

Überregionale und Regionale Achsen

Achsen sind gemäß § 8 Abs. 5 ROG im weitesten Sinne als Instrument zur anzustrebenden Siedlungsstruktur zu verstehen. In Sachsen werden diese in überregional und in regional bedeutsame Verbindungs- und Entwicklungsachsen unterschieden. Diese bilden zusammen mit den Zentralen Orten eine punktaxiale Struktur, die im Wesentlichen die räumlichen Verflechtungen und die angestrebte räumliche Ordnung und Entwicklung des Landes abbildet und gleichzeitig auch die Einbindung in den europäischen Wirtschaftsraum sicherstellen soll (vgl. Karte 3.4).

Die überregionalen Achsen wurden bereits im LEP 2003 schematisch festgelegt und in den Regionalplänen der zweiten Generation (2008–2010) weiter ausgeformt und durch regionale Achsen ergänzt. Die Achsen sind in Ihrem Verlauf im Wesentlichen an der überregionalen Schienen- und Straßeninfrastruktur ausgerichtet (G 1.5.1), die bedingt durch die Topographie in Sachsen häufig räumlich getrennt verläuft. Im Interesse der Planungskontinuität wurden die durch die Regionalplanung ausgeformten überregionalen Achsen bei der Fortschreibung in den LEP 2013 übernommen. Die Evaluierung und ggf. erforderliche Aktualisierung der regionalen Achsen sind Bestandteil der derzeitigen Fortschreibung der Regionalpläne.

Die für den Freistaat Sachsen wichtigen Verkehrsvorhaben in den Achsen wurden parallel im LVP 2025 aufgenommen und für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) angemeldet. Die überregionalen Achsen wurden auch unter Berücksichtigung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) festgelegt. Für Sachsen ist die Einbindung in den Europäischen Wirtschaftsraum von fundamentaler Bedeutung (G 1.6.4, Z 2.1.2.2). Die bereits 2009 begonnene Revision der TEN-V wurde im Dezember 2013 mit der Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (VO (EU) 1315/2013) und der Verordnung zur Einrichtung der Fazilität „Connecting Europe“ (VO (EU) 1316/2013) abgeschlossen und damit die erwartete Zwei-Ebenen-Struktur, mit einem

Landesentwicklungsplan 2013

Grundsatz 1.5.1 ► verkehrsträgerübergreifende Erhaltung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den überregional bedeutsamen Verbindungs- und Entwicklungsachsen

Ziel 1.5.2 ► Bündelung der Bandinfrastruktur in den Verbindungs- und Entwicklungsachsen

Ziel 1.5.3 ► Ergänzung regional bedeutsamer Entwicklungsachsen in den Regionalplänen

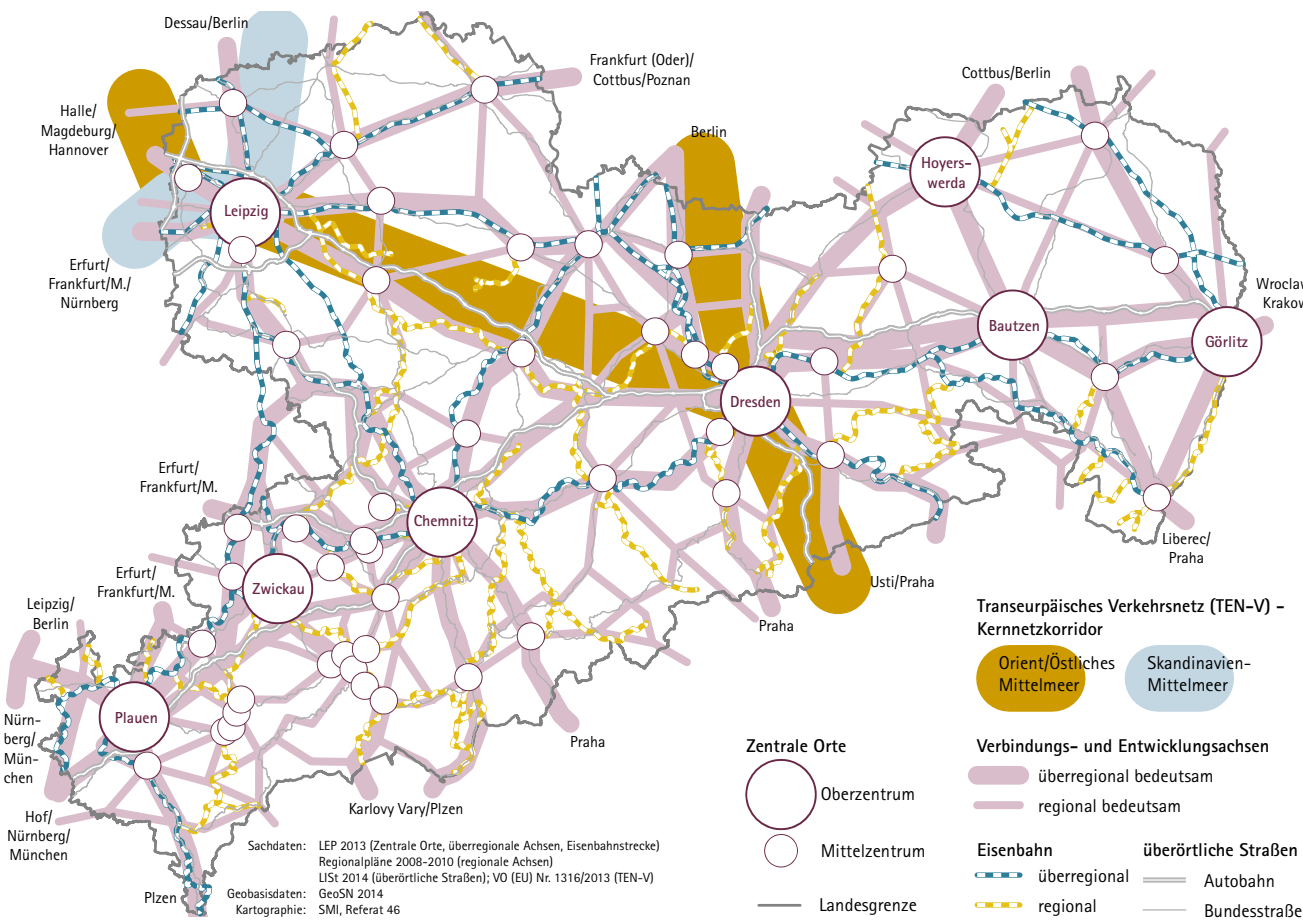
Ziel 1.5.4 ► Gliederung der Verbindungs- und Entwicklungsachsen durch regionale Grünzüge und Grünzäsuren

Grundsatz 1.6.4 ► Vernetzung der Oberzentren, Einbindung in transeuropäische Netze und europäische Verkehrskorridore

Ziel 2.1.2.2 ► Sicherstellung der Einbindung in transeuropäische Netze und europäische Verkehrskorridore

Ziel 2.2.1.8 ► Festlegung Regionaler Grünzüge und Grünzäsuren in den Regionalplänen

Karte 3.4: Überregionale und Regionale Achsen und Einbindung in das TEN-V



Kernnetz und einem Gesamtnetz, eingeführt. Insbesondere das Kernnetz soll bis 2030 fertiggestellt werden. Sachsen ist insbesondere in die Kernnetzkorridore Skandinavien – Mittelmeer und Orient/Östliches Mittelmeer eingebunden (vgl. Karte 3.4).

Bei der angestrebten Bündelung aller relevanten Bandinfrastrukturen entlang der festgelgten Achsen (Z 1.5.2) sind u. a. technische Machbarkeiten, naturschutzrechtliche Bestimmungen, aber auch wirtschaftliche Grundsätze zu berücksichtigen. Soweit möglich und sinnvoll wird jedoch beim Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur bereits in der Planungsphase eine weitgehende Bündelung angestrebt, um mit diesen raumbedeutsamen Vorhaben die weitere Zerschneidung von Natur und Landschaft zu minimieren und die damit verbundenen Eingriffe auf das notwendige Maß zu beschränken. Beispielhaft sei hier die Verlegung der B 173 bei Flöha, die Planung der Verlegung der B 172 bei Pirna oder der B 87n im Raum Torgau genannt (vgl. „Straßenausbau und Sicherung der Neubaustrecken“, S. 90).

In den Raumordnungsplänen benachbarter Staaten und Länder wird deutlich, dass das Planungsinstrumentarium der Achsen unterschiedlich angewendet wird. So deckt sich der über die Grenzen angedeutete Verlauf der planerischen Ausweisung der Achsen nicht immer mit den benachbarten Raumordnungsplänen, beispielsweise in der Tschechischen Republik, aber auch in Thüringen. In der Regel kann aber in diesen Fällen in Hinblick auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur von einer funktionalen Entsprechung ausgegangen werden.

Die Festlegung von regional bedeutsamen Verbindungs- und Entwicklungsachsen sowie von Grünzügen und Grünzäsuren in den Regionalplänen (Z 1.5.3, Z 2.2.1.8) ist wegen der derzeit laufenden Fortschreibungsverfahren nicht abschließend evaluierbar. Regionale Grünzüge und Grünzäsuren sind ein wichtiges Instrument zur Gliederung der Achsen, zur Steuerung der Siedlungsentwicklung und zur Sicherung zusammenhängender siedlungsnaher Freiräume. Sie werden auf Ebene der Regionalplanung festgelegt (Z 1.5.4, Z 2.2.1.8). Damit soll das Zusammenwachsen von Siedlungen, die Zersiedelung der Landschaft und die Entstehung von Bandsiedlungen verhindert werden. Derartige raumordnerische Vorgaben sind sinnvoll, da auch bei konstanter bzw. rückläufiger Bevölkerung neue Bauflächen häufig an Siedlungsrändern geplant werden. Regionale Grünzüge und Grünzäsuren dienen nicht nur zur Gliederung der Siedlungsstruktur, sondern erfüllen auch vielfältige Funktionen für die Freiraumstruktur. Beispielsweise tragen sie zur Stärkung der Erholungsfunktion und zum Erhalt des Landschaftsbildes, zur Verbesserung des lokalen Klimas sowie zur Stärkung des Biotopverbundes bei. Insgesamt wurden in den derzeit geltenden Regionalplänen 672 Grünzäsuren festgelegt (vgl. Karte 3.5). Die ausgewiesenen Regionalen Grünzüge unterschiedlicher Größe liegen überwiegend in den Verdichtungsräumen, aber auch in den verdichteten Bereichen im ländlichen Raum kommt dieses Instrument zur Anwendung.

Es ist bereits jetzt erkennbar, dass sich diese Planungsinstrumente bewährt haben und die Festlegungen im Interesse der Planungskontinuität weitgehend in die neuen Regionalpläne überführt werden (vgl. Karte 3.5).

SMI

Karte 3.5: Gliederung der Verbindungs- und Entwicklungsachsen durch regionale Grünzüge und Grünzäsuren; Sicherung zusammenhängender, siedlungsnaher Freiräume

