besondere Aufmerksamkeit zukommen soll. Im Sinne einer Netzergänzung sollen die Radwege für den Alltagsverkehr mit den touristisch orientierten Hauptradrouten abgestimmt werden.

Neben den Wegebedingungen sind für die Fahrradnutzung die vorhandenen Abstellmöglichkeiten von großer Bedeutung. Dies betrifft vor allem Schulen und sonstige Bildungseinrichtungen, Sport- und Freizeitstätten, Einzelhandelseinrichtungen sowie Eisenbahnstationen, insbesondere S-Bahn-Stationen und geeignete Haltestellen des übrigen ÖPNV.

G 7.5

Die in der Zielkarte gekennzeichneten und in der Tabelle II/7-1 enthaltenen touristischen Hauptradrouten werden zugunsten des Fahrradverkehrs als Vorbehaltsgebiete ausgewiesen.

Tabelle II/7-1

Nr.	Touristische Hauptradrouten (I. Priorität) mit landesweiter Bedeutung Name der Hauptradroute
1.	Elberadweg
2.	Muldenalradwanderweg
3.	Spreeradweg
4.	Neißeradweg
5.	Zschopautalradweg
6.	Radroute Bayreuth-Zittau
7.	Radroute An der Silberstraße
8.	Sächsische Städteroute
9.	Leipzig-Elbe-Radroute
10.	Elsterradroute
11.	Radroute Heide-Teich-Landschaft
12.	Radroute Quer durchs Vogtland

Begründung:

Das Fahrrad als verkehrssicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel hat insbesondere im Freizeitbereich an Bedeutung erheblich zugenommen. Ferienreisen mit dem Fahrrad von Ort zu Ort haben bei Familien und Erholungssuchenden an Beliebtheit gewonnen. Aufgrund der zahlreichen attraktiven Ziele des Städtetourismus sowie der Fremdenverkehrsgebiete in der Region sind diese auch für den Fahrradwanderer von Interesse. Die touristischen Hauptradrouten sind Teil des europäischen Radfernwegenetzes. Sie tragen dazu bei, die Region und ihre fremdenverkehrsrelevanten Teilräume deutschland- und europaweit bekannt zu machen. Durch die Schaffung der fremdenverkehrs- und freizeitinfrastrukturellen Ausstattungen entlang der Region sind die Hauptradrouten für das Image der Region und die wirtschaftliche Stärkung nicht zu unterschätzen.

1 § 3 geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10. April 2007 (SächsGVBl. S. 102, 108)

Änderungsvorschriften

Änderung der Verordnung über den Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen

Art. 5 der Verordnung vom 10. April 2007 (SächsGVBl. S. 102, 108)