

Verflechtungsbereiche und Erreichbarkeit

Den Zentralen Orten werden jeweils Verflechtungsbereiche zugeordnet, die anzeigen, welche Gemeinden durch die jeweilige zentralörtliche Ausstattung funktional mitversorgt werden. Auf eine Darstellung von oberzentralen Verflechtungsbereichen im LEP 2013 wurde aufgrund der großräumigen Überschneidungen und der zum Teil weit über die Landesgrenzen des Freistaates Sachsen hinausreichenden Einzugsbereiche verzichtet. Die Oberzentren nehmen aber auch mittelzentrale Funktionen wahr.

Im LEP 2013 wurde für alle Mittelzentren ein räumlich abgrenzbarer Verflechtungsbereich („Mittelbereich“) kartographisch in der Erläuterungskarte „Mittelbereiche“ dargestellt. Ausnahmen bilden die im Verdichtungsraum Leipzig ausgewiesenen Mittelzentren Schkeuditz und Markkleeberg in unmittelbarer Nachbarschaftslage zum Oberzentrum, die auch ohne einen abgrenzbaren Verflechtungsbereich leistungsfähige Versorgungs-, Bildungs- und Wirtschaftsstandorte darstellen. Radebeul und Coswig im Verdichtungsraum Dresden haben aufgrund ihres direkten siedlungsräumlichen Zusammenhangs einen gemeinsamen Verflechtungsbereich. Die Mittelbereiche werden im Wesentlichen durch die Pendlereinzugsbereiche definiert. Dabei kommt es vielfach auch zu Überschneidungen von Mittelbereichen (vgl. Abb. 2.1.3-1).

Für einen tragfähigen mittelzentralen Verflechtungsbereich wurde im LEP 2013 von einer Mindesteinwohnerzahl von 45.000 Einwohnern (2010) ausgegangen

Plansätze des LEP 2013

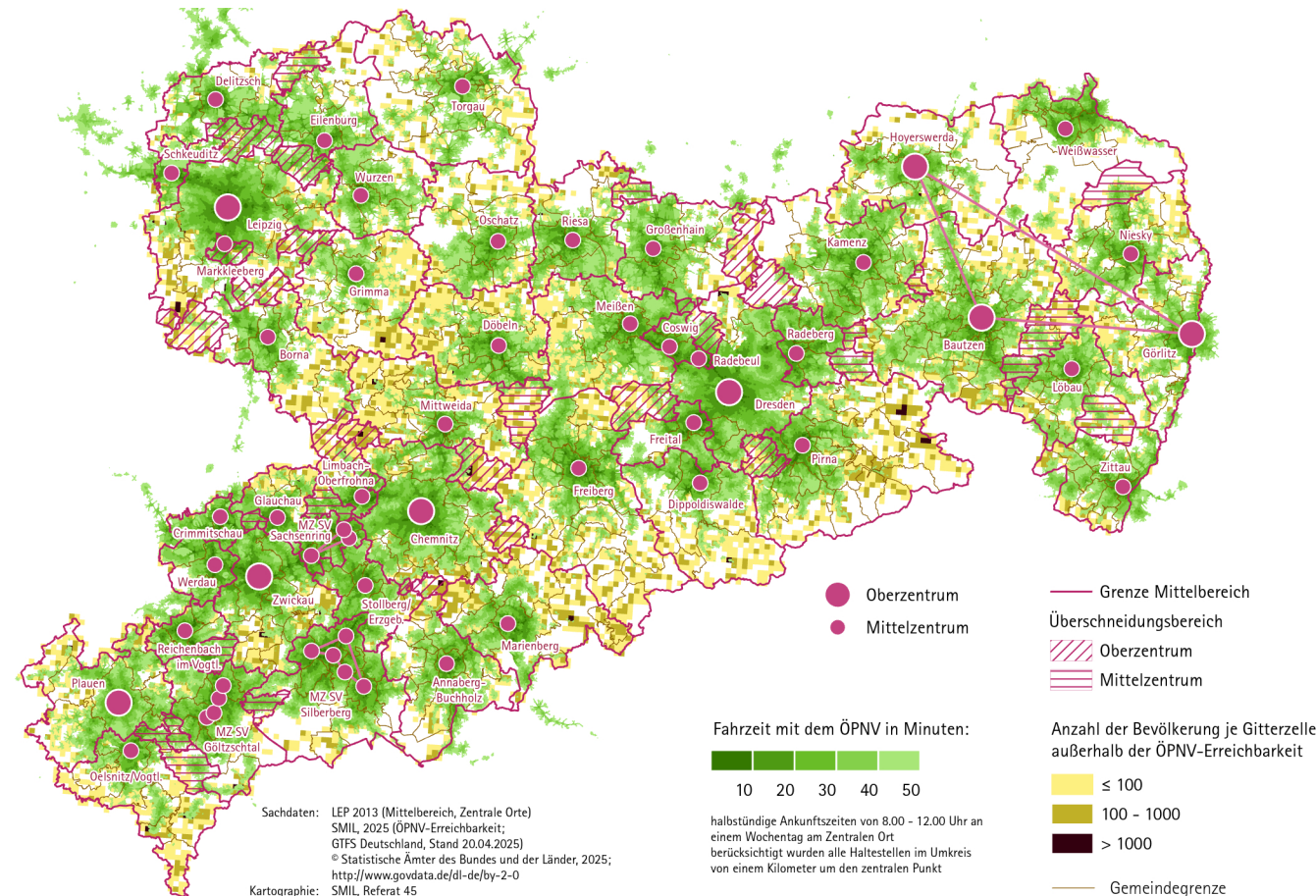
Z 1.3.1 ▶ Entwicklung der Zentralen Orte mit dem Ziel der Sicherstellung der Erreichbarkeit der Einrichtungen der Daseinsvorsorge in zumutbarer Entfernung

Z 1.3.4 ▶ Sicherung der Erreichbarkeit Zentraler Orte (PKW-Fahrzeit; ÖPNV-Angebote)

Z 1.3.7 ▶ Mittelzentren, Mittelzentrale Städteverbände

Z 1.3.8 ▶ Festlegung von Grundzentren in den Regionalplänen und Darstellung von Nahbereichen auf der Grundlage sozioökonomischer Daten

Abb. 2.1.3-1: Mittelzentrale Verflechtungsbereiche der Mittel- und Oberzentren sowie deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV



(Z 1.3.7). Werden die Einwohnerzahlen von Ende 2024 herangezogen, unterschreiten die Mittelbereiche von 14 Mittelzentren die im LEP zugrunde gelegte Mindesteinwohnerzahl. Deutlich unterschritten wird der Richtwert in den Mittelbereichen der Mittelzentren Crimmitschau (22.000), Niesky (24.100), Werdau (28.900), Wurzen (31.000) und Großenhain (32.800). Demgegenüber stehen die Mittelbereiche von Pirna, Freiberg und dem Städteverbund Silberberg mit Einwohnerzahlen jeweils über 100.000.

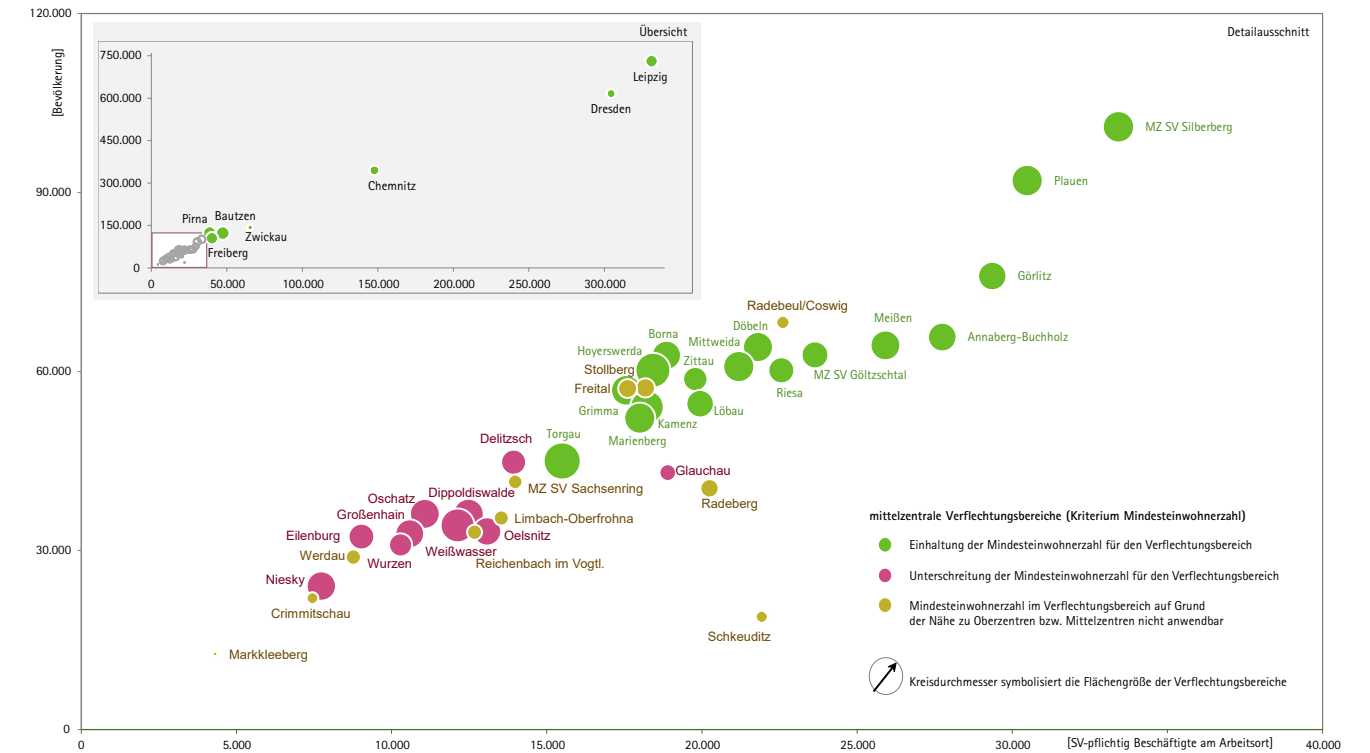
Aufgrund der hohen Mobilität und durch die Auswirkungen von Online-Dienstleistungen und mobilem Arbeiten (Home-office), aber auch z. B. durch Auswirkungen des Strukturwandels sind die zentralörtlichen Bindungen stetigen Veränderungen unterworfen. Eindeutige Pendlereinzugsbereiche lassen sich nur noch schwer abgrenzen.

Die grundzentralen Verflechtungsbereiche („Nahbereiche“) werden in den Regionalplänen abgegrenzt und – mit Ausnahme des Planungsverbandes Region Chemnitz – in Erläuterungskarten im Regionalplan dargestellt. Auch hier ist häufig keine vollständig eindeutige Zuordnung der Gemeinden möglich, weil sich die Einzugsbereiche überlagern. In anderen Fällen gehört der frühere Verflechtungsbereich durch Eingemeindungen inzwischen zur zentralörtlichen Gemeinde, die damit formell keinen „übergemeindlichen Verflechtungsbereich“ mehr hat.

Das Netz der Zentralen Orte soll dazu beitragen, dass in allen Teilräumen des Freistaates die Bevölkerung Einrichtungen der Daseinsvorsorge in zumutbarer Entfernung zu ihrem Wohnort erreichen kann (Z 1.3.1). Nicht alle Mittelzentren liegen räumlich zentral innerhalb ihres Verflechtungsbereiches. Gemäß Landesverkehrsplan Sachsen 2030 ist aber von allen Gemeinden aus ein sächsisches Ober- oder Mittelzentrum in weniger als 35 min PKW-Fahrzeit erreichbar (Z 1.3.4), da der Freistaat Sachsen über ein relativ gut ausgebautes Straßennetz verfügt.

Eine gute Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren beinhaltet jedoch auch bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote. Auf Grundlage der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) wurde im LEP 2013 eine Fahrzeit von maximal 45 min vom Wohnstandort zum nächsten Mittelzentrum und von maximal 90 min zum nächsten Oberzentrum angestrebt (Z 1.3.4). Neben der reinen Fahrzeit sind aber auch die Bedienungshäufigkeit und die ganzjährige Verfügbarkeit (z. B. auch außerhalb der Schülerverkehrszeiten) von Bedeutung. Erreichbarkeitsdefizite in Bezug auf die ÖPNV-Anbindung an das nächste Mittelzentrum sind insbesondere im Raum um Neustadt in Sachsen und Sebnitz sowie in dünner besiedelten Räumen, wie dem oberen Erzgebirge oder Grenzbereichen im Vogtland aber auch in nicht (mehr) eindeutig auf ein Mittelzentrum ausgerichteten Bereichen (z. B. Rochlitz/Colditz oder Eppendorf/Leubsdorf/Oederan) zu verzeichnen. ■ SMIL

Abb. 2.1.3-2: Bevölkerung und sv-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort in den mittelzentralen Verflechtungsbereichen im Jahr 2024



Quelle: StaLA (Bevölkerung, Fläche), BA (SV-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort)