



# Inhalt

Vorwort.....	4
<b>1. Einleitung.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Leitbild.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Bestandsaufnahme.....</b>	<b>8</b>
3.1 Straßenverkehr.....	8
3.2 Eisenbahnverkehr.....	12
3.3 Öffentlicher Personennahverkehr .....	16
3.4 Luftverkehr.....	18
3.5 Schiffsverkehr.....	20
3.6 Güterverkehr .....	21
3.7 Fahrrad- und Fußgängerverkehr.....	23
<b>4. Landesverkehrsprognose.....</b>	<b>25</b>
4.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen .....	25
4.2 Eckwerte der Verkehrsentwicklung.....	30
4.3 Nachfrageentwicklung im Straßenverkehr.....	34
4.4 Nachfrageentwicklung im ÖPNV.....	37
<b>5. Zukünftige Infrastrukturprojekte und Maßnahmekonzepte.....</b>	<b>40</b>
5.1 Straßenverkehr.....	40
5.2 Eisenbahnverkehr.....	46
5.3 Öffentlicher Personennahverkehr .....	52
5.4 Luftverkehr.....	56
5.5 Schiffsverkehr.....	57
5.6 Güterverkehr .....	58
5.7 Fahrrad- und Fußgängerverkehr.....	60
<b>6. Neue Entwicklungen und Technologien.....</b>	<b>61</b>
6.1 Verkehrstelematik.....	61
6.2 Elektromobilität .....	63
<b>7. Fazit und Ausblick .....</b>	<b>65</b>
Abbildung und Tabellenverzeichnis.....	67
Abkürzungen .....	68
Glossar .....	69
Quellenverzeichnis .....	72
Anlagenübersicht.....	73

# Vorwort



Nach zwanzig Jahren Aufbau Ost und dem damit einhergehenden Ausbau sowie der Erneuerung der sächsischen Verkehrswege ist deren zukunftsfähige, effektive und bedarfsgerechte Weiterentwicklung ein Schwerpunkt der aktuellen Regierungsarbeit. Mobilität mittels einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, ist ein entscheidender Faktor für Lebensqualität und die Attraktivität Sachsens als Wirtschafts- und Lebensraum.

Die zentrale Lage des Freistaates in Europa spielt im weltweiten Wettbewerb um Investitionen und wirtschaftliche Ansiedlungen eine wichtige Rolle. Um Sachsens Funktion als Verkehrsdrehscheibe und Transitland zu sichern und zu stärken muss die Einbindung in die transeuropäischen Schienen- und Straßennetze und damit in die europäischen Verkehrs- und Handelsströme weiter vorangetrieben werden.

Die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Bürger, u. a. bedingt durch den demografischen Wandel, die wirtschaftliche Entwicklung und die finanziellen Rahmenbedingungen stellen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft vor neue Herausforderungen und verlangen innovative Ideen und integrierte Konzepte. Es gilt die Verkehrsinfrastruktur differenziert und bedarfsgerecht zu entwickeln und die vorhandenen Ressourcen noch effizienter einzusetzen.

Gemeinsam mit Entscheidungsträgern der sächsischen Kreise, Städte und Gemeinden, den Zweckverbänden des Öffentlichen Personennahverkehrs und wirtschaftlichen Interessensverbänden haben wir in den vergangenen Monaten intensiv über die Ziele, Rahmenbedingungen und strategische Ausrichtung der Landesverkehrsplanung gesprochen. Zusätzliche Impulse und Anregungen konnten auf dem erstmals im November 2011 durchgeführten „Sächsischen Verkehrsdialog“ gewonnen werden. Mehr als 270 Teilnehmer nahmen die Gelegenheit wahr, um mit hochkarätigen Experten über die Perspektiven der Verkehrsentwicklung für den Freistaat Sachsen zu diskutieren.

Im Ergebnis spiegelt sich die Neuausrichtung der sächsischen Verkehrspolitik bis zum Jahr 2025 wider: Die Sicherstellung eines leistungsfähigen, verkehrsträgerübergreifenden und umweltfreundlichen Verkehrssystems als Voraussetzung für die Stärkung des Freistaates Sachsen und als essentieller Standortfaktor für Wirtschaft, Wohlstand und Lebensqualität. Der neue Landesverkehrsplan zeigt hierfür die Strategie auf und unterstützt das Ziel der sächsischen Staatsregierung, im Jahr 2020, nach dem Auslaufen des Solidarpaktes, finanziell auf eigenen Beinen zu stehen. Jetzt geht es darum, die Ziele im Blick zu behalten und diese gemeinsam konsequent zu verfolgen und umzusetzen.



Sven Morlok

# 1. Einleitung

Im „**Landesverkehrsplan Sachsen 2025**“ stellt die sächsische Staatsregierung ihre künftigen verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele sowie die dazu notwendigen Maßnahmen dar. Leitmotiv für die Entwicklung der zukünftigen Infrastrukturprojekte und Maßnahmekonzepte ist die verkehrliche Notwendigkeit. Der Landesverkehrsplan ist ein Fachplan sowohl für die einzelnen Verkehrsträger als auch für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems. Er stellt den Bedarf neuer Verkehrsinfrastrukturvorhaben dar, die im Landesentwicklungsplan raumordnerisch gesichert werden. Der Landesverkehrsplan bindet die Staatsregierung und ihre nachgeordneten Behörden intern. Er entfaltet im Gegensatz zum Landesentwicklungsplan keine unmittelbaren Rechtswirkungen nach außen. Die maßnahmenkonkrete Ausfüllung dieses Plans erfolgt im Zuge der vertiefenden Fachplanung durch die zuständigen Aufgabenträger. Der Landesverkehrsplan ist kein Haushalts- oder Investitionsplan. Die Bereitstellung der Finanzmittel wird durch die jeweiligen Haushaltspläne vorgenommen. Die zeitliche Einordnung von Baumaßnahmen erfolgt dabei im Rahmen der Bauprogramme unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Für den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs werden mit dem Landesverkehrsplan den zuständigen Aufgabenträgern, welche gesetzlich für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV verantwortlich sind, die Ziele und Maßnahmen für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Systems aufgezeigt. Die konkrete Angebotsplanung obliegt den Aufgabenträgern, die mit der Erstellung ihrer Nahverkehrspläne diese Aufgabe wahrnehmen.

Neben landesspezifischen Vorgaben spielen nationale und internationale **Rahmenbedingungen** eine maßgebliche Rolle. Das Verkehrssystem des Freistaates ist geprägt durch die Globalisierung der Märkte, den Einfluss der EU- und Bundesgesetzgebung, die Festlegungen des Bundesverkehrswegeplanes und insbesondere durch seine Funktion als Transitland.

Vor diesem Hintergrund und basierend auf einer Bestandsaufnahme sowie **Prognosen** zur Verkehrsentwicklung bis 2025 wurden Infrastrukturmaßnahmen und Maßnahmekonzepte entwickelt, die im Prognosezeitraum umgesetzt werden sollen. Zukünftig kommt es weniger auf den Ausbau der Kapazitäten als vielmehr auf eine intelligente Vernetzung der vorhandenen Strukturen und Technologien an. Damit rückt auch die **Bestandserhaltung** der Infrastruktur in den Vordergrund. Speziell unter dem Aspekt des demografischen Wandels sind zukünftige **Verkehrsdienstleistungen** nachfragegerecht und wirtschaftlich zu entwickeln.



Abbildung 1: offizieller Baubeginn für den Abschnitt Frohburg – Borna im Zuge des Neubaus der A 72 am 6. März 2010 im Beisein von Ministerpräsident Stanislaw Tillich, Bundesminister Peter Ramsauer, Staatsminister Sven Morlok (v.l.n.r.)

Besonderes Gewicht legt die Staatsregierung, auch im Verkehrsbereich, auf innovative Technologien. Dazu zählen Antriebs-, Transport- und Umschlagstechnologien sowie insbesondere IT-gestützte Verfahren, die den Verkehr durchlässiger und transparenter machen. Rationelle Energieanwendung und Energieeinsparung leistet auch im Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende in Deutschland.

Ziel ist es, die Verkehrsinfrastrukturplanungen umweltverträglich zu gestalten. Das SMWA führte für den Landesverkehrsplan eine Strategische Umweltprüfung durch und erstellte einen Umweltbericht. In dem als Anlage (Anlage 1) enthaltenen Bericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Planes und anderweitige Planungsmöglichkeiten ermittelt, beschrieben und bewertet.

## 2. Leitbild

**Mobilität** ist ein Bürgerrecht und ein entscheidender Faktor für die Wirtschaftskraft und die Lebensqualität in allen sächsischen Landesteilen. Voraussetzung dafür ist ein leistungsfähiges, effizientes, sicheres, verkehrsträgerübergreifendes und umweltfreundliches Verkehrssystem und eine **ideologiefreie Verkehrspolitik**. Überregulierung und einseitige Förderung oder Bevorzugung von Verkehrsträgern schaffen ineffiziente und teure Systeme. Aufgabe der Staatsregierung ist es, für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsangeboten zu sorgen. Jeder Verkehrsträger soll dort eingesetzt werden, wo er am wirkungsvollsten ist.

Um das Zusammenwachsen Europas zu fördern, sind die sächsischen Verkehrsnetze mit den **Trans-europäischen Netzen** leistungsfähig und bedarfsgerecht zu verflechten. Dabei ist der großräumige Leistungsaustausch in der Metropolregion Mitteleuropa mit anderen Wirtschaftsräumen zu unterstützen. Um Sachsen verkehrlich in die Mitte Europas zu rücken, müssen vor allem die Lücken in der Schieneninfrastruktur geschlossen werden. Zur Stärkung der Nachbarschaftsbeziehungen ist die verkehrliche Durchlässigkeit der EU-Binnengrenzen zu Polen und Tschechien weiter zu erhöhen.

Für eine effektive **Infrastrukturentwicklung** und verkürzte Planungszeiträume ist besonders die Konzentration auf das Wesentliche unabdingbar. In diesem Zusammenhang sind auch Ermessensspielräume bei der Dimensionierung von Infrastrukturvorhaben auszunutzen und das Planungsrecht zu vereinfachen. Bei Neubau von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist auf effiziente Flächennutzung und eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme zu achten. Das im Landesentwicklungsplan vorgegebene landesplanerische Gesamtkonzept zur räumlichen Ordnung und Entwicklung des Freistaates ist auch eine Grundlage für die zukünftige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur.

Zentrale Zukunftsaufgabe im Freistaat Sachsen ist die Erhaltung und die Verbesserung des Straßenbestandes. Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des **Bundesfern- und Staatsstraßennetzes** sind durch einen bedarfsgerechten Aus- und Neubau zu erhöhen. Noch bestehende Lücken im Fernstraßennetz sind zu schließen. Entsprechend der jeweiligen regionalen Erfordernisse soll durch Neu- und Ausbau von Verkehrsstraßen die Anbindung ländlicher Räume und damit die Erreichbarkeit zentraler Orte weiter verbessert werden. Zusätzliche grenzüberschreitende Straßenverbindungen nach Polen und Tschechien werden sich positiv auf die Begegnung von Menschen und den Wirtschaftsverkehr auswirken. Um diese Ziele mit einem günstigen Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erreichen, ist das Netz der Bundes- und Staatsstraßen unter Berücksichtigung der Verbindungs- und Verkehrsbedeutung funktional zu gliedern und zu priorisieren.

Im Bereich des **Eisenbahnverkehrs** setzt sich die Staatsregierung gegenüber der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG (DB AG) nachdrücklich dafür ein, dass Engpässe im deutschen und europäischen Schienennetz beseitigt und sächsische Städte und Regionen besser an das Fernverkehrsnetz der Bahn und den internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr angeschlossen werden. Dazu sind die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege verankerten sowie neue Maßnahmen entsprechend der dort beschriebenen Ausbauparameter umzusetzen, vorhandene Lücken zu schließen und Eisenbahnknoten auszubauen. Gleichzeitig sollen Güterverkehre mittels wettbewerbsfähiger Angebote von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Durch die von Sachsen unterstützte Liberalisierung des Busfernverkehrs werden attraktive Ergänzungsangebote im Fernverkehr ermöglicht und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert.

Der **Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** und der **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** müssen mit einer differenzierten, bedarfsgerechten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und einer nachfrageorientierten Angebotspolitik auf den demografischen Wandel reagieren. Im Sinne der Daseinsvorsorge sind ÖPNV- oder SPNV-Angebote in allen Teilräumen des Freistaates zu sichern. Organisationsformen und technische Standards müssen den Erfordernissen an ein effizientes Verkehrssystem angepasst und Potenziale erschlossen werden, indem eine Verknüpfung und Koordinierung der Verkehrsträger initiiert und mit modernen Informations- und Kommunikationsmitteln mehr Flexibilität erreicht wird. Der Freistaat setzt sich für einen leistungsfähigen ÖPNV und SPNV ein und wird ihn im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel fördern.

Die **Flughäfen** Leipzig/Halle und Dresden sollen am internationalen Wettbewerb teilnehmen und darin bestehen, da mit dem kommerziellen Luftverkehr die schnelle und stabile Erreichbarkeit Sachsens sowie internationaler Märkte gewährleistet wird. Der Flughafen Leipzig/Halle ist zentraler Flughafen für Mitteldeutschland. Dies gilt für den Passagierverkehr und insbesondere für den stetig wachsenden Frachtverkehr.

Die **Binnenschifffahrt** sichert einen umweltverträglichen und kostengünstigen Gütertransport. Die Elbe ist die zentrale Bundeswasserstraße im Freistaat Sachsen und Bestandteil des TEN-Kernnetzes. Die Fahrrinntiefe ist mittels Reparatur- und Unterhaltungsmaßnahmen zu sichern. Die Häfen sind in ihrer Funktion als Schnittstelle zwischen der Binnenschifffahrt und den Verkehrsträgern Straße und Schiene bedarfsgerecht zu entwickeln.

Ein leistungsfähiger Güterverkehr ist für die sächsische Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Den **Güterverkehrszentren** kommt durch die Bündelungsfunktion für Fernverkehre durch den kombinierten Verkehr eine besondere Rolle zu. Der kombinierte Verkehr ist umweltfreundlich, kostengünstig und komfortabel. Die Anteile am kombinierten Verkehr sollen daher erhöht, Ansiedlungen von Unternehmen in den Güterverkehrszentren unterstützt werden.

Ziel der Verkehrspolitik ist eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität. Die **Elektromobilität** bietet dabei große Potenziale, wobei deren Ausbau und Förderung gleichzeitig den Automobilstandort stärkt und Sachsen zu einem Vorreiter moderner Verkehrs- und Fahrzeugtechnologien macht. Die Staatsregierung unterstützt das wirtschaftliche Engagement im Rahmen des „Schaufenster Elektromobilität“ durch verstärkte Förderung von Forschung, Entwicklung und Vernetzung der Verkehrssysteme.

Verkehr wird zukünftig in viel größerem Umfang als heute von einem Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger bestimmt. Mit dem Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien und unterschiedlicher **verkehrstelematischer Systeme** soll dafür gesorgt werden, dass die Infrastruktur eine gleichmäßige und nachhaltige Auslastung erfährt und gesamtwirtschaftliche Schäden durch Staus vermieden werden. Damit trägt diese Technik auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit sowie der Steigerung der Leistungsfähigkeit aller Verkehrssysteme bei. **Intermodalität** ist dabei der Schlüssel für einen schnellen und leistungsfähigen Transport von Personen und Waren.

Wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen und umweltgerechten Mobilität sind der **Fahrrad- und Fußgängerverkehr**. Das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel ist weiter zu stärken. Dabei ist eine sichere und attraktive Fahrradinfrastruktur zu schaffen. Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr ist zu erhöhen. Die Chancen der Elektromobilität auf zwei Rädern (Elektrorad) sind für den Alltags- wie auch für den touristischen Radverkehr zu unterstützen. Das SachsenNetz Rad als Grundlage für den touristischen Radverkehr ist weiter zu entwickeln und in ein landesweites Radverkehrsnetz zu integrieren. Für Fußgänger sind attraktive und barrierefreie Bedingungen im Rahmen der Verkehrswegeplanung in Städten und Gemeinden zu gewährleisten.

Im Kontext mit der stetigen Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr, längeren Arbeitswegen und einem veränderten Freizeit- und Mobilitätsverhalten ist eine **Minderung der Verkehrslärmbelastung** anzustreben, um die Lebensqualität der Betroffenen nachhaltig zu erhöhen.

Im Einklang mit den genannten zentralen Aufgaben steht das Ziel, die **Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer im Freistaat Sachsen kontinuierlich zu verbessern. Dies ist eine wichtige und generationenübergreifende Aufgabe. Hier sind alle Akteure intensiv einzubeziehen, um bereits im frühen Kindesalter durch gezielte Aufklärungsarbeit in Kindergarten und Schule, aber auch bis in den Bereich der Senioren für mehr Verkehrssicherheit zu werben und gezielt aufzuklären. Die Landesverkehrswacht mit ihren Gebiets- und Kreisverkehrswachten, aber auch die Automobilverbände sollen durch den Freistaat in dieser Aufgabe durch Kooperationen gezielt und nachhaltig unterstützt werden.

# 3. Bestandsaufnahme

## 3.1 Straßenverkehr

Das Straßennetz in Sachsen erfuhr nach der Wiedervereinigung eine grundlegende Änderung in der räumlichen Struktur, insbesondere durch den Neu- und Ausbau der Autobahnen (vgl. Abbildung 2 und 3). Heute besitzt der Freistaat ein dichtes und weit verzweigtes Straßennetz für den überörtlichen Verkehr mit 13.496 km Gesamtlänge. Das entspricht einer Netzdichte von 738 m/km<sup>2</sup>. Die sächsischen Werte, ausgenommen sind Bundesautobahnen, liegen damit über dem Bundesdurchschnitt.

Die Verkehrsinfrastruktur stellt inzwischen ein beachtliches **Anlagevermögen** dar. Das sächsische **Staatsstraßennetz** hat eine Länge von rund 4.750 Kilometern mit etwa 1.550 Brücken und weiteren Ingenieurbauwerken wie z. B. Tunnel, Stützbauwerke oder Verkehrszeichenbrücken. Die Verkehrsanlagen der Staatsstraßen in der Baulast des Freistaates umfassen ein Vermögen in Höhe von 3,8 Mrd. Euro.

Bezogen auf das Gebiet des Freistaates Sachsen hat das Netz der **Bundesautobahnen** eine Länge von rund 530 Kilometern mit etwa 620 Brücken, das Netz der **Bundesstraßen** eine Länge von rund 2.420 Kilometern mit etwa 850 Brücken. Die gesetzliche Grundlage für Aus- und Neubauvorhaben war und ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Eine Übersicht der sächsischen Maßnahmen kann der Anlage 2 entnommen werden. Zuständig auf Bundesebene ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Aufgrund der im Grundgesetz verankerten Auftragsverwaltung ist das Land bei den Bundesautobahnen und Bundesstraßen für Planung, Bau und Betrieb verantwortlich.

Auf Landesebene betreut seit dem 1. Januar 2012 das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) die Bundesfern- und Staatsstraßen. Dieser Behörde obliegen u. a. die Planung, der Neu- und Ausbau sowie die Erhaltung.

Von 1991 bis 2011 wurden rund 3 Mrd. Euro in Staatsstraßen, knapp 7,7 Mrd. Euro in Bundesfernstraßen und rund 5,6 Mrd. Euro **Fördermittel** in den kommunalen Straßenbereich investiert.

Neubaumaßnahmen in Form von Ortsumgehungen, Netzergänzungen und Lückenschlüssen sowie Ausbaumaßnahmen verbesserten die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Verkehrsqualität des Straßennetzes erheblich. Kommunen wurden vom Durchgangsverkehr entlastet und die Anbindung von peripheren und strukturschwachen Räumen an die Mittel- und Oberzentrum verbessert.

Mit den getätigten Investitionen in das sächsische Straßennetz haben sich die **Erreichbarkeiten von Mittel- und Oberzentren** sowie Autobahnanschlussstellen erheblich verbessert. Im Jahr 2010 ist von jeder Gemeinde ein sächsisches Mittel- oder Oberzentrum in weniger als 45 Minuten Pkw-Fahrzeit erreichbar (vgl. Anlage 3).

Die räumliche Nähe und die schnelle Erreichbarkeit von Autobahnen bzw. Autobahnanschlussstellen stellen vor allem bei der Neuansiedlung von Industrie und Gewerbe einen signifikanten Standortvorteil dar. Mit Fertigstellung der Autobahnen A 17, der A 38 und der A 72 von Chemnitz bis Rochlitz hat sich die Erreichbarkeit signifikant verbessert. Im Jahr 2010 liegt die Pkw-Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle für alle Gemeinden in Sachsen unter einer Stunde (vgl. Anlage 4). Insbesondere die folgenden nach 1995 realisierten Infrastrukturmaßnahmen haben zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten und zu einem leistungsfähigen Straßennetz beigetragen (Vgl. Anlage 5):

- Fertigstellung der A 4 im Freistaat Sachsen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15) mit Verkehrsfreigabe des letzten Bauabschnittes Anschlussstelle Hohenstein-Ernstthal – Anschlussstelle Limbach-Oberfrohna
- Bau der Bundesautobahn A 17 Dresden bis zur Bundesgrenze Deutschland / Tschechische Republik



Abbildung 2: Autobahnnetz 1990



Abbildung 3: Autobahnnetz 2012



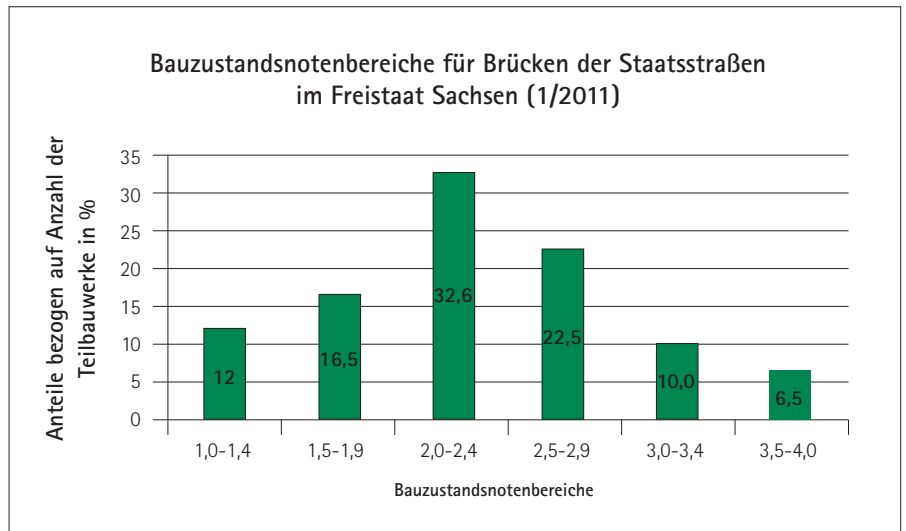
- Bau der Bundesautobahn A 38 (Südumgehung Leipzig)
- Neu- und Ausbau der Bundesautobahn A 72 Chemnitz bis Anschlussstelle Rochlitz
- Neubau der Ortsumgehung Bischofswerda und Teilortsumgehung Großenhain im Zuge der B 98
- Neubau der Ortsumgehungen Meißen, Siebenlehn und Markersbach im Zuge der B 101
- Neubau der Ortsumgehungen Zschopau und Marienberg im Zuge der B 174
- abschnittsweiser Neubau der B 178 Zittau bis A 4
- Neubau der Ortsumgehung Kamenz und Verlegung Elstra bis A 4 Anschlussstelle Burkau im Zuge der S 102
- Neu- und Ausbau der S 255 Aue bis A 72 Anschlussstelle Hartenstein
- Neubau der Ortsumgehungen Elterlein, Zwönitz und Scheibenberg im Zuge der S 258

Neu- und Ausbauten gab es ebenfalls an wichtigen grenzüberschreitenden Straßenverbindungen, wie z. B. den Bundesautobahnen A 17 und A 4. Die Aktivitäten Sachsens zur Förderung des grenzüberschreitenden Austausches mit den Nachbarstaaten Polen und Tschechien zeigen sich in der hohen Zahl regionaler Grenzübergänge. So verbinden heute insgesamt 40 grenzüberschreitende Straßenverbindungen Sachsen mit seinen Nachbarn. Seit dem Inkrafttreten des „Schengen-Abkommens“ im Dezember 2007 sind die festen Grenzkontrollen abgeschafft und die Zahl der Straßengrenzübergänge wurde zur Republik Polen auf insgesamt acht erhöht sowie zur Tschechischen Republik auf insgesamt 32 Grenzübergänge sogar verdoppelt (vgl. Anlage 12).

An einer Vielzahl der Grenzübergänge sind zudem eine höhere Tonnagebelastung sowie Busverkehr zugelassen. Damit hat sich die Verflechtung der Strukturen für Wirtschaft, Tourismus, Arbeit und Versorgung im Gebiet des sächsisch-tschechischen und sächsisch-polnischen Grenzraumes weiter verbessert.

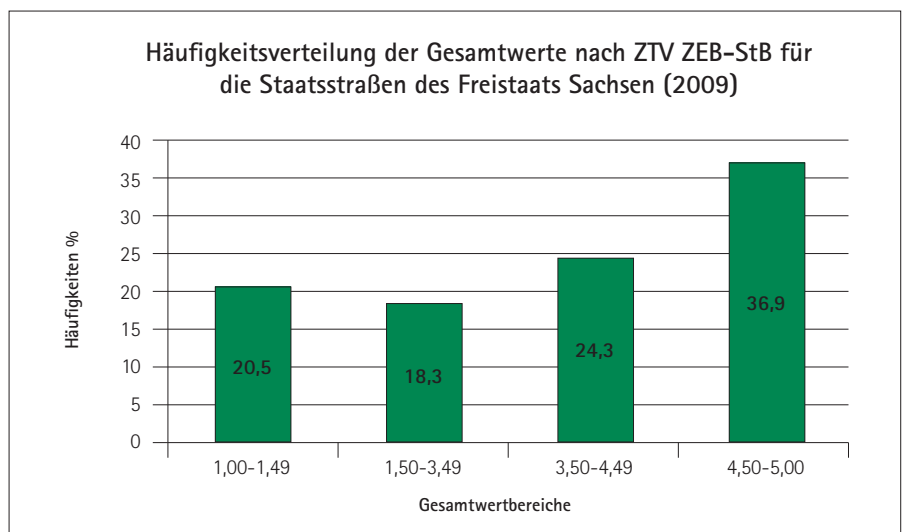
In Anbetracht des dichten sächsischen Straßennetzes spielt die **Erhaltung** der bestehenden Infrastruktur eine wichtige Rolle. Um Erhaltungszustand und Entwicklung objektiv bewerten zu können, wird der Zustand der Bundesfern- und Staatsstraßen in einem vierjährigen Turnus nach einheitlichen Kriterien auf Grundlage der „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen“ (ZTV ZEB-StB) erfasst und ausgewertet.

Die jüngste Zustandserfassung für die Staatsstraßen wurde 2009 durchgeführt. Demnach sind 37 Prozent des Staatsstraßennetzes der schlechtesten Straßenzustandsklasse zuzuordnen. 2005 waren es noch 41 Prozent. Bei Ingenieurbauwerken erfolgt die Zustandsbewertung auf Grundlage der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 und einer Bewertung nach der „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“. Eine Auswertung von 2011 ergab, dass 16,5 Prozent der Brücken im Staatsstraßennetz den beiden schlechtesten Notenbereichen (d. h. nicht ausreichender bis ungenügender Zustand) zugeordnet wurden. Auch wenn durch die umfangreichen Investitionen der Vergangenheit zahlreiche Zustandsverbesserungen erreicht werden konnten, entsprechen diese Ergebnisse noch nicht den Anforderungen, die an ein leistungsfähiges Straßennetz zu stellen sind.



1,0 - 1,4: sehr guter Zustand; 1,5 - 1,9: guter Zustand; 2,0 - 2,4: befriedigender Zustand; 2,5 - 2,9: ausreichender Zustand; 3,0 - 3,4: nicht ausreichender Zustand; 3,5 - 4,0: ungenügender Zustand

Abbildung 4: Zustand der Brücken im Staatsstraßennetz



1,00 - 1,49: sehr guter Zustand; 1,50 - 3,49: guter Zustand; 3,50 - 4,49: Warnwert; intensive Beobachtung und Ursachenanalyse für festgestellten Wert erforderlich 4,50 - 5,00: Schwellenwert; Prüfung für Einleitung von baulichen oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen erforderlich

Abbildung 5: Zustand der Staatsstraßen

Von großer Bedeutung ist die Verkehrssicherheit. Im Betrachtungszeitraum 2001 bis 2011 sind die Unfallzahlen um 11 Prozent gesunken. Die Anzahl bei Straßenverkehrsunfällen getöteter Personen in Sachsen sank sogar um 59 Prozent. Damit ist das Hauptziel der Empfehlungen der Europäischen Kommission im Bereich Straßenverkehrssicherheit, die Halbierung der Zahl der getöteten Personen, ausgehend vom Jahr 2001, erreicht. Bei der Entwicklung von Unfällen mit Personenschäden ist ein Rückgang von 30 Prozent zu verzeichnen. Sachsen liegt damit im bundesweiten Trend. Die Verkehrssicherheitsarbeit bleibt trotz der positiven Gesamtentwicklung auch weiterhin ein wichtiges Anliegen des Freistaates.

## 3.2 Eisenbahnverkehr

Das öffentliche Eisenbahnnetz im Freistaat Sachsen umfasst derzeit ca. 2.500 km (Stand Ende 2011). Davon entfallen rund 1.000 km auf das überregionale und rund 1.400 km auf das regionale normalspurige Eisenbahnnetz sowie rund 90 km auf die Schmalspurbahnen. Entlang dieser Strecken befinden sich ca. 540 bediente Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltepunkte) als Zugangsstellen für den Schienenpersonenverkehr sowie zahlreiche Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr. Ergänzend dazu stehen für den Schienengüterverkehr zahlreiche Anschlussbahnen als nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung.

Die Zuordnung der einzelnen Strecken zur überregionalen und regionalen Eisenbahninfrastruktur ergibt sich aus ihrer (landes-)verkehrs-politischen Bedeutung und der darauf basierenden Zuordnung gemäß Festlegungskarte im Landesentwicklungsplan 2012.

Das Netz der **überregionalen Eisenbahninfrastruktur** im Freistaat Sachsen dient der Verbindung der sächsischen Oberzentren untereinander und der Verbindung des Freistaates mit den Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren Deutschlands und benachbarter Staaten. Neben zahlreichen Verbindungsstrecken in den Eisenbahnknoten Leipzig und Dresden umfasst dieses Teilnetz die Hauptachsen:

- Dresden – Leipzig – Erfurt – Frankfurt/Main
- Berlin – Dresden – Prag
- Dresden – Görlitz – Wroclaw (Breslau)
- Dresden – Chemnitz – Plauen – Hof – Nürnberg/Regensburg („Dresdner Ast“ der Sachsen-Franken-Magistrale)
- Leipzig – Werdau – Plauen – Hof – Nürnberg/Regensburg („Leipziger Ast“ der Sachsen-Franken-Magistrale)
- Leipzig – Berlin
- Leipzig – Halle – Magdeburg – Hannover
- Leipzig – Chemnitz
- Chemnitz – Glauchau – Gera – Erfurt – Kassel – Düsseldorf (Mitte-Deutschland-Verbindung)
- Berlin – Cottbus – Görlitz
- Plauen – Bad Brambach – Cheb (Eger)
- Chemnitz – Riesa – Elsterwerda
- Leipzig/Halle – Eilenburg – Falkenberg – Hoyerswerda – Horka – Wroclaw (Breslau)

Das Netz der regionalen Eisenbahninfrastruktur dient insbesondere der Anbindung der Mittelzentren an die Oberzentren sowie der Erschließung der ländlichen Regionen.

Die öffentlich nutzbare Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Sachsen steht überwiegend im Eigentum der DB AG. Im Bereich der regionalen Eisenbahninfrastruktur befinden sich zahlreiche Strecken, teilweise aber auch Verkehrsstationen im Besitz nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies gilt auch für die Schmalspurbahnen. Unabhängig von den Eigentumsverhältnissen steht die öffentlich nutzbare Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Laufender Unterhalt, Erhalt sowie Neu- und Ausbau des Eisenbahnnetzes sind durch die jeweiligen Infrastruktureigentümer zu gewährleisten, im Fall der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur also durch die DB AG und den Bund.

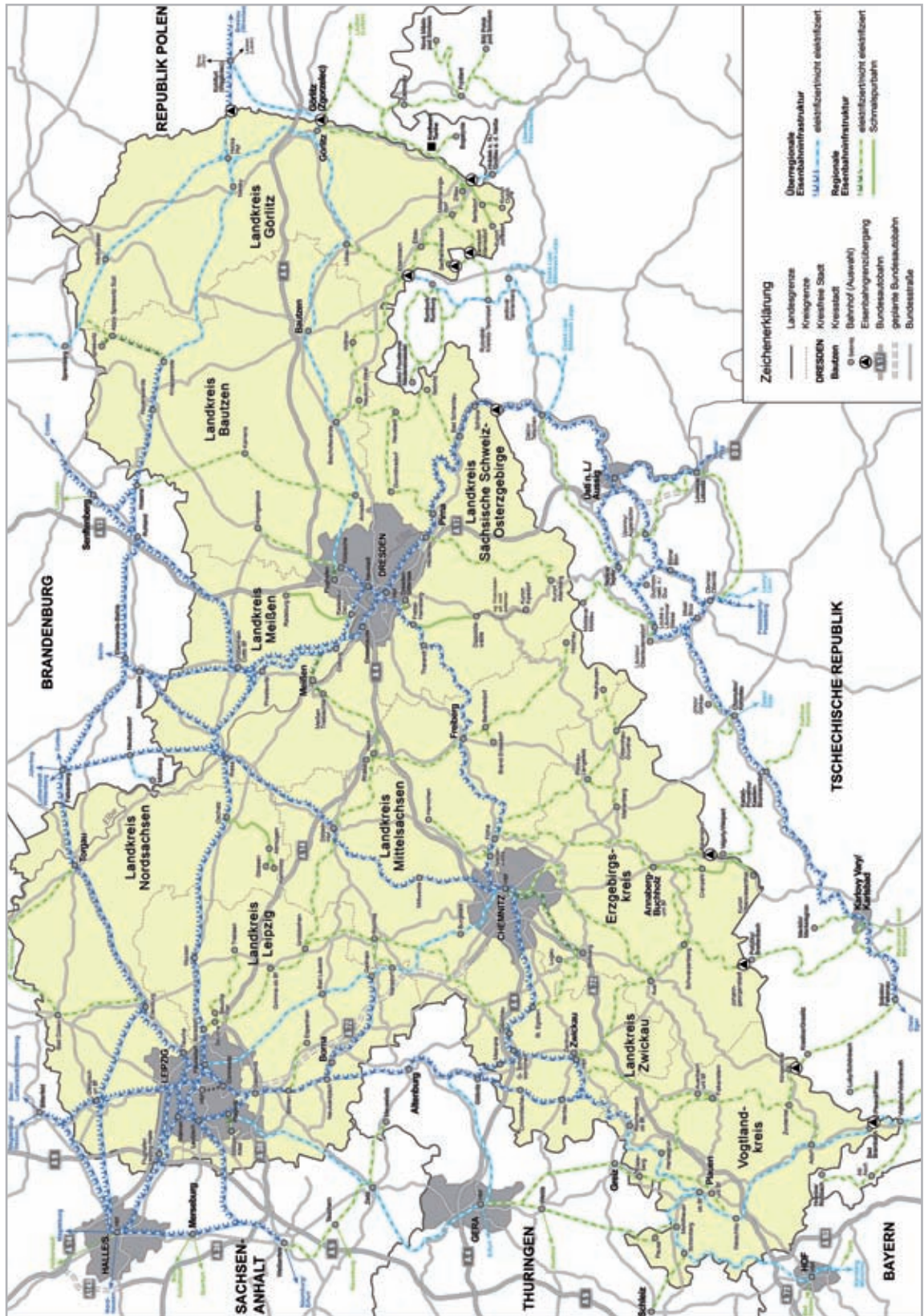


Abbildung 6: Regionale und überregionale Eisenbahninfrastruktur

Von 1991 bis 2011 wurden rund 8 Mrd. Euro in den Neu- und Ausbau der bundeseigenen Schienenwege im Freistaat Sachsen investiert. Schwerpunkte waren dabei:

- Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 8.2 und 8.3 (Neu- und Ausbaustrecke (ABS) Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin)
  - Fertigstellung des sächsischen Neubauabschnitts zwischen Gröbers, dem Flughafen Leipzig/Halle und Leipzig Hbf
  - Fertigstellung der Ausbaustrecke Leipzig – Berlin mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h
- Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 (Ausbaustrecke Leipzig – Dresden)
  - Fertigstellung des Abschnitts zwischen Leipzig und Riesa für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h
  - Fertigstellung des fünfgleisigen Ausbaus zwischen Dresden-Neustadt und Dresden (Hbf)
  - Verknüpfung der Strecke Leipzig – Dresden mit der Strecke Berlin – Dresden durch eine neue Verbindungskurve zwischen Weißig und Böhla
- Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale („Dresdner Ast“) für Neigetechnikzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und Beginn der Elektrifizierung Reichenbach – Hof; Beginn auch des Ausbaus des „Leipziger Asts“ der Sachsen-Franken-Magistrale

Darüber hinaus wurde in eine Reihe Infrastrukturprojekte investiert, an denen auch der Freistaat Sachsen beteiligt war und die zu Qualitätsverbesserungen im regionalen und überregionalen Eisenbahnverkehr beigetragen haben bzw. werden. Dazu gehören vorrangig:

- Der Bau des City-Tunnels Leipzig einschließlich der netzergänzenden Maßnahmen
- Die Fertigstellung des S-Bahn-Ausbaus im Abschnitt Dresden – Pirna einschließlich des damit einhergehenden viergleisigen Ausbaus der Strecke Dresden – Pirna; Inbetriebnahme einer S-Bahn-Strecke zum Flughafen Dresden einschließlich Elektrifizierung ab Dresden-Neustadt
- Der Beginn des S-Bahn-Ausbaus Dresden – Meißen Triebischtal einschließlich des viergleisigen Ausbaus zwischen Dresden-Neustadt und dem Abzweig Radebeul West
- Der Beginn der Umsetzung des „Chemnitzer Modells“ zur Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnnetz, Pilotstrecke Chemnitz – Stollberg

Zusätzlich erfolgten wichtige Baumaßnahmen an einzelnen Streckenabschnitten sowie im Bereich der Eisenbahnknoten:

- Bau und Fertigstellung der S-Bahn-Strecke Leipzig – Schkeuditz – Halle
- Ausbau der Strecke Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz für Neigetechnikzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h
- Grundhafte Sanierung und Umgestaltung der Eisenbahnknoten Dresden, Leipzig sowie Chemnitz
- Grundhafte Sanierung und Ausbau zahlreicher Regionalnetzstrecken, insbesondere im Erzgebirge, im Vogtland und in Ostsachsen

Trotz der vorgenannten umfangreichen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur dünnte die DB AG das einstmals umfangreiche Schienenpersonenfernverkehrsnetz im Freistaat Sachsen unter Verweis auf mangelnde Wirtschaftlichkeit sukzessive aus (vgl. Anlage 13). Zwischen 1994 und 2006 haben damit außer Dresden, Leipzig, Riesa und Bad Schandau alle sächsischen Städte ihren Fernverkehrsanschluss verloren. Letztes Beispiel war die Einstellung der IC-Linie zwischen Dresden und Nürnberg im Dezember 2006. Im Jahresfahrplan 2012 bestehen im Freistaat Sachsen damit nur noch folgende Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs:

- ICE-Linie Dresden – Leipzig – Erfurt – Frankfurt/Main – Wiesbaden
- ICE-Linie Berlin – Leipzig – Jena – Nürnberg – München
- IC-Linie Leipzig – Erfurt – Frankfurt/Main
- IC-Linie Dresden – Leipzig – Halle – Magdeburg – Hannover – Bremen
- IC-Linie Leipzig – Halle – Magdeburg – Hannover – Köln
- IC/EC-Linie (Hamburg/Binz/Stettin-) Berlin – Dresden – Prag – Wien/Budapest

Die vorgenannten Linien der DB AG verkehren grundsätzlich im Zweistunden-Takt und überlagern sich dabei abschnittsweise zu einem angenäherten Stundentakt. Dieses Angebot wird ergänzt durch einzelne Nachtzugverbindungen sowie einzelne Fernverkehrszüge nichtbundeseigener Eisenbahnverkehrsunternehmen, z. B. „Vogtlandexpress“ Plauen – Zwickau – Chemnitz – Berlin und „InterConnex“ Leipzig – Berlin – Warnemünde. Dazu kommen fernverkehrsähnliche Angebote des Schienenpersonennahverkehrs, z. B. der „Franken-Sachsen-Express“ zwischen Dresden, Chemnitz, Hof und Nürnberg sowie der Regionalexpress Dresden – Breslau.

Im **Schienenpersonennahverkehr** (SPNV) ist in den Ballungszentren grundsätzlich eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Unter den SPNV-Angeboten sind die noch im Ausbau befindlichen S-Bahn-Systeme in Dresden und Leipzig sowie die überregionalen Verbindungen Dresden – Riesa – Leipzig, Dresden – Chemnitz – Zwickau, Dresden – Bautzen – Görlitz, Leipzig – Chemnitz und Leipzig – Zwickau am stärksten nachgefragt. Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV obliegen den Zweckverbänden.

Angesichts des nur noch eingeschränkten Fernverkehrsangebots sind die Angebote des SPNV mittlerweile auch das Rückgrat im öffentlichen Personenverkehr zwischen dem Freistaat Sachsen und den benachbarten Bundesländern (Anlage 6).

Eine Besonderheit im sächsischen SPNV stellen die fünf teilweise dampfbetriebenen Schmalspurbahnen dar. Neben ihrer Funktion als Nahverkehrsmittel sind sie auch touristische Anziehungspunkte.

### 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gehören der SPNV und der straßengebundene ÖPNV. Dies schließt S-Bahn-Linien, den straßengebundenen ÖPNV mit Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbussen ein. Schmalspurbahnen, Fähren und Bergbahnen werden dem ÖPNV dann zugerechnet, wenn sie das Angebot ergänzen und nicht überwiegend touristischen Zwecken, wie z. B. Museumsbahnen, dienen.

Der ÖPNV ist nach dem sächsischen ÖPNV-Gesetz eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und Kreisfreien Städte. Diese arbeiten innerhalb der festgelegten Nahverkehrsräume in folgenden fünf kommunalen Zweckverbänden flächendeckend zusammen:

Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig; Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen; Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe; Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien; Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland



Abb. 7: Kommunale Zweckverbände

Darüber hinaus haben sich die Aufgabenträger sowie die bedienenden Verkehrsunternehmen in der Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV) zusammengeschlossen mit dem Ziel der Schaffung eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes im Verbundraum.

Der Freistaat Sachsen ist durch den ÖPNV gut erschlossen. Annähernd 100 Verkehrsunternehmen bieten auf rund 1.250 ÖPNV-Linien an Werktagen mehr als 43.000 Fahrten an (vgl. Anlage 7). Jährlich legen die im ÖPNV eingesetzten Züge, Bahnen und Busse rund 180 Millionen (Nutz-) Kilometer zurück.

Nach Angaben der fünf ÖPNV-Verbünde wurden in Sachsen im Jahr 2010 insgesamt rund 447 Millionen Fahrgäste befördert. Das entspricht einer Steigerung der Fahrgastzahl gegenüber dem Jahr 2005 um rund 7 Millionen (ca. 2 Prozent). Dieser Zuwachs wird im Wesentlichen durch die Großstädte Dresden und Leipzig getragen.

Der größte Teil der ÖPNV-Beförderungsleistung (40 Prozent) wird mittels Bussen im Regional- und Stadtverkehr erbracht. Darüber hinaus dominiert mit rund 32 Prozent in den Städten Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau, Görlitz, Plauen und Bad Schandau (Kirnitzschtal) der Straßenbahnverkehr, gefolgt vom SPNV, auf den 28 Prozent entfallen. Das Erscheinungsbild des sächsischen ÖPNV wird mittlerweile überwiegend durch moderne Fahrzeuge, Infrastruktur und technische Ausstattung sowie durch einen guten Service bestimmt.

Auf der Grundlage der Förderpolitik des Freistaates wurden zur Erhöhung der Angebotsqualität, insbesondere zur Verkürzung der Beförderungszeiten sowie zur Verbesserung der Zugangs- und Umsteigebedingungen, aber auch zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung, Investitionen in beträchtlichem Umfang getätigt. Hierzu gehören Investitionen in Strecken und Stationen für den SPNV – vor allem bei den S-Bahnen und in den Regionalnetzen – ebenso wie Investitionen in den weiteren stadtbahngerechten Ausbau der Straßenbahnnetze in den sächsischen Großstädten und zum Aus- und Neubau von ÖPNV-Übergangsstellen.

In den **Stadtbahn- bzw. Straßenbahnnetzen** wurden u. a. folgende Ergänzungen vorgenommen:

- In Dresden: Plauen – Coschütz, Anbindung Elbepark bis Riegelplatz, Gorbitz – Pennrich, Einbindung Ostragehege
- in Leipzig: Neubauabschnitt von Neuwiederitzsch zum neuen Messegelände
- in Chemnitz: Stollberger Straße und Umbau Zentralhaltestelle
- in Zwickau: Anbindung Planitz
- in Görlitz: Straßenbahnverlängerung in Königshufen

Darüber hinaus wurden umfangreiche Investitionen in Straßenbahn-/Stadtbahnfahrzeuge und Betriebshöfe (z.B. in Dresden, Chemnitz, Leipzig und Plauen) getätigt.

In Ergänzung zu den Straßenbahnverkehren werden flächendeckend **Busleistungen** angeboten. Deren Leistungsspektrum reicht von Verbindungen in stark nachgefragten Relationen zwischen zentralen Orten, über die Anbindung der Gemeinden, Gemeinde- oder Stadtteile an die jeweiligen Zentren bis hin zu kleinräumigen Verbindungen zwischen einzelnen Stadt- und Gemeindeteilen. Während in den größeren Städten und auf stark nachgefragten Relationen im Regionalbereich die Busse in festen Zeitabständen (Taktfahrplan) verkehren, sind die Angebote im ländlichen Bereich sehr stark an den grundlegendsten Mobilitätsbedürfnissen, insbesondere an der Schülerbeförderung, ausgerichtet.

Zusätzlich werden verstärkt IT-Systeme / Telematiksysteme im Busverkehr einschließlich Übergangsstellen gefördert. Eine Reihe nach modernen Gesichtspunkten gestalteter **Übergangsstellen** erleichtert das Umsteigen zwischen verschiedenen ÖPNV-Linien, wobei in vielen Fällen über die bestehenden Betriebsleitsysteme geplante Anschlüsse auch bei auftretenden Verspätungen gewährleistet werden können. Systeme zur Anschlusssicherung und Fahrgastinformation erlauben zunehmend auch den system- und unternehmensübergreifenden Datenaustausch.

An den neu errichteten Übergangsstellen sowie an den meisten größeren SPNV-Stationen bestehen in der Regel bereits Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder, was die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Motorisiertem Individualverkehr (MIV) („Park + Ride“) sowie von ÖPNV und Fahrrad („Bike + Ride“) ermöglicht.

Wenngleich der ÖPNV nahezu flächendeckend verfügbar ist, ist das Angebot in Abhängigkeit von der Siedlungs- und Einwohnerdichte qualitativ und quantitativ sehr unterschiedlich. In den ländlichen Räumen haben die stark rückläufige Bevölkerungsentwicklung sowie die zunehmende Motorisierung teilweise zu Nachfragerückgängen geführt.

Die Gewährleistung eines attraktiven, sicheren und umweltfreundlichen ÖPNV wird durch eine Busförderung mit Schwerpunkt **ländlicher Regionen** unterstützt. Von den insgesamt durch den Freistaat Sachsen für die Busförderung zur Verfügung gestellten Mitteln in Höhe von jährlich 5 Mio. Euro fließen 80 Prozent in den ländlichen Raum. Zusätzlich erfolgt eine stärkere Unterstützung der Schülerbeförderung im ländlichen Raum durch die Einführung eines neuen Verteilungsschlüssels für die Mittel zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs. Dieser neue Verteilungsschlüssel berücksichtigt stärker als bisher die aufgrund der längeren Schulwege erhöhten Aufwendungen für die Schülerbeförderung im ländlichen Raum. Die Landkreise erhalten aufgrund des neuen Schlüssels ab 2013 jährlich 3 Mio. Euro zusätzlich im Vergleich zu 2010 für den Ausgleich der durch ermäßigte Schülerzeitfahrausweise bei den Verkehrsunternehmen entstehenden Mindereinnahmen.



## 3.4 Luftverkehr

Der kommerzielle Luftverkehr wird im Wesentlichen an den Flughäfen **Leipzig/Halle** und **Dresden** abgewickelt. Dazu wurden seit der Wiedervereinigung über 2 Mrd. Euro in die Modernisierung und den Ausbau der Flughäfen investiert und die Standorte zudem sehr gut mit Straße und Schiene vernetzt. Die Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen trugen die Anteilseigner (Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt sowie Kommunen rund um die Flughäfen).

Am Flughafen Leipzig/Halle wurden insbesondere gebaut:

- Ein Terminal mit einer Kapazität von 4,5 Mio. Passagieren/Jahr mit Parkhaus und Anbindung an den Schienenpersonenfern- und Schienenpersonennahverkehr (Anbindung an das mitteldeutsche S-Bahnnetz / City-Tunnel Leipzig)
- zwei interkontinentalfähige Start- und Landebahnen für den Parallelbetrieb, einschließlich Rollbahnsystem und drei Rollbrücken (die die A 14 und das Schienennetz überspannen)
- Vorfeldflächen mit bis zu 150 Flugzeugabstellflächen



Abbildung 8: Luftaufnahme des Flughafengeländes Leipzig/Halle / im Vordergrund das Schkeuditzer Kreuz mit den Bundesautobahnen 9 und 14  
(© Uwe Schoßig)

Der Flughafen Dresden erhielt z. B.:

- Ein Terminal für 3,5 Mio. Passagiere pro Jahr mit Parkhaus und Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn)
- eine Erneuerung und Verlängerung der Start- und Landebahn einschließlich des Rollbahnsystems
- eine Erneuerung und Erweiterung der Vorfeldflächen mit einer Kapazität von 40 Stellflächen für Flugzeuge

Mit der Anbindung und den modernen Flughafeninfrastrukturen haben sich Leipzig/Halle und Dresden am Markt etabliert. Sie bieten im **Passagierverkehr** überwiegend nationale und europäische Linien- und Tourismusverbindungen an und sind über europäische Hubs auch international angebunden. Im Jahr 2011 nutzten ca. 4,2 Mio. Passagiere die Flughäfen. Der Flughafen Leipzig/Halle entwickelte sich in 2011 mit über 760.000 t zum zweitgrößten **Frachtflughafen** in Deutschland bzw. zum fünfgrößten in Europa. Im Frachtverkehr hat der Flughafen Leipzig/Halle mittlerweile für den Wirtschaftsstandort Deutschland eine besondere Bedeutung erreicht. Damit ist er der Kristallisationskern für die aufstrebende Logistikregion Leipzig-Halle.

Für die Allgemeine Luftfahrt mit ihren Werks- und Geschäftsverkehren und dem Luftsport stehen zwölf **Verkehrslandeplätze** zur Verfügung. Damit ist Sachsen flächendeckend für den Luftverkehr erschlossen.

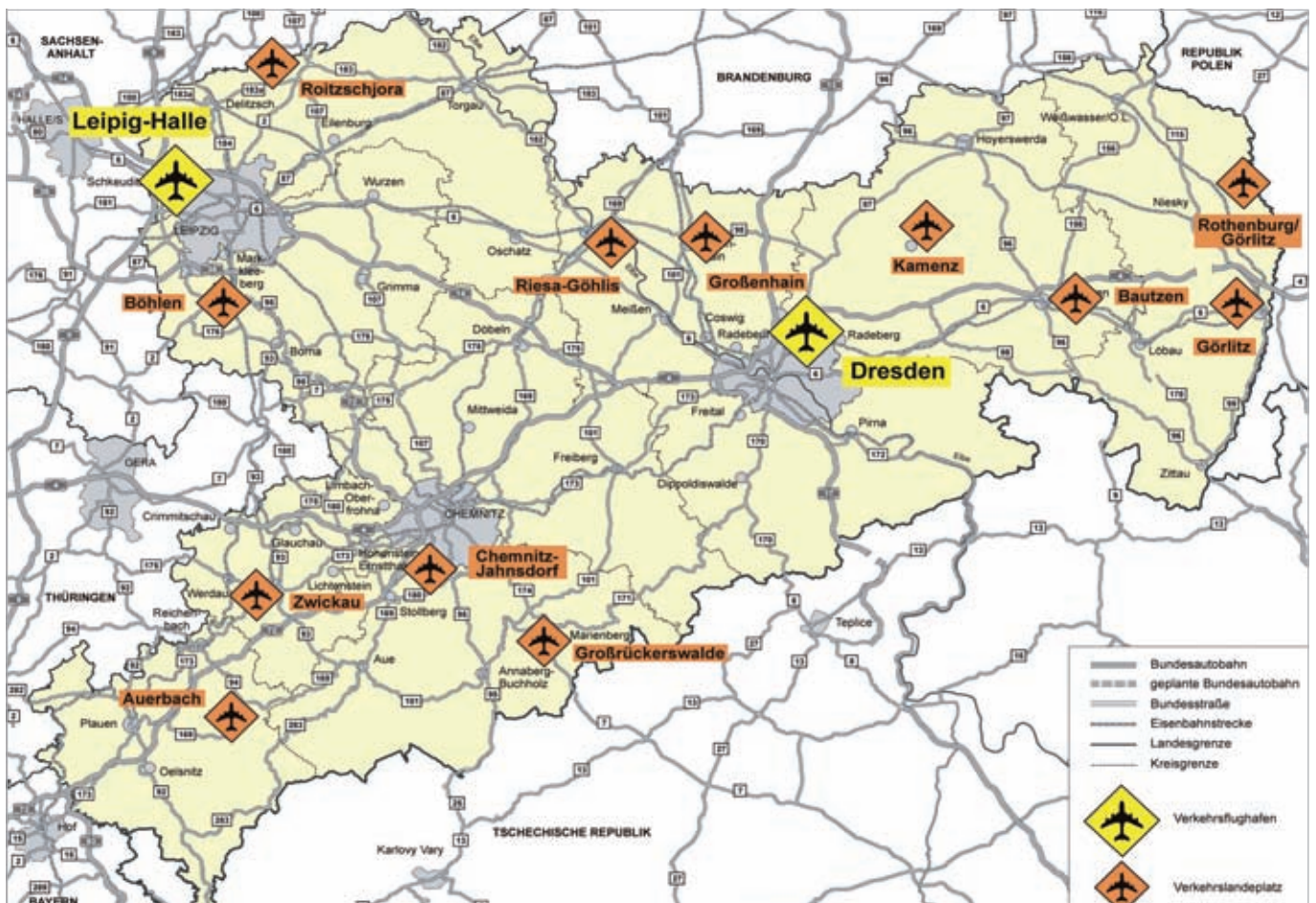


Abbildung 9: Verkehrslandeplätze Sachsen

## 3.5 Schiffsverkehr

Die Bundeswasserstraße **Elbe** ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Damit ist Sachsen an die norddeutschen Seehäfen und den internationalen Handel per Schiff angebunden. Der Bund ist u. a. für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundeswasserstraße verantwortlich.

Hinsichtlich der **Fahrrinntiefe** ist wasserbaulich das Entwicklungsziel von 1,60 m an durchschnittlich 345 Tagen/Jahr stromabwärts von Dresden erreicht. Von Dresden stromaufwärts stehen an durchschnittlich 345 Tagen/Jahr 1,50 m zur Verfügung. Der Bund sichert die Fahrrinntiefe mittels Reparatur- und Unterhaltungsmaßnahmen. Zur Modernisierung der Häfen Torgau, Riesa und Dresden investierte die **Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)** seit 1995 über 90 Mio. Euro. Damit baute das Unternehmen die Häfen zu leistungsfähigen Schnittstellen zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße aus.

Im Hafen Dresden gestaltete die SBO die Verkehrsanlagen um, einschließlich des damit verbundenen Neubaus von Kaianlagen. Für die hafenauffine Wirtschaft erschloss die SBO ca. 100.000 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche. In Riesa wurden über 1.600 m Kaianlagen neu gebaut. Zudem erneuerte die SBO die Gleisinfrastruktur und legte Erschließungsstraßen an. Neue Krananlagen ermöglichen den trimodalen Güterumschlag. Im Hafen Torgau wurden veraltete Speicheranlagen zurück gebaut.

Der Gesamtumschlag der Häfen betrug in den vergangenen fünf Jahren durchschnittlich annähernd 2 Mio. t/Jahr, wovon der Schiffsumschlag beispielsweise im Jahr 2011 ca. 10 Prozent ausmachte. In den **Zukunftsgeschäftsfeldern** (Container- und Projektladungsverkehr) schlug die SBO in 2011 über 37.000 20-Fuß Standardcontainer (TEU) sowie über 120 Projektladungen um. Dazu stehen insbesondere in Riesa ein Terminal für den kombinierten Verkehr und in Dresden eine Roll-on/Roll-off-Anlage zur Verfügung.

Die **Fahrgastschifffahrt** findet in Sachsen überwiegend von Bad Schandau bis Diesbar-Seußlitz auf der Elbe statt. Hier bietet die Sächsische Dampfschifffahrt Fahrten mit der ältesten Raddampferflotte der Welt an. Zudem gibt es in Sachsen 19 Fährverbindungen über die Elbe, die von der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft, den Dresdner Verkehrsbetrieben bzw. von Kommunen betrieben werden. Auch auf sächsischen Talsperren wird Fahrgastschifffahrt angeboten. In den Anfängen befindet sich die Fahrgastschifffahrt in den Seengebieten der Bergbaufolgelandschaften, die derzeit in der Lausitz und in Mitteldeutschland entstehen.

## 3.6 Güterverkehr

Für die Wirtschaft ist ein leistungsfähiger **Güterverkehr** von zentraler Bedeutung. Die Transportwege Straße, Schiene, Wasser und Luft sind auf den Hauptverkehrsachsen im Freistaat Sachsen gut ausgebaut. Im Jahr 2010 betrug in Sachsen das Aufkommen im gesamten Güterverkehr 233 Tonnen p.a.. Bezogen auf den Bundesanteil an Bevölkerung und Fläche von fünf Prozent wird in Sachsen mit 5,5 Prozent eine überdurchschnittliche Gütermenge transportiert.

Innerhalb des Freistaates erbringt das Straßennetz mit rund 92 Prozent den Hauptanteil der Gütertransportleistung, ca. acht Prozent entfallen auf die Schiene. Bei den Straßen stehen an erster Stelle die Bundesautobahnen. Während die Bundesstraßen im Jahr 2010 einen Schwerlastanteil von durchschnittlich 11,6 Prozent aufwiesen, lag er bei den Autobahnen bei 20,5 Prozent. Auf der A 17 bei Dresden lag dieser sogar bei 33,4 Prozent. Dies unterstreicht die Bedeutung Sachsens als Transitland.

Das Güterverkehrswachstum auf der Schiene wird in Sachsen mittelfristig zu Kapazitätsengpässen führen, die nur durch Neubaumaßnahmen oder die Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Schieneninfrastruktur vermieden werden können. Dies betrifft besonders die West-Ost-Verbindung Richtung Polen und die Nord-Süd-Verbindung Richtung Südosteuropa.

Der Hinterlandverkehr aus den deutschen Seehäfen wird überwiegend mit Containern abgewickelt. Deren Umschlag von der Bahn auf den Lkw erfolgt in den **Güterverkehrszentren (GVZ)** Leipzig, Dresden und Südwestsachsen. Dazu entstanden in den GVZ Terminals für den kombinierten Verkehr, die im Jahr 2011 144.000, 40.000 bzw. 30.000 TEU umschlugen (Vergleich Güterverkehrsumschlag im Jahr 2010: 120.000; 30.000; 1.500 TEU). Neben der reinen Verkehrsfunktion dienen die GVZ-Standorte auch der Förderung der Wirtschaft, da sich renommierte Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Logistikbranche ansiedelten. Dementsprechend wurden über 700 Millionen Euro in die Standorte investiert.

Im Oktober 2010 nahm das Terminal für den kombinierten Verkehr (KV) im GVZ Südwestsachsen am Standort Glauchau seinen Betrieb auf. Die Anlage erstreckt sich über rund 30.000m<sup>2</sup> mit einer befestigten Ladefläche und zwei Gleisen à 300 Meter Länge. Der Umschlag von Containern und Wechselbrücken erfolgt mit mobilen Ladegeräten.

Die GVZ haben sich darüber hinaus auch in Sachsen als Eckpfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik bewährt. Dies wird nicht nur deutlich in den mit den GVZ ermöglichten Verkehrsverlagerungen von der Straße auf Schiene und Wasserstraße und den damit verbundenen Reduzierungen von Schadstoffemissionen. Die GVZ führen mit ihren Neuansiedlungsflächen auch zur Verkehrsentlastung, indem sie zur Kanalisierung und Konzentration des Lkw-Verkehres beitragen.

Ein Beispiel für eine städtebaulich vorteilhafte Umsiedlung von Unternehmen in zentrumsnaher Lage an einen konfliktarmen GVZ-Standort ist der Leipziger Großmarkt. Bis Ende 1995 befand sich der Großmarkt innerhalb einer zentrumsnahen Siedlungsstruktur mit entsprechender Verkehrs- und Lärmbelastung für das angrenzende Straßennetz und Wohnumfeld. Seit 1996 ist der Betrieb auf dem Gelände des GVZ Leipzig mit Autobahnanschluss an die A 14 angesiedelt. Die Auslieferung der Waren in die Innenstadt (Fahrzeit ca. 20 – 30 Minuten) kann jetzt durch in unmittelbarer Nachbarschaft ansässige Transportunternehmen erfolgen.

Außerdem bieten die GVZ-Standorte Möglichkeiten für innovative Logistiklösungen im städtischen Raum („City-Logistik“), z.B. Kooperationen für eine gebündelte Innenstadtbeflieferung oder die Benutzung des Straßenbahnnetzes.

Ein herausragendes Beispiel dafür stellt der Einsatz von **Güterstraßenbahnen** im GVZ Dresden dar. Seit 2001 transportieren diese eigens beschafften Straßenbahnen, mit einer Kapazität von ca. drei Lkw-Lastzügen, an jedem Werktag Pkw-Komponenten vom Logistikzentrum der Volkswagen AG im GVZ Dresden-Friedrichstadt zum Produktionsstandort „Gläserne Manufaktur“ am Straßburger Platz. Dadurch werden jährlich ca. 13.500 Lkw-Fahrten durch die Dresdner Innenstadt vermieden und Emissionen reduziert.



Abbildung 10: Güterverkehrsinfrastruktur im Freistaat Sachsen

## 3.7 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Ziel der bestehenden **Radverkehrskonzeption** für den Freistaat Sachsen ist es, Wege zur Radverkehrsförderung zu initiieren, Handlungsempfehlungen für alle beteiligten Akteure zu geben und auf ein fahrradfreundliches Klima in Sachsen hinzuwirken. Die Radverkehrskonzeption ist Leitlinie und Grundlage für das Handeln aller, die Radwege planen, bauen, beschildern und vermarkten. Dabei soll den Belangen der Verkehrssicherheit besondere Aufmerksamkeit zukommen. Die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen verfolgt einen Ansatz, der neben der Infrastruktur auch den Service, die Kommunikation und die Öffentlichkeitsarbeit umfasst. Sie schreibt das Routennetz für den touristischen Radverkehr unter der Marke „SachsenNetz Rad“ fort, legt Qualitätsstandards fest und stuft den Bedarf zur Anlage straßenbegleitender Radwege an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen nach Dringlichkeiten ein, die Grundlage der Erstellung von Bauprogrammen sind. Die als Anlage in der Radverkehrskonzeption enthaltenen „Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ sollen qualitativ hochwertige Wegweisungskonzepte und Wegweisung vor Ort sicherstellen.

Der Freistaat Sachsen ermöglicht zudem eine verbesserte Förderung von kommunalen Radverkehrsmaßnahmen mit Fördersätzen in Höhe von bis zu 75 Prozent der zwendungsfähigen Kosten. Der Freistaat unterstützt damit wesentlich kommunale Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs.

Mit dem Stand vom 1. Januar 2011 weisen insgesamt 597km Bundesfernstraßen und 432km Staatsstraßen Radverkehrsanlagen auf. Von 1997 bis 2010 wurden 46,5 Millionen Euro in den nachträglichen Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen und 15,5 Millionen Euro in den Ausbau von Radwegen an Staatsstraßen investiert (siehe Tabelle 1). Der Kostenanteil von Radwegen im Zuge des Ausbaus von Straßen ist nicht mit erfasst.

Ausgewählte **Radverkehrsanlagen**, die 2010 und 2011 dem Verkehr übergeben wurden, sind:

### im Zuge von Staatsstraßen

- S 11 nördlich Etzoldhain
- S 43 Brandis (A 14) - Naunhof
- S 50 Ersatz zwischen Deutzen und Heuersdorf
- S 71 südlich Zwenkau
- S 75 östlich B 186
- S 88 in Seußlitz
- S 95 Ausbau südlich Oßling
- S 100 Kamenz – Thonberg
- S 121 westlich Horka
- S 132 in Eckartsberg
- S 135 in und nördlich Spitzkunnersdorf
- S 148 in und nördlich Ebersbach
- S 196 zwischen Freiberg und Halsbrücke
- S 200 von Mittweida (Lauenhain) nach Erlau
- S 272 östlich Erlabrunn

### im Zuge von Bundesstraßen

- B 2 nördlich Hohenossig
- B 6 westlich Bischofswerda
- B 6 östlich Schkeuditz
- B 98 westlich Wehrsdorf
- B 115 in und südlich Weißkeißel
- B 170 westlich Altenberg
- B 180 östlich Gersdorf
- B 186 nördlich Markranstädt

Der **Fahrradtourismus** erlebt seit Jahren deutliche Zuwachsraten. Unter der Marke „SachsenNetz Rad“ wird das touristische Netz aus Radfernwegen und regionalen Hauptradrouten weiterentwickelt. Mit dem Elberadweg, dem Spreeradweg und dem Oder-Neiße-Radweg hat Sachsen bereits Magnete für Fahrradtouristen geschaffen.

Mehr als ein Viertel aller Ortsveränderungen erfolgt ausschließlich zu Fuß. Sichere und attraktive Bedingungen für das Zufußgehen sind damit von großer Bedeutung für das Funktionieren der Städte und Dörfer. Wie auch im Radverkehr hat der Freistaat im Zuge von Aus- und Neubau von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sowie durch die Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten durch Ortsumgehungen wesentlich zu Verbesserungen im innerörtlichen **Fußgängerverkehr** beigetragen. Auch die konsequente Umsetzung barrierefreier Lösungen im ÖPNV, aber auch bei der Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung, fördern das Zu-Fuß-Gehen.

in Mio. Euro	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bundesstraßen	4,1	3,9	4,8	4,4	4,8	5,2
Staatsstraßen (ohne EFRE)	0,4	0,9	1,2	0,5	0,5	0,5
Staatsstraßen (EFRE)	-	-	-	0,5	1,5	1,2

Tabelle 1: Investitionen in den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen

in km	Straßenlänge gesamt	mit Radverkehrsanlagen versehen
Bundesstraßen	2.417	597
Staatsstraßen	4.751	432

Tabelle 2: Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen mit Stand 01.01.2011

# 4. Landesverkehrsprognose

## 4.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Eine wesentliche Grundlage für die strategische Verkehrsplanung im Freistaat Sachsen ist die Landesverkehrsprognose. Die Landesverkehrsprognose lehnt sich sowohl methodisch als auch inhaltlich an die „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ (Bundesprognose) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an. Insofern wurden im Rahmen der Landesverkehrsprognose die in der Bundesprognose enthaltenen Rahmenbedingungen überprüft und für den Freistaat Sachsen aktualisiert bzw. fortgeschrieben. Als Kernstück der Landesverkehrsprognose liegen für den Straßenverkehr sowie für den Öffentlichen Personennahverkehr differenzierte Angaben zu den vorhandenen und erwarteten Verkehrsmengen für das Jahr 2010 und den Prognosehorizont 2025 vor.

Bei der Bearbeitung der Landesverkehrsprognose wurden insbesondere folgende Datengrundlagen berücksichtigt:

- die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2025, herausgegeben durch das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen,
- die „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ (Bundesprognose) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einschließlich der hierzu verfügbaren Nachfragematrizen auf der Ebene der Kreisregionen,
- die auf der Grundlage der Bundesprognose durch den Bund veranlassten und bis 2010 durchgeführten Überprüfungen der Bedarfspläne Schiene und Straße,
- die seit Ende des Jahres 2009 vorliegenden Ergebnisse aus der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2008“, welche insbesondere auch für die Oberzentren in Sachsen umfassende Daten zum Verkehrsverhalten liefert,
- die Ergebnisse der deutschlandweit durchgeführten Erhebung zum Verkehrsverhalten Mobilität in Deutschland - MiD 2008,
- die Ergebnisse der deutschlandweit durchgeführten Erhebung zum Straßenverkehr SVZ 2010,
- Fahrgastbefragungen und Fahrgastzählungen im Bereich des ÖPNV,
- ÖPNV-Angebotsplanungen der Aufgabenträger zu Linienführungen, Bedienangeboten und Beförderungszeiten.

Die Verkehrsnachfrageberechnung für Analyse und Prognose basiert auf einem rechnergestützten Verkehrsmodell, welches das vorhandene und zu erwartende Verkehrsgeschehen auf der Grundlage differenzierter Informationen zur Raumstruktur und zum Verkehrsverhalten sowie zum Verkehrsangebot berechnet.

Kernelemente des Verkehrsmodells sind Angebots- und Nachfragemodelle für Analyse und Prognose. Ausgehend von der Siedlungsstruktur und den sozioökonomischen Daten sowie dem quantitativen und qualitativen Verkehrsangebot wurden die Verkehrsströme im Untersuchungsraum auf der Basis repräsentativer Verhaltensmuster berechnet.

Aufbauend auf der Analyse wurde die Prognose berechnet. Dazu wurden im Angebots- und Nachfragemodell alle bis zum Prognosehorizont 2025 erwarteten Änderungen des Verkehrsangebotes (z.B. alle bis zum Prognosehorizont realisierten Maßnahmen) und der Raumstruktur sowie des Verkehrsverhaltens berücksichtigt.

Die angewendete Modellphilosophie unterstellt dabei, dass auf der Grundlage der für den Analysezustand geeichten Wirkungszusammenhänge und unter Berücksichtigung geänderter Rahmenbedingungen valide Aussagen über die künftige Entwicklung getroffen werden können.



Im Folgenden sind die wesentlichen Grundlagen und gegebenen Rahmenbedingungen für die Landesverkehrsprognose sowie die wichtigsten Ergebnisse für den Straßenverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr dargestellt, wobei zum Teil auch auf die sächsischen Planungsregionen (siehe Abbildung 10) Bezug genommen wird.

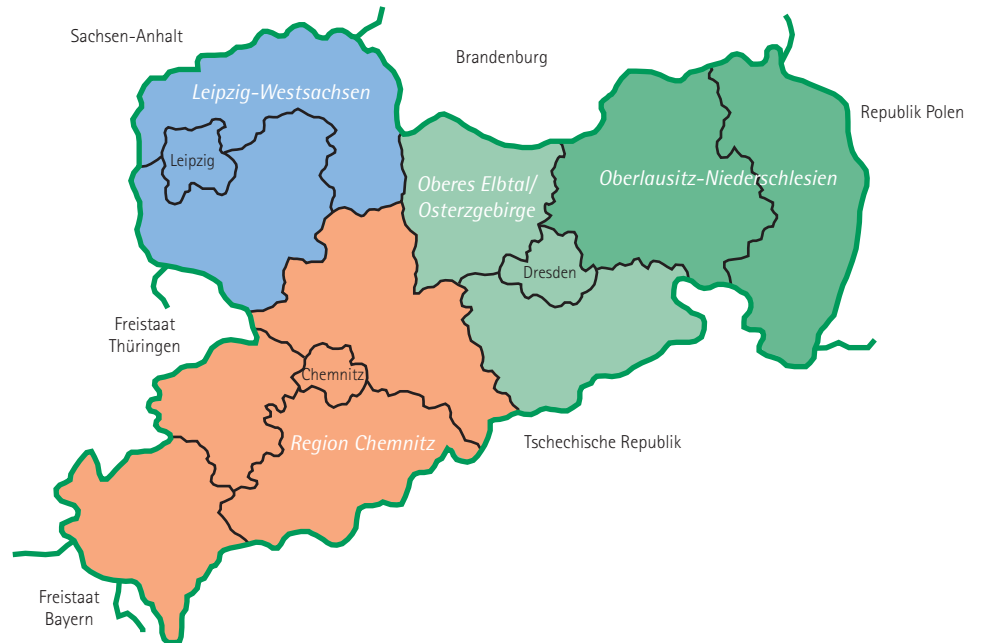


Abbildung 11: Sächsische Planungsregionen

### Demografische Entwicklung

In der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose wurden zwei Varianten betrachtet, die sich bezüglich der Lebenserwartung und des Wanderungsaustausches mit dem Bundesgebiet unterscheiden. Die Varianten markieren die Grenzen eines Korridors, in dem sich - bei Fortsetzung der demografischen Entwicklung - die Veränderungen vollziehen werden.

Die der Landesverkehrsprognose zugrunde gelegte Variante 1 basiert auf der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes und geht von einem Rückgang der Einwohnerzahl Sachsens um ca. 9 Prozent aus, von rund 4,1 Mio. im Jahr 2010 auf rund 3,8 Mio. im Jahr 2025 (siehe Tabelle 3). Mit der Anwendung dieser Variante wird sichergestellt, dass sich die Aussagen zur Landesverkehrsprognose im Rahmen der Strukturdaten des Bundes bewegen. Variante 1 ist insbesondere bezüglich der Annahmen zur Entwicklung des Wanderungssaldos optimistischer als Variante 2, was unter Berücksichtigung der Wirtschaftskraft des Innovationsstandortes Sachsen als realistischer angesehen wird.

Besonders hohe Rückgänge sind in den Altersgruppen der 0- bis 5-jährigen sowie der 15- bis unter 65-jährigen zu erwarten. Dies wird sich überwiegend auf das Erwerbstätigenpotential auswirken. Erhebliche Zuwächse weist dagegen die Altersgruppe der ab 65-jährigen auf.

Sinkende Bevölkerungszahlen werden in allen Landkreisen erwartet. Für die Städte Dresden und Leipzig werden Zuwächse prognostiziert. Zum Teil in unmittelbarer Nachbarschaft von den weiter wachsenden Ballungsräumen entstehen dünn besiedelte Räume. Die Verkehrsplanung muss entsprechend flexibel auf aktuelle Entwicklungen reagieren und gegebenenfalls angepasst werden.

Altersgruppe	Anzahl Einwohner [1.000]		Entwicklung
	Analyse 2010*	Prognose 2025	
0 bis 5 Jahre	202,6	163,1	- 19,5Prozent
6 bis 14 Jahre	273,6	276,9	+ 1,2Prozent
15 bis 64 Jahre	2.649,3	2.186,1	- 17,5Prozent
ab 65 Jahre	1.024,0	1.151,4	+ 12,4Prozent
<b>Insgesamt</b>	<b>4.149,5</b>	<b>3.777,5</b>	<b>- 9,0Prozent</b>

\* Gebietsstand: 01.01.2010 Bevölkerungsstand: 31.12.2010

Tabelle 3: Entwicklung der Einwohnerzahl differenziert nach Altersgruppen, (Quelle: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2025, Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen)

### Wirtschaftliche Entwicklung

Die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes und der Bruttowertschöpfung sind Indikatoren für die Entwicklung der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes.

Im Zeitraum zwischen den Jahren 2000 und 2004 stieg das Bruttoinlandsprodukt des Freistaates Sachsen um 1,9 Prozent pro Jahr. Zwischen den Jahren 2004 und 2008 betrug der Anstieg 1,6 Prozent pro Jahr. Insgesamt ergibt sich ein Anstieg von 1,8 Prozent pro Jahr für den Zeitraum von 2000 bis 2008. Der Anstieg der Bruttowertschöpfung lag in Sachsen im Zeitraum zwischen 2000 und 2004 bei 2,2 Prozent pro Jahr und zwischen 2004 und 2008 bei 1,9 Prozent pro Jahr. Insgesamt ergibt sich im Zeitraum zwischen den Jahren 2000 bis 2008 ein Anstieg von zwei Prozent pro Jahr.

Die Bundesprognose geht davon aus, dass das Bruttoinlandsprodukt und die Bruttowertschöpfung im Zeitraum von 2004 bis 2025 annähernd mit derselben Rate wachsen werden. Für den Freistaat Sachsen wird erwartet, dass die zukünftige Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes und der Bruttowertschöpfung leicht über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 1,7 Prozent pro Jahr liegen wird.

Die Erwerbsquote hat sich in Sachsen von 75 Prozent im Jahr 2000 auf 81 Prozent im Jahr 2010 erhöht. Unter Berücksichtigung des Rückgangs der Personen im erwerbsfähigen Alter wird für den Prognosehorizont erwartet, dass die Erwerbsquote auf diesem Niveau gehalten wird bei einer gleichzeitigen Halbierung der Arbeitslosenquote.

Die Verkehrsmittelnutzerkosten im Personenverkehr sind in Sachsen im Zeitraum von 2000 bis 2010 real um ca. vier Prozent pro Jahr gestiegen. Die Einkommen sind im selben Zeitraum hingegen um ca. zwei Prozent pro Jahr gewachsen. Für den Personenverkehr in Sachsen wird ein Anstieg der Verkehrsmittelnutzerkosten von ca. 2,5 Prozent bis 2,8 Prozent pro Jahr prognostiziert. Für den Güterverkehr wird für denselben Zeitraum von einer Erhöhung der Nutzerkosten um ca. ein Prozent pro Jahr ausgegangen. Im Luftverkehr wird aufgrund der allgemeinen Teuerungsraten eine Erhöhung der Nutzerkosten von ca. 0,5 bis ein Prozent pro Jahr erwartet.

	Anzahl Erwerbstätige [Millionen]		Entwicklung
	Analyse 2010	Prognose 2025	
Erwerbstätige am Wohnort (insgesamt)	2,00	1,76	- 12Prozent
Erwerbstätige am Arbeitsort (Beschäftigte)	1,95	1,72	- 12Prozent

Tabelle 4: Entwicklung der Erwerbstätigenzahl

### Motorisierungsentwicklung

Der Motorisierungsgrad ist ein Indikator für die Verkehrsmittelerfügbarkeit im Personenverkehr. Die Entwicklung des Motorisierungsgrades in Sachsen lag in den vergangenen Jahren über dem Bundesdurchschnitt. Sie stieg zwischen 2000 und 2010 im Mittel jährlich um 1,4 Prozent (in Gesamtdeutschland um 1,2 Prozent). Es wird davon ausgegangen, dass auch im Prognosezeitraum der Motorisierungsgrad in Sachsen weiterhin steigen und über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegen wird.

Es wird ein um die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge bereinigter Anstieg des Motorisierungsgrades von 497 Pkw pro 1.000 Einwohner im Jahr 2010 auf 557 Pkw pro 1.000 Einwohner im Jahr 2025 prognostiziert. Das entspricht einer Steigerung um insgesamt 12 Prozent. Aufgrund der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung wird der Pkw-Bestand jedoch nur um ca. 2,1 Prozent von 2,06 Mio. auf 2,11 Millionen Pkw wachsen.

Die Prognose des Motorisierungsgrades in Sachsen erfolgte differenziert für sieben Gemeindegrößengruppen. Dazu wurden die statistischen Angaben der Jahre 2001 bis 2010 mittels einer degressiven Wachstumsfunktion bis zum Prognosehorizont 2025 extrapoliert. Für Auswertungszwecke wurden die Angaben zum Motorisierungsgrad der Gemeindegrößengruppen zu einem Gesamtwert für Sachsen aggregiert.

Nachfolgende Tabelle gibt die vom Gutachter verwendete Entwicklung des Motorisierungsgrades in Pkw/1.000 Einwohner (EW) zum jeweils 1. Januar eines Jahres für den Zeitraum 2001 bis 2010 wieder.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
444	449	454	461	466	473	480	486	489	497

Tabelle 5: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Pkw/1.000 Einwohner (EW) zum jeweils 1. Januar eines Jahres

In der Bundesprognose wird davon ausgegangen, dass sich der Motorisierungsgrad in Deutschland (einschließlich vorübergehend stillgelegter Fahrzeuge) im Prognosezeitraum von 2004 bis 2025 von 550 Pkw pro 1.000 Einwohner auf 632 Pkw pro 1.000 Einwohner erhöhen wird. Für Vergleichszwecke wurden diese Angaben um die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge bereinigt und anhand statistischer Daten für den Zeitraum von 2001 bis 2010 aktualisiert. Daraus ergibt sich für den Zeitraum 2010 bis 2025 eine Steigerung des Motorisierungsgrades in Deutschland von 510 Pkw pro 1.000 Einwohner auf 566 Pkw pro 1.000 Einwohner. Der prognostizierte Motorisierungsgrad für Sachsen im Jahr 2025 liegt mit 557 Pkw pro 1.000 Einwohner unter dem bundesdeutschen Wert (Abb.11).

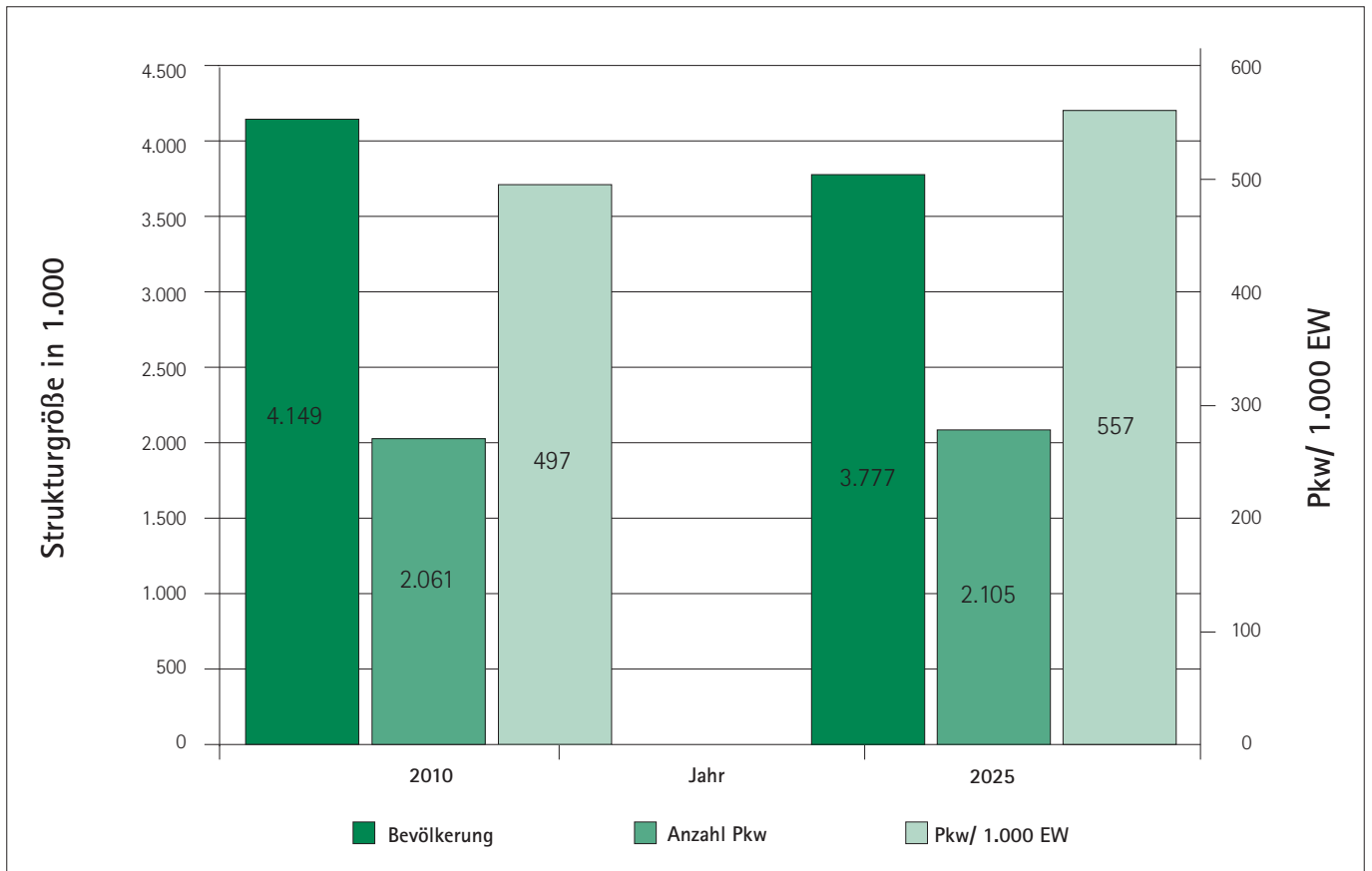


Abbildung 12: Motorisierungsentwicklung

Planungsregion	Pkw-Bestand [Millionen Pkw]		Motorisierungsgrad [Pkw pro 1.000 Einwohner]	
	Analyse 2010	Prognose 2025	Analyse 2010	Prognose 2025
Oberes Elbtal/Osterzgebirge	0,47	0,50	456	499
Oberlausitz-Niederschlesien	0,32	0,32	542	637
Leipzig-West Sachsen	0,45	0,49	449	507
Region Chemnitz	0,82	0,79	537	610
<b>Insgesamt</b>	<b>2,06</b>	<b>2,11</b>	<b>497</b>	<b>557</b>

Tabelle 6: Motorisierungsentwicklung nach Planungsregion und gesamt

## 4.2 Eckwerte der Verkehrsentwicklung

### Personenverkehr

Aufgrund der demografischen Entwicklung und des damit prognostizierten Bevölkerungsrückgangs wird für den Prognosehorizont 2025 erwartet, dass die Anzahl aller Ortsveränderungen (Verkehrsaufkommen) im Vergleich zum Analysejahr 2010 abnimmt. Dies erfolgt annähernd proportional zur Entwicklung der Einwohnerzahl um ca. minus neun Prozent. Für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) wird für den Prognosehorizont 2025 im Vergleich zum Analysejahr 2010 aufgrund der Bevölkerungs- und der Nutzerkostenentwicklung ebenfalls ein Rückgang der absoluten Anzahl der Ortsveränderungen von ca. 2,9 Mrd. Fahrten im Jahr 2010 auf ca. 2,7 Mrd. Fahrten im Jahr 2025 erwartet.

Die absolute Anzahl der Ortsveränderungen im Öffentlichen Personennahverkehr wird im Prognosezeitraum mit ca. 0,4 Mrd. pro Jahr nahezu konstant bleiben. Dies führt dazu, dass der relative Anteil des ÖPNV am Modal-Split leicht steigt. Gründe dafür liegen insbesondere in dem zukünftigen ÖPNV-Angebot gemäß Kap. 4.4 und der demografischen Entwicklung.

Für den Nicht Motorisierten Verkehr (NMV) wird im Prognosezeitraum sowohl absolut (ca. -17 Prozent) als auch relativ ein Rückgang prognostiziert. Die Entwicklung wird für den Radverkehr und den Fußgängerverkehr jedoch unterschiedlich verlaufen. Während für den Radverkehr ein Anstieg erwartet wird, werden für den Fußgängerverkehr deutliche Rückgänge erwartet. Gründe für diese Entwicklung sind neben der bereits genannten Entwicklung der Raumstruktur und der demografischen Entwicklung der geplante Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und des Angebotes (sowohl im Öffentlichen Personenverkehr als auch im Straßenverkehr) sowie die an die Motorisierungsentwicklung gekoppelte Erhöhung der Pkw-Verfügbarkeit. Die Entwicklung der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel („Modal Split“) im Personenverkehr ist in der Abbildung 12 dargestellt.

Der nicht motorisierte Verkehr (NMV) wurde in den Modellrechnungen nicht gesondert in Radverkehr und Fußgängerverkehr differenziert, da im Rahmen der Landesverkehrsprognose der Schwerpunkt auf der Betrachtung der überörtlichen Verkehrsnachfrage liegt. Deshalb und aufgrund des deutlich höheren Modellierungsaufwandes für die Verkehrsnachfrage und das entsprechende Angebot für die Berücksichtigung der Konkurrenzsituation zwischen Fußgänger und Radfahrer, erfolgte keine disaggregierte Modellrechnung.

Aufgrund der makroökonomischen Randbedingungen ist für den sächsischen Luftverkehr in den Jahren 2010 bis 2025 weiterhin von einem Wachstum auszugehen. Für den Planungshorizont bis 2025 ist allerdings nicht zu erwarten, dass die Kapazitätsgrenzen erreicht werden.

Für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden detaillierte Modellrechnungen für den durchschnittlichen Werktag durchgeführt, aus denen sich die Modal-Split-Entwicklung entsprechend Abbildung 12 ergibt.

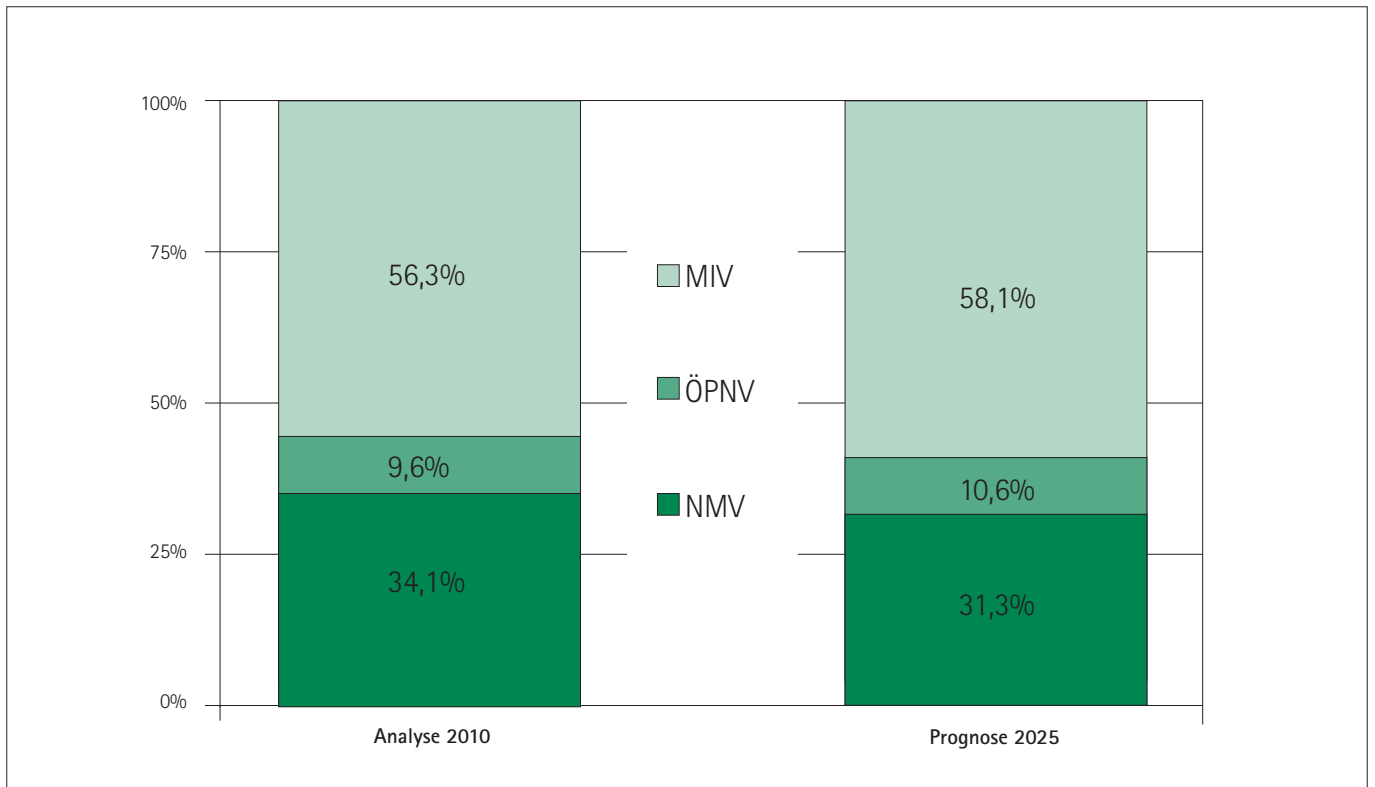


Abbildung 13: Entwicklung des Modal-Split im werktäglichen Personenverkehr

### Güterverkehr

Das sächsische Güterverkehrsaufkommen wird zum Jahr 2025 bezogen auf das Jahr 2010 um ca. sieben Prozent zunehmen. Dabei wachsen der Versand und der Empfang von Gütern um rund 21 Prozent bzw. 23 Prozent. Rückgänge werden mit ca. fünf Prozent im Binnenverkehr des Freistaates erwartet. Insgesamt wächst das Aufkommen vom Jahr 2010 bis zum Prognosehorizont 2025 von ca. 233 Mio. Tonnen pro Jahr auf ca. 249 Mio. Tonnen pro Jahr. Die Güterverkehrsleistung wächst im Zeitraum 2010 – 2025 um 30 Prozent. Bei der Betrachtung der Güterverkehrsentwicklung in Sachsen ist zu beachten, dass in den Jahren nach der politischen Wende der Güterverkehr durch den Transport von Massengütern und Baustoffen dominiert war. Inzwischen ist eine Verlagerung hin zu leichten und hochwertigen Gütern zu verzeichnen, die häufig über große Distanzen auf der Straße transportiert werden. Dies führt zu einem Anstieg des Quell- und Zielverkehrsaufkommens, währenddessen der Binnenverkehr, in Überlagerung mit den bereits beschriebenen demografischen Entwicklungen (Rückgang der Einwohnerzahl in Sachsen), abnimmt. Die Produktion hochwertiger und leichter Güter führt insgesamt zu einer Entkopplung der wirtschaftlichen Entwicklung von der Transportmenge in Tonnen. Das ist letztendlich auch ein Ausdruck der wirtschaftlichen Entwicklung des Freistaates Sachsen hin zu einem Technologiestandort.

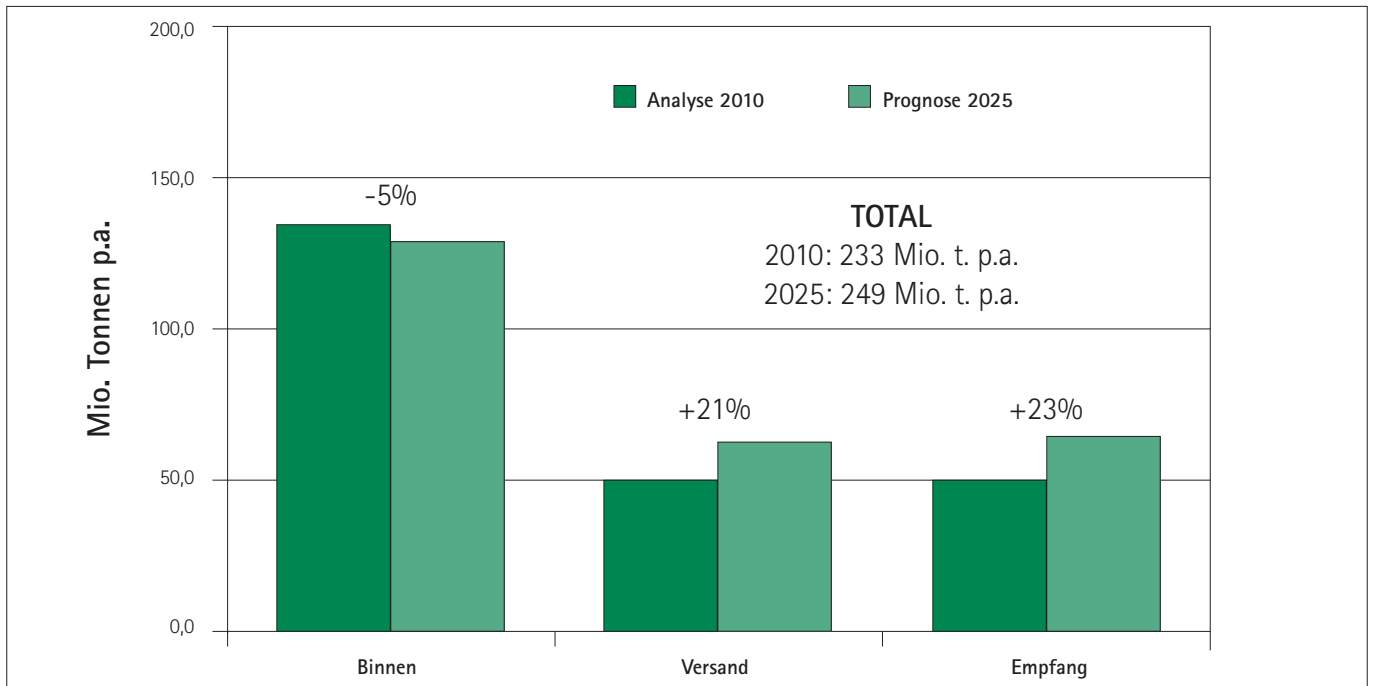


Abbildung 14: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens in Sachsen

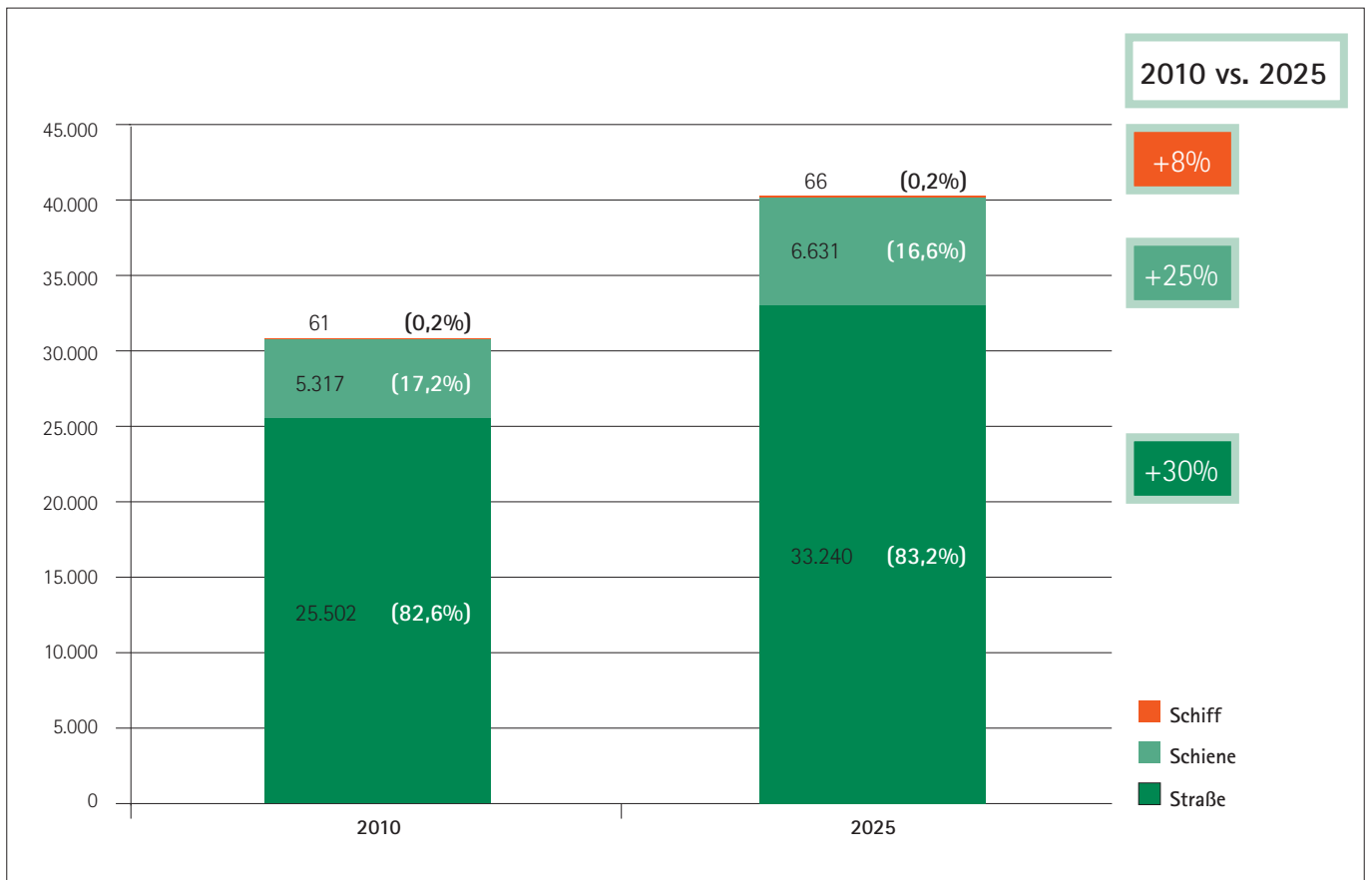


Abbildung 15: Gesamtgüterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern in Mio tkm p.a. (ohne Anteil Luftfracht)

Nach Verkehrsträgern betrachtet steigt das Güterverkehrsaufkommen im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt um ca. 6 Prozent. Für das Güterverkehrsaufkommen des Bahnverkehrs wird ein deutlich dynamischeres Wachstum um ca. 15 Prozent erwartet. Dies führt dazu, dass sich der Anteil des Bahnverkehrs am Modal-Split von ca. 8 Prozent im Jahr 2010 auf ca. 9 Prozent im Jahr 2025 erhöht. Diese Zunahme geht zu Lasten des Straßengüterverkehrs, dessen Anteil am Modal-Split von ca. 92 Prozent auf ca. 91 Prozent sinkt. Trotz der absoluten Steigerungen bleibt der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal-Split bei ca. 0,1 Prozent. Somit wird auch im Prognosejahr 2025 der Hauptteil des Verkehrs auf dem Straßennetz abgewickelt (Abbildung 15/16).

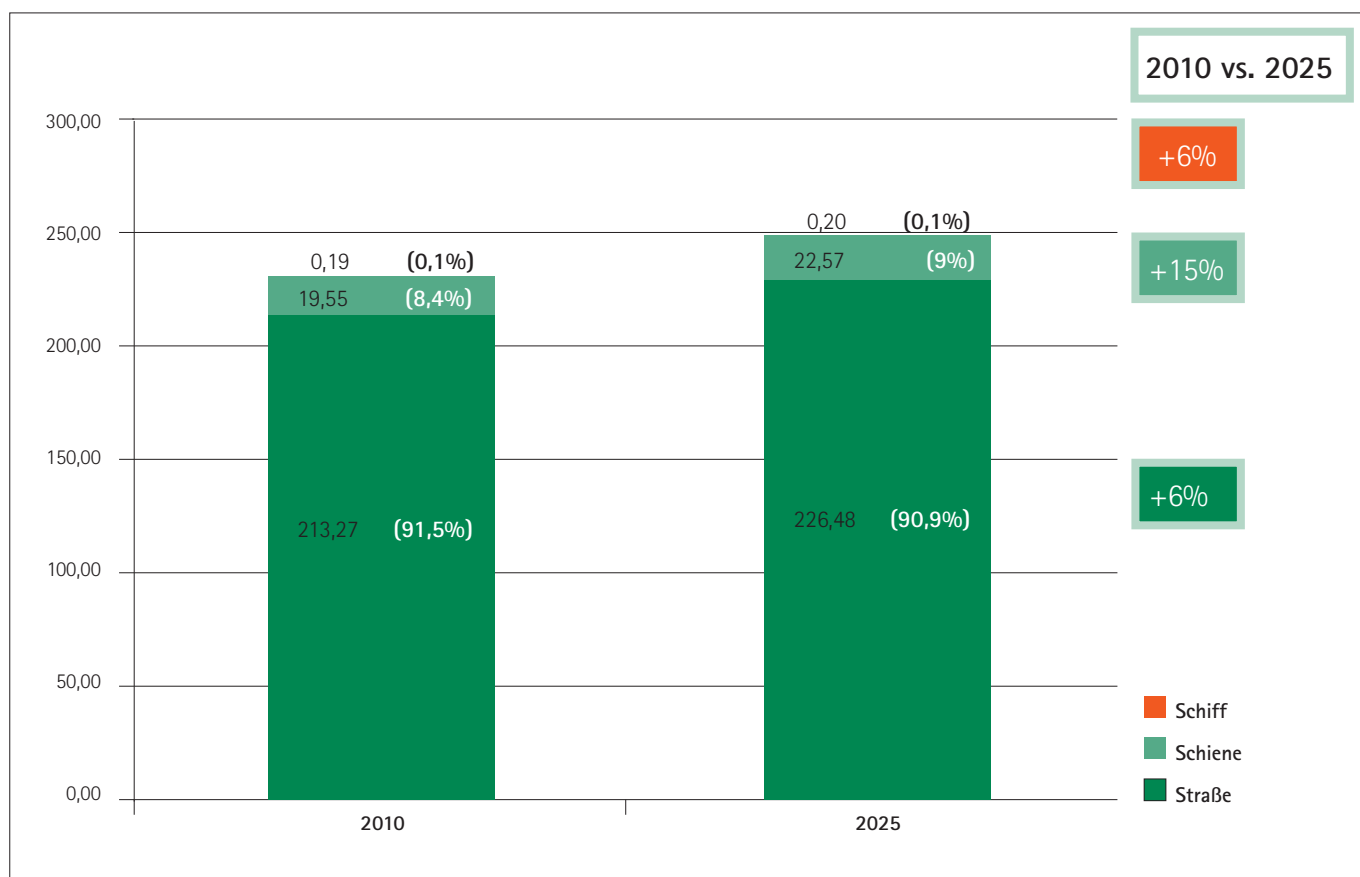


Abbildung 16: Gesamtgüterverkehrsaufkommen nach Verkehrsträgern in Mio. t. p. a. (ohne Anteil Luftfracht)

Das Luftfrachtaufkommen Deutschlands steigt gemäß der Bundesprognose bis zum Jahr 2025 um 155 Prozent. Dabei wächst der KEP-Verkehr (Kurier, Express, Post) um 261 Prozent. Für Sachsen werden in der Bundesprognose keine detaillierten Daten ausgewiesen. Von einer Steigerung des Luftfrachtaufkommens in der Größenordnung der Bundesprognose kann ausschließlich für den Flughafen Leipzig/Halle ausgegangen werden. Hier ist der Frachtverkehr durch KEP-Verkehre geprägt, damit ist eher von dem oberen Wachstumspfad auszugehen.



## 4.3 Nachfrageentwicklung im Straßenverkehr

### Entwicklung des Straßennetzes

Zu den wichtigen Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr aller Verkehrsträger gehören der voraussichtliche Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Entwicklung des Verkehrsangebotes. Ausgangspunkt ist das zum Stand 01.01.2010 in der Straßendatenbank des Freistaates Sachsen erfasste klassifizierte Straßennetz. Für den künftigen Zustand zum Prognosejahr 2025 wurden die im Abschnitt 5.1 aufgeführten Straßeninfrastrukturvorhaben der Priorität 1 berücksichtigt.

### Prognoseergebnisse

Für das Gesamtverkehrsaufkommen des straßengebundenen Personen-, Wirtschafts- und Güterverkehrs im Freistaat Sachsen werden zum Prognosehorizont 2025 ca. 4,75 Mio. Kfz-Fahrten pro Werktag erwartet. Das sind ca. drei Prozent weniger als im Analysejahr 2010 mit einem Gesamtverkehrsaufkommen von rund 4,88 Mio. Kfz-Fahrten pro Werktag.

Für den Schwerverkehr wird hingegen eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um elf Prozent prognostiziert. Das bedeutet eine Steigerung von ca. 242 Tsd. Fahrten pro Werktag im Jahr 2010 auf ca. 268 Tsd. Fahrten pro Werktag in 2025.

Im grenzüberschreitenden Straßenverkehr ist insbesondere aufgrund des wachsenden Transitverkehrs von einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Analysestand auszugehen. Auf den Straßenverbindungen zur Republik Polen wird zum Prognosehorizont 2025 eine Steigerung des Kfz-Aufkommens auf ca. 50 Tsd. Kfz pro Werktag (um ca. 35 Prozent) und auf denen in die Tschechische Republik auf ca. 80 Tsd. Kfz pro Werktag (um ca. 22 Prozent) prognostiziert (Abb. 16).

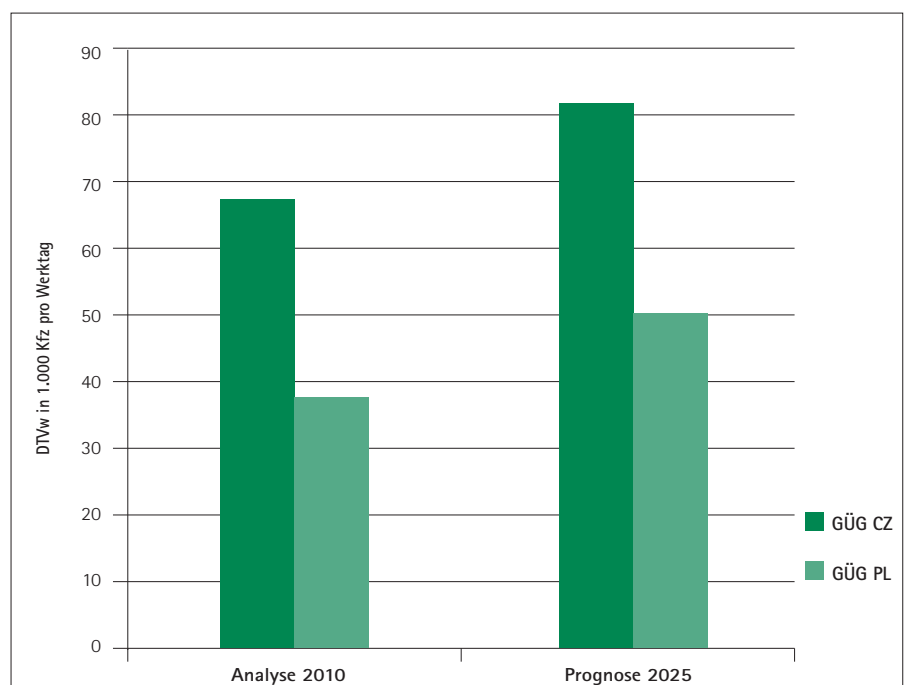


Abbildung 17: Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose für den Straßenverkehr zeigen, dass im klassifizierten Straßennetz insgesamt von einem Zuwachs der Verkehrsleistung um ca. vier Prozent auszugehen ist. Die durchschnittliche Fahrtweite erhöht sich von 13,6 km im Analysejahr 2010 auf 14,5 km im Prognosejahr 2025.

Nach Netzebenen im klassifizierten Straßennetz aufgegliedert zeigt sich, dass für Bundesautobahnen und Bundesstraßen weitere Zunahmen der Verkehrsleistung vom Analyse- zum Prognosehorizont zu erwarten sind (Abb. 17). Demgegenüber ist die für das Prognosejahr 2025 berechnete Verkehrsleistung für Staats- und Kreisstraßen gegenüber dem Analysejahr 2010 rückläufig. Es wird eine weitere Verkehrsverlagerung aus den Netzebenen der Staats- und Kreisstraßen auf die Netzebene der Bundesfernstraßen erwartet. Auch hier ist regional mit einer unterschiedlich starken Ausprägung dieser allgemeinen Tendenzen zu rechnen.

Die Verkehrsleistung im Straßenverkehr wird in allen Regionen Sachsens steigen, wobei für die Planungsregion Leipzig-West Sachsen mit elf Prozent der höchste Zuwachs gegenüber dem Analysestand erwartet wird. Für die Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge wird eine Steigerung der Verkehrsleistung um sechs Prozent und die Region Oberlausitz-Niederschlesien um zwei Prozent prognostiziert. Die Gesamtverkehrsleistung in der Region Chemnitz bleibt nahezu konstant.

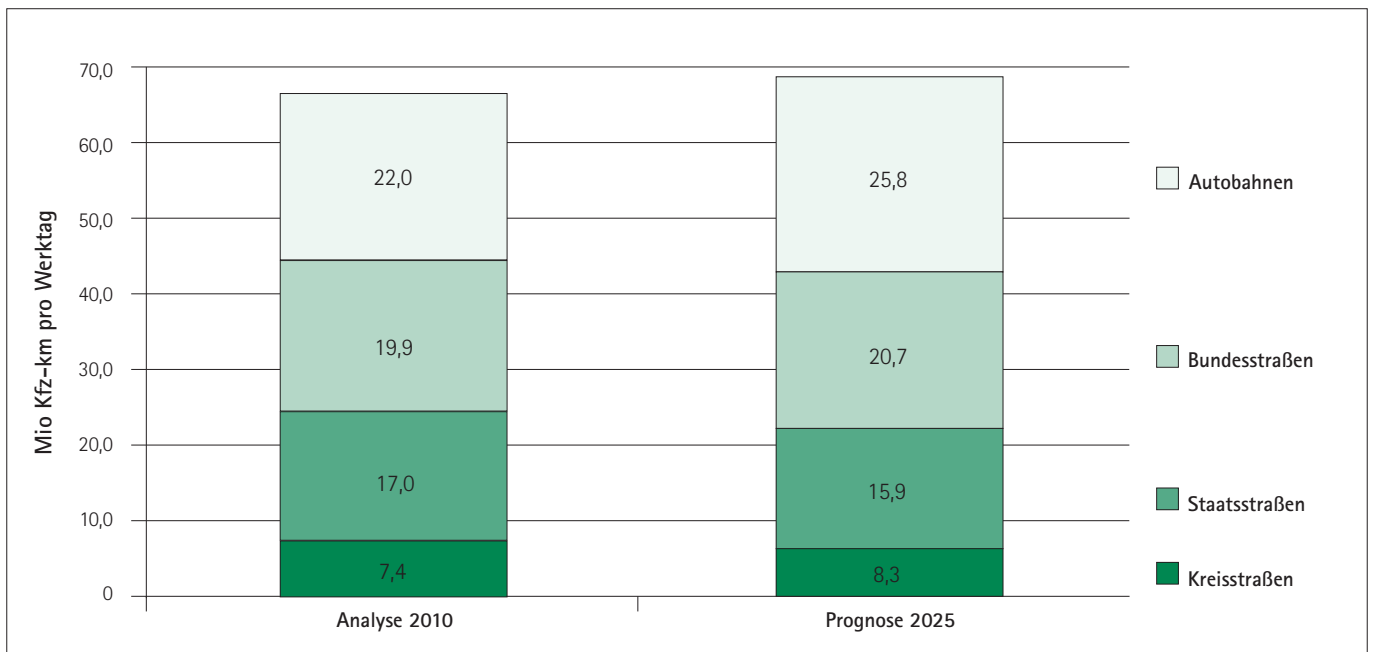


Abbildung 18: Entwicklung der Fahrleistung im klassifizierten Straßennetz

Die Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr werden sich unterschiedlich stark vollziehen. Dem Rückgang der Verkehrsleistung im Personenverkehr um zwei Prozent steht ein Zuwachs der Verkehrsleistung im Schwerverkehr um 45 Prozent gegenüber. In der Belastung der Straßen mit Schwerverkehrsfahrzeugen ergibt sich insbesondere durch das starke Anwachsen des Transitverkehrs eine Zunahme der Verkehrsleistung im Bundesfernstraßennetz, wogegen auf den Staats- und Kreisstraßen eine Stagnation bzw. Rückgänge in der Verkehrsleistung zu erwarten sind.



Abbildung 19: Entwicklung der Fahrleistung im Straßenverkehr, differenziert nach Planungsregionen

Fahrleistungssteigerungen werden insbesondere für den Lkw-Transitverkehr durch Sachsen erwartet. Der Anteil des Lkw-Transitverkehrs am gesamten Lkw-Verkehr im klassifizierten Straßennetz Sachsens wächst von ca. 21 Prozent im Analysejahr 2010 auf ca. 37 Prozent im Prognosejahr 2025. Für das Bundesfernstraßennetz werden Fahrleistungssteigerungen um ca. 160 Prozent prognostiziert. Das bedeutet, dass auf den sächsischen Autobahnen im Prognosejahr 2025 jeder zweite Lkw im Transitverkehr unterwegs sein wird (Abb. 19).

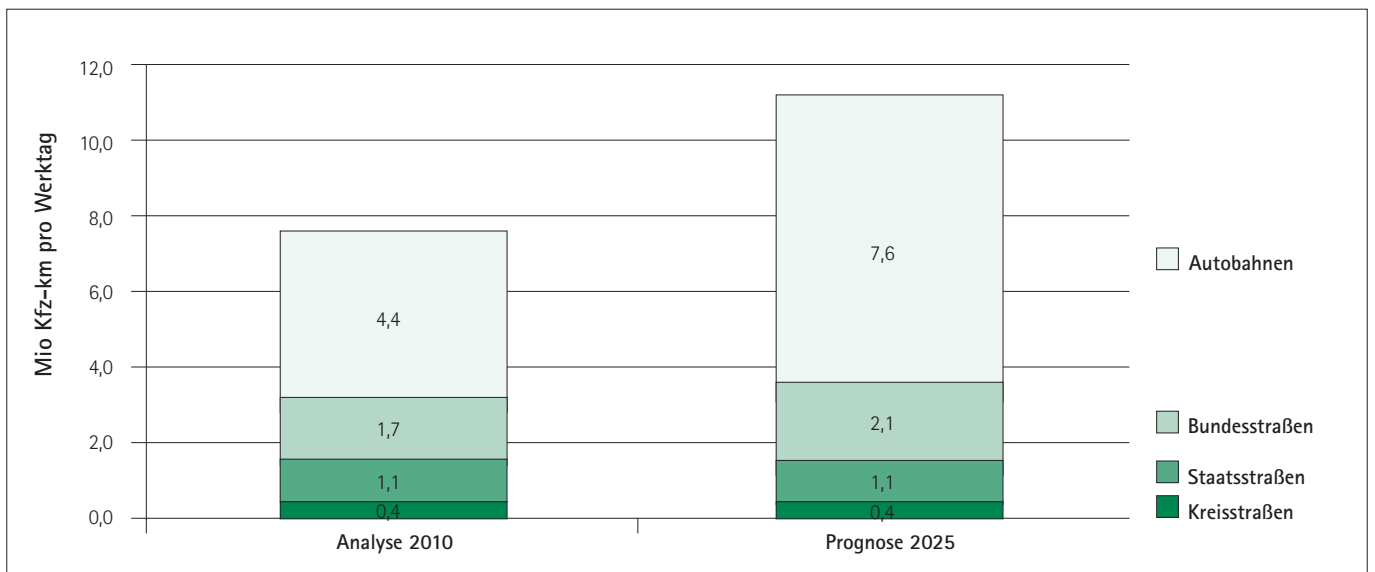


Abbildung 20: Entwicklung der Fahrleistung im Lkw-Verkehr im klassifizierten Straßennetz

## 4.4 Nachfrageentwicklung im ÖPNV

### Netz und Angebot

Für die ÖPNV-Prognose wurde unterstellt, dass die bisherigen ÖPNV-Angebote durch die Aufgabenträger grundsätzlich aufrechterhalten und darüber hinaus die bereits in Realisierung befindlichen Investitionsvorhaben zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs **City-Tunnel Leipzig**, **S-Bahn-Ausbau Dresden-Neustadt – Meißen Triebischtal** sowie **Stadt-/Regionalbahn Chemnitz („Chemnitzer Modell“)** vollständig realisiert und die diesen jeweils zugrunde liegenden Angebotsplanungen umgesetzt werden. Der City-Tunnel Leipzig mit seinen Stationen Hauptbahnhof, Markt, Wilhelm-Leuschner-Platz und Bayerischer Bahnhof wird durch fünf S-Bahn-Linien bedient.

Durch Einbindung der Leipziger Innenstadt in das **Mitteldeutsche S-Bahn-Netz** kann diese nicht nur auch mit der S-Bahn aus mehreren Leipziger Stadtteilen direkt erreicht werden, sondern vor allem auch aus den sächsischen Oberzentren Plauen und Zwickau, aus den sächsischen Mittelzentren Borna, Crimmitschau, Delitzsch, Eilenburg, Markkleeberg, Schkeuditz, Torgau, Reichenbach, Werdau und Wurzen, aus den sachsen-anhaltinischen Oberzentren Dessau-Roßlau und Halle (Saale), aus den sachsen-anhaltinischen Mittelzentren Bitterfeld-Wolfen und Lutherstadt Wittenberg sowie aus den thüringischen Mittelzentren Altenburg und Göbnitz. Zugleich erhält Südwestsachsen eine Direktverbindung zum Flughafen Leipzig/Halle und nach Halle (Saale).

Der derzeit laufende Ausbau der Dresdner S-Bahn Meißen – Dresden – Pirna im Abschnitt Dresden-Neustadt – Meißen Triebischtal schafft die Voraussetzungen für die geplante Halbierung der Zugfolgezeit der S-Bahn-Linie S1 zwischen Pirna und Meißen Triebischtal in den Hauptverkehrszeiten und beinhaltet darüber hinaus den Neubau der durch die Linie S1 zu bedienenden Stationen Dresden-Bischofsplatz und Meißen-Altstadt. Auf dem Streckenabschnitt Pirna – Dresden-Neustadt wird die in den Hauptverkehrszeiten verdichtete Linie S1 auch künftig durch die zwischen Pirna und dem Flughafen Dresden verkehrende Linie S2 verstärkt.

Mit der bis zum Prognosehorizont 2025 durch die Aufgabenträger skizzierten, weiteren Umsetzung des „Chemnitzer Modells“ erhalten nach dem Mittelzentrum Stollberg/Erzgebirge auch die Mittelzentren Annaberg-Buchholz, Limbach-Oberfrohna und Mittweida, die Grundzentren bzw. Städte der grundzentralen Verbünde Burgstädt, Flöha, Frankenberg, Hainichen, Lengfeld, Oelsnitz/Erzgebirge, Olbernhau, Pockau, Thalheim und Zschopau sowie eine Reihe weiterer Gemeinden der Region Schienenverkehrsdirektverbindungen in die Innenstadt des Oberzentrums Chemnitz. Zugleich werden innerhalb der Stadt Chemnitz weitere Stadtteile sowie der Campus der Technischen Universität und die Einkaufszentren „Chemnitz-Center“ und „Sachsen-Allee“ in das bestehende Stadtbahnnetz eingebunden.

Neben den vorgenannten fand darüber hinaus eine Reihe weiterer durch die ÖPNV-Zweckverbände und Verbände verfolgter Angebotsplanungen in der Nachfrageprognose für den ÖPNV zum Prognosehorizont 2025 Berücksichtigung, die eine Veränderung des derzeitigen ÖPNV-Angebotes vorsehen.

Die durch die Zweckverbände vorgenommene Angebotsplanung bedeutet eine Angebotsausweitung im SPNV von heute täglich rund 99.000 Zug-km auf rund 111.000 Zug-km im Jahr 2025, dies entspricht einem Anstieg von zwölf Prozent.

### Prognoseergebnisse

Die prognostizierte Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage im Freistaat Sachsen resultiert vor allem aus der regionalen und altersstrukturellen Differenziertheit der sozioökonomischen Entwicklung sowie den in der Prognose unterstellten Angebotsverbesserungen.

Im Jahr 2025 werden an einem mittleren Werktag rund 1,4 Millionen Fahrgäste im sächsischen ÖPNV zu befördern sein. Gegenüber dem Analysejahr 2010 entspricht dies einem geringfügigen Zuwachs (rund ein Prozent).

Die sozioökonomische Entwicklung der Großstädte Dresden, Leipzig und Chemnitz wirkt sich in besonderer Weise auf die künftige Entwicklung der gesamt-sächsischen ÖPNV-Nachfrage aus. Der sich hier insgesamt ergebende Nachfragezuwachs kompensiert die vor allem außerhalb der Ballungsräume demografisch bedingt zu erwartenden deutlichen Rückgänge der ÖPNV-Nachfrage. Die Abbildung 20 zeigt die Ergebnisse der Nachfrageprognose für den ÖPNV im Vergleich zur Analyse, wobei der Anteil der drei Großstädte separat ausgewiesen ist.

Der für Sachsen insgesamt prognostizierte Rückgang der Einwohnerzahlen vollzieht sich insbesondere in den weniger dicht besiedelten Räumen, in denen der ÖPNV bereits bisher deutlich geringere Anteile an der Gesamtnachfrage im Personenverkehr aufweist. Für Dresden und Leipzig wird dem gegenüber bis zum Jahr 2025 jedoch von einem weiteren Anwachsen der Einwohnerzahlen ausgegangen. Bezüglich der Anzahl der Einwohner im typischen Schulalter wird hier sogar eine besonders deutliche Erhöhung prognostiziert. Diese demografische Entwicklung wirkt sich, ebenso wie die geplanten Verbesserungen der SPNV-Angebote, sehr positiv auf die zu erwartende Nachfrageentwicklung aus.

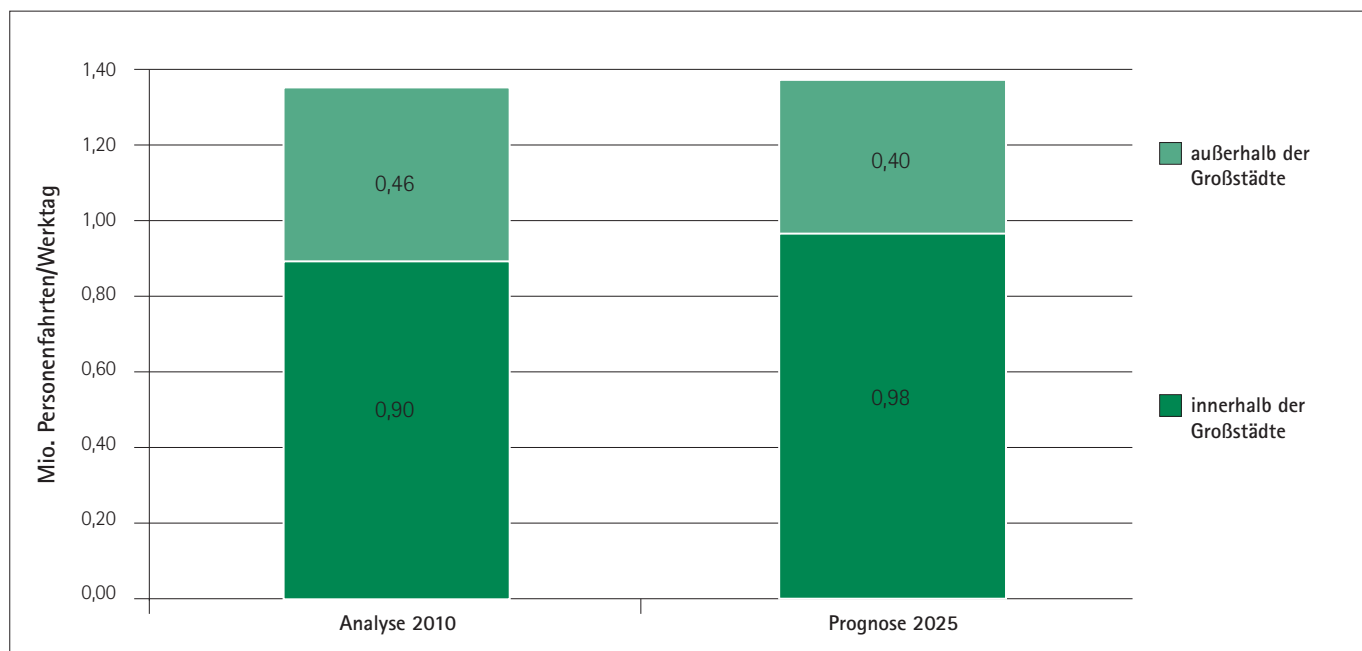


Abbildung 21: Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage innerhalb und außerhalb der Großstädte

Die grundsätzlich rückläufige Einwohnerentwicklung außerhalb der Großstädte Dresden und Leipzig mindert die ÖPNV-Nachfrage nicht unbeträchtlich. Der Rückgang bei der Zahl der erwerbstätigen Einwohner wirkt sich in den dünner besiedelten Räumen dabei jedoch auf den ÖPNV weniger gravierend aus als im MIV, da der Anteil der Erwerbstätigen an der ÖPNV-Nutzung bereits derzeit relativ gering ist. Die hier im ÖPNV demgegenüber besonders stark vertretene Kundengruppe der Schüler wird zahlenmäßig allerdings ebenfalls schwächer (insbesondere außerhalb der Städte), was in diesen Räumen zwangsläufig zu einem sehr deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen führt.

In der Abbildung 22 ist die sich nach den durchgeführten Modellrechnungen ergebende Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage in den einzelnen Planungsregionen veranschaulicht.



Abbildung 22: Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage, differenziert nach Planungsregionen

Die Nachfragezuwächse in den Regionen Oberes Elbtal/Ostergelände und Leipzig-Westfalen basieren ebenfalls insbesondere auf der ansteigenden Nachfrage in den beiden Großstädten Dresden und Leipzig, die die zu erwartenden Nachfrageminderungen aufgrund der rückläufigen demografischen Entwicklung in den weniger dicht besiedelten Teilen der Regionen übersteigen. Auch die geplanten Angebotsverbesserungen im SPNV (Mitteldeutsches S-Bahn-Netz und S-Bahn-Netz Dresden) tragen nicht unerheblich zu dem Anstieg der ÖPNV-Nachfrage in diesen beiden Regionen bei.

In den Planungsregionen Chemnitz und Oberlausitz-Niederschlesien muss bis 2025 allerdings insgesamt mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen im ÖPNV gerechnet werden, der auf die prognostizierte sozioökonomische Entwicklung zurückzuführen ist und durch die geplanten Angebotsverbesserungen im SPNV nur zum Teil ausgeglichen werden kann.

Für den Teilbereich SPNV sind zum Prognosehorizont 2025 gegenüber dem Analysejahr 2010 größere Nachfragezuwächse insbesondere innerhalb der Großstädte Dresden, Leipzig und Chemnitz zu erwarten, wobei die geplanten Angebotsverbesserungen zum Teil auch zu Nachfrageverlagerungen aus dem straßengebundenen ÖPNV (Betriebszweige Straßenbahn und Bus) führen. Darüber hinaus konnten auch deutlich wachsende Fahrgastzahlen im Zuge der beiden „Äste“ der „Sachsen-Franken-Magistrale“ zwischen Dresden bzw. Leipzig und Plauen sowie auf den Regionalstrecken Borsdorf – Grimma und Chemnitz – Stollberg – Oelsnitz prognostiziert werden. Andererseits verbleibt eine Reihe von Regionalstrecken mit relativ geringer Nachfrage im SPNV.

# 5. Zukünftige Infrastrukturprojekte und Maßnahmekonzepte

## 5.1 Straßenverkehr

Das **Straßennetz** ist wichtiger Bestandteil des integrierten und vielfach verzweigten Verkehrssystems. Es trägt die Hauptlast des Verkehrs im Freistaat Sachsen. Ein Industrie- und Transitland wie Sachsen ist auf ein leistungsfähiges Straßennetz angewiesen. Die Komplettierung der überregionalen Verbindungsachsen im Freistaat Sachsen und die Einbindung in transeuropäische Straßennetze sind damit von besonderer verkehrspolitischer Bedeutung. Die Gewährleistung des Straßenverkehrs ist zudem eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Außerhalb der Verdichtungsräume hilft er bei der Angleichung der Lebensverhältnisse.

Die sächsische Straßennetzdichte ist ausreichend und liegt über dem Bundesdurchschnitt. Die durchschnittlichen Verkehrsmengen auf den Staats- und Bundesfernstraßen sind insgesamt rückläufig. Nur auf den Bundesautobahnen ist ein leichter Zuwachs zu verzeichnen. Der Güterverkehr wird in Sachsen weiterhin zunehmen. Nach aktuellen Prognosen ist zwischen 2010 und 2025 mit nahezu einer Verdopplung des Lkw-Transitverkehrs zu rechnen.

Die mittlerweile heute schon gute **Erreichbarkeit von Autobahnanschlüssen** lässt sich durch Auswertung und kartografische Aufbereitung der Pkw-Fahrzeiten anschaulich darstellen. In der Anlage 4 sind die zeitlich gestaffelten Fahrzeiten für die Erreichbarkeiten der Autobahnanschlüsse in Bezug auf die Pkw-Fahrzeiten für die Straßennetzstände der Jahre 1995 und 2010 sowie zum künftigen Straßennetz des Prognosehorizontes 2025 kartografisch aufbereitet. Im Vergleich ist deutlich eine Verbesserung der Erreichbarkeiten infolge der realisierten bzw. noch zu realisierenden Straßenbaumaßnahmen zu erkennen.

Mit Blick auf die Gemeinden (Gebietsstand 01.01.2009) heißt das, dass sich im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 1995 für alle Gemeinden die Pkw-Fahrzeit auf unter eine Stunde zur nächsten Autobahnanschlussstelle reduzierte. Zum Prognosehorizont 2025 werden 95 Prozent aller Einwohner eine Autobahnanschlussstelle in bis zu 30 Minuten erreichen. Damit würde das Ziel, von möglichst jeder sächsischen Gemeinde innerhalb von 30 Minuten an eine Autobahnanschlussstelle zu gelangen, nahezu erreicht. Aussagen zur Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren sind in Anlage 3 dargestellt.

Die demografische Entwicklung führt zu einer stärkeren Urbanisierung. Die Verdichtung von Dienstleistungen in Städten und Gemeinden mit zentralörtlichen Funktionen wird sich fortsetzen. Das Gesamtaufkommen im Personenverkehr (Ortsveränderungen/Jahr) sinkt zwischen 2010 und 2025 um sechs Prozent.

Dies wirkt sich letztendlich auf den zukünftigen Baubedarf aus. Augenmerk liegt hier auf einem bedarfsgerechten **Aus- und Neubau**. Lückenschlüsse und die Vervollständigung des Netzes durch zügige Umsetzung von Schlüsselprojekten sind wichtige Aufgaben und dienen auch der Verbesserung der Lebensbedingungen im ländlichen Raum. Die Staatsregierung legt im Bundesstraßen- und Staatsstraßennetz einen Schwerpunkt auf die Erhöhung der Verbindungsqualität überregionaler Achsen. Die Durchlässigkeit für den Wirtschaftsverkehr an vorhandenen Grenzübergängen, Verkehrsqualität, sowie die Anzahl der Verbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr zur Republik Polen und zur Tschechischen Republik sind zu erhöhen. Mit dem Neubau von Ortsumgehungen sowie den Verlegungen im Bundes- und Staatsstraßenbereich soll die Erreichbarkeit zentralörtlicher Einrichtungen der Daseinsvorsorge, des nächsten Mittel- und Oberzentrums sowie der nächsten Autobahnanschlussstelle für den peripheren ländlichen Raum verbessert und gesichert werden. Die Beseitigung von Bahnübergängen an Bundes- und Staatsstraßen reduziert Unfallgefahren sowie Verkehrsbehinderungen und erhöht die Durchlassfähigkeit im Straßennetz.

Schwerpunkt des Handelns wird auf der Erhaltung und Verbesserung des bestehenden und zukünftigen Straßennetzes liegen.

Mit der Gründung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr und der damit erfolgten Bündelung der Aufgaben unterstützt die Staatsregierung diese Entwicklung. Mittels kürzerer Entscheidungswege und einer stärkeren Priorisierung der Maßnahmen soll eine Beschleunigung der Planungsprozesse erreicht werden.



\*Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen noch erforderlich

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesfernstraßen (Art. 90 GG). Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Bundesfernstraßennetz ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Derzeit gilt der Bedarfsplan vom 16. Oktober 2004. Der Bedarf für den Freistaat entspricht – bis auf zwei Vorhaben – dem Vordringlichen und Weiteren Bedarf des Bedarfsplanes der Bundesfernstraßen. Als neue Maßnahmen für den zukünftigen BVWP wurden die B 156 Ortsumgehung Bluno sowie die B 97 Ortsumgehung Ottendorf-Okrilla im Landesentwicklungsplan als Ziel neu angenommen. Die Fortschreibung durch den Bund ist für 2015 geplant. Der Freistaat Sachsen wird sich weiterhin sowie bei der anstehenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans gegenüber dem Bund für eine bedarfsgerechte Umsetzung der Maßnahmen einsetzen, sodass prioritäre Neubauvorhaben bis zum Jahr 2025 verkehrswirksam werden.

Mit der Fertigstellung der Autobahn **A 72** werden die Oberzentren Leipzig und Chemnitz leistungsfähig und in hoher Qualität verbunden. Sie entlastet die Ortschaften entlang der B 95 und schafft die notwendige Straßenverkehrsinfrastruktur für die Metropolregion Mitteldeutschland, insbesondere für die neuen Automobilstandorte und deren Zulieferer und die Erreichbarkeit des Flughafens Leipzig/Halle aus dem südsächsischen Raum. Das sächsische Autobahnnetz ist mit der Fertigstellung der A 72 vollständig. Das betrifft ebenfalls die Anzahl und grundsätzlich auch die Lage der Anschlussstellen an bestehenden Bundesautobahnen und mehrstreifig planfreien Bundesstraßen. Neue Anschlussstellen können nur in Ausnahmefällen bei Nachweis der Fernverkehrsrelevanz, Gewährleistung der Verkehrssicherheit und einer Alternativprüfung, inwieweit eine Anbindung über vorhandene Anschlüsse möglich ist, genehmigt werden. Die Zuständigkeit dafür liegt beim Bund.

Von übergeordneter Bedeutung ist die Fertigstellung der B 178 als überregionale Verbindungsachse von der A 4 über Polen nach Tschechien.

Zukünftig sollen insbesondere folgende weitere Schlüsselprojekte realisiert werden:

- Neubau der B 169 Umfahrung Göltzschtal (in Verbindung mit der Anbindung an die A 72)
- Neubau der B 87 zwischen Leipzig und Torgau
- Maßnahmen im Zuge der B 169 und B 98 zur Stärkung der Verbindungsachse A 14 bis zur A 13 über Riesa und Großenhain
- Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Erzgebirgsmagistrale: B 101/173 Ortsumfahrung Freiberg; B 101 zwischen Schwarzenberg und Aue sowie in diesem Zusammenhang auch die Stärkung der Verkehrsachse B 95 Annaberg-Buchholz – Chemnitz
- Stärkung der Verkehrsachse B 107 zwischen A 4 und B 169 und B 174 Chemnitz – Gornau / OU Großobersdorf/ Hohndorf / OU Marienberg/Reitzenhain
- Verlegung der B 6 Dresden – Cossebaude

Das SMWA unterzog den Bedarf an Neubaumaßnahmen im **Staatsstraßennetz** im Rahmen der Erstellung des Landesverkehrsplanes einer intensiven Prüfung. Zum Zeitpunkt der Bedarfsprüfung lagen 139 Projekte vor (Anlage 8). Davon standen 12 Vorhaben kurz vor Baubeginn oder befanden sich bereits in Bau und wurden somit als indisponibel betrachtet. Die Vorhaben wurden nach Verkehrswirksamkeit, Verkehrsbedeutung und Wirtschaftlichkeit beurteilt. Mögliche Auswirkungen und Beeinträchtigungen der Umwelt durch einen Neubau flossen in die Betrachtungen ein. Im Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr von 1999 (FEV) sind 90 Prozent der betrachteten Projekte enthalten, wurden bisher aber nicht umgesetzt. Zusätzlich prüfte das SMWA Neubauprojekte, die die Straßenbauverwaltung oder die Kommunen und Gemeinden nach Aufstellung des FEV vorschlugen.



Als Grundlagen für die Bewertung dienen neben wesentlichen Projektkennzahlen (Länge, Kosten, Querschnitt und Verbindungsfunktion) die vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelegungen, die Netzkonzeption des Bundes- und Staatsstraßennetzes, Ausbaumöglichkeiten der vorhandenen Straßenabschnitte, Unfalltypensteckarten sowie Vorgaben der Raumordnung.

Der Bau einer Ortsumgehung ist sinnvoll, wenn

- die Ortsdurchfahrt eine sehr hohe Verkehrsbelastung aufweist und
- durch den Neubau eine dauerhafte und erhebliche Entlastung vom überörtlichen Durchgangsverkehr gegeben ist.

Vorrangig sollten zunächst innerörtliche Möglichkeiten, die der Verbesserung des Verkehrsflusses, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsberuhigung dienen, ausgeschöpft werden. Dies schließt auch den möglichen Ausbau der Ortsdurchfahrt ein. Der Neubau einer Ortsumgehung oder bauliche Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt sollen auch die bestehende Lärmsituation verbessern und damit die Wohn- und Lebensqualität der Anlieger erhöhen. Gleichzeitig ist auch der Umweltqualität des Umfeldes – und damit letztlich auch der Lebensqualität im größeren Maßstab Rechnung zu tragen.

Die aus der Prüfung unter den oben genannten Gesichtspunkten resultierende Einschätzung des Bedarfes an Neubaumaßnahmen stellte das SMWA in intensiven Gesprächen Vertretern der Landkreise vor und erörterte diese. Ergebnis ist eine den heutigen und zukünftigen Verkehrsverhältnissen und Verkehrsströmen angepasste und den tatsächlichen Anforderungen gerechte Bedarfsliste für Ortsumgehungen oder Verlegungen im Staatsstraßenbereich.

In Summe wird für 69 Neubaumaßnahmen (einschl. indisponibler Maßnahmen) im Staatsstraßennetz ein Bedarf gesehen. Diese unterteilen sich in 27 Ortsumgehungen, 34 Verlegungen, drei neue Grenzübergänge und fünf Bahnübergangsbeseitigungen.

Die in der Anlage 9 aufgelisteten Staatsstraßenplanungen legen den Bedarf für den Zeitraum bis 2025 abschließend fest (Dringlichkeitsstufe 1). Sollte sich in dem Zeitraum bis 2025 ein unvorhergesehener Bedarf für eine Neubaumaßnahme ergeben, ist diese nach den oben genannten Kriterien durch die oberste Straßenbaubehörde zu prüfen. Anlage 10 enthält die Neubauvorhaben der Dringlichkeitsstufe 2, für die eine Umsetzung erst nach 2025 in Betracht gezogen wird.

Zu den wesentlichen überregionalen Vorhaben im Staatsstraßennetz zählen:

S 289 Westtrasse / S 177 Ostumfahrung Dresden / S 84 Elbtalstraße

Mit der Komplettierung der Westtrasse im Zuge der S 289 wird die Verkehrsqualität auf der überregionalen Achse zwischen der A 72 / Reichenbach und der A 4 über Werdau nach Crimmitschau wesentlich erhöht. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf rund 270 Mio. Euro (davon 90 Mio. Euro bereits investiert) bei einer Gesamtlänge von 33 km. Mit der Ostumfahrung Dresden im Zuge der S 177 wird eine weitere leistungsfähige Verbindung im Staatsstraßennetz hergestellt. Die A 17 und A 4 sowie die Mittelzentren Pirna und Radeberg werden in einer hohen Verbindungsqualität miteinander verknüpft. Die Maßnahmen haben eine Gesamtlänge von rund 33 km und werden in Summe rund 204 Mio. Euro kosten (davon wurden bereits 97 Mio. Euro investiert). Die neue Elbtalstraße B6n / S 84n soll den Lebens- und Wirtschaftsraum Meißen/Radebeul/Coswig/Weinböhla leistungsfähig und weitestgehend anbaufrei mit der Autobahn A 4 bzw. Dresden verbinden. Die Kosten für die rund 11 km lange Trasse belaufen sich auf insgesamt 135 Mio. Euro (davon bereits 40 Mio. Euro investiert).

Maßnahmen	Anzahl
<b>Bedarfsplan Bundesfernstraßen</b>	
Projekte des Vordringlichen Bedarfs und Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht	64
<b>Staatsstraßenmaßnahmen des Freistaates Sachsen</b>	
Dringlichkeitsstufe 1	45
Dringlichkeitsstufe 2	24
<b>Grenzüberschreitende Straßenverbindungen an Bundesfern- und Staatsstraßen</b>	
zur Republik Polen	2
zur Tschechischen Republik	1

Tabelle 7: Anzahl der Infrastrukturmaßnahmen Bundesfern- und Staatsstraßen (vgl. Anlagen 2, 9, 10, 12)

Straßen stellen ein beachtliches Anlagevermögen dar, das laufend zu erhalten ist. Ziel der Staatsregierung ist es, eine wesentliche Verbesserung des Erhaltungszustandes im Staatsstraßennetz zu erreichen. Nach der zuletzt 2009 durchgeführten Straßenzustandserfassung erfordert der Zustand von 37 Prozent der Staatsstraßen eine Prüfung baulicher oder verkehrsbeschränkender Maßnahmen. Daher besteht Handlungs- bzw. Nachholbedarf an Bau- und Erhaltungsmaßnahmen. Diese Aussage gilt auch für die Ingenieurbauwerke. So wird sich die Schwerpunktsetzung auf die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur auch in einer besseren Finanzmittelausstattung in diesem Bereich widerspiegeln müssen.

Die Konzeptionen gemäß Abbildung 23 bilden die Grundlage für das Handeln der Sächsischen Straßenbauverwaltung und bauen aufeinander auf. In der „Netzkonzeption 2025“ wird das Straßennetz der Bundes- und Staatsstraßen funktional gliedert. Die Gliederung erfolgt nach den Kriterien der Verbindungsbedeutung eines Netzabschnittes und der Verkehrsmenge. Im Ergebnis wird jeder Netzabschnitt einer Netzklasse zugeordnet. Die funktionale Gestaltung des nachgeordneten Netzes (Kreis- und Gemeindestraßen) obliegt dem kommunalen Straßenbaulastträger, wobei die Netzkonzeption der Bundes- und Staatsstraßen dabei zu berücksichtigen ist. Die funktionale Gliederung des sächsischen Bundesstraßen- und Staatsstraßennetzes befindet sich in der Aufstellung. Der Entwurf der „Netzkonzeption 2025“ wird den Landkreisen und kreisfreien Städten zur Stellungnahme übergeben.



Abbildung 23: Strategische Konzeptionen

Die Fachbehörden legen die **Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen** auf der Grundlage der „Netzkonzeption 2025“ sowie der jeweils aktuellen Zustandserfassungen fest. Die Straßenbauverwaltung erarbeitet dazu eine **Erhaltungsstrategie**. Darin werden konkrete Empfehlungen für Erhaltungsmaßnahmen und eine Rang- und Reihenfolge unter Berücksichtigung der Netzbedeutung und des Ausbaustandards enthalten sein. Damit trägt die Verwaltung dem Erfordernis nach einer kritischen Betrachtung wirtschaftlicher Standards und technischer Reserven Rechnung. Auf Grundlage von objektiven Kriterien der Zustandsbewertung sollen die zur Verfügung stehenden Mittel bedarfsgerechter und somit wirkungsvoller eingesetzt werden. Mittels der Aufstellung und Umsetzung von Erhaltungsprogrammen mit einer entsprechenden Priorisierung möchte Sachsen erreichen, dass sich im Hauptnetz der Staatsstraßen bis 2025 keine Streckenabschnitte und keine Ingenieurbauwerke mehr in der schlechtesten Straßenzustandsklasse bzw. in einem ungenügenden Bauwerkszustand befinden.

Die Hoheit für das **kommunale Straßennetz** liegt bei den Städten, Gemeinden und Landkreisen. Die Kreis- und Gemeindestraßen sollen Zubringerfunktion zu den übergeordneten Straßen erfüllen. Sie sollen insbesondere die Orte ohne zentralörtliche Funktion untereinander und die Zentralen Orte mit ihren Nahbereichen verbinden. Schwerpunkt zukünftiger Maßnahmen sollten auch in diesem Bereich Erhaltung und bedarfsgerechter Ausbau des kommunalen Netzes bilden. Mit der weiteren Förderung des kommunalen Straßenbaus verknüpft der Freistaat die bedarfsgerechte Verwendung der Mittel durch die Landkreise und Gemeinden. Insbesondere der ungenügende Zustand vieler Ingenieurbauwerke in kommunaler Baulast soll dabei nachhaltig durch gezielte Förderung verbessert werden.

In Anbetracht des weiterhin hohen Anteils des MIV am Modal-Split gewinnen Maßnahmen zur Erhöhung und Optimierung des Verkehrsflusses und zur Vermeidung von Stau zunehmend an Bedeutung.

Hauptverursacher für Staus auf Straßen sind laut Statistik hohes Verkehrsaufkommen (Überlastung), Bauarbeiten an Betriebsstrecken und Unfälle. Langfristig wird der Aus- und Neubau wichtiger Strecken stauvermeidend wirken, ebenso eine gezielte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Bei der Sicherung einer hinreichenden Mobilität für den Bürger bietet der Bus eine Alternative zum PKW, um über längere Strecken kostengünstig und umweltfreundlich zu reisen und gleichzeitig den Verkehr auf der Straße zu bündeln. Der Freistaat Sachsen setzt sich in diesem Zusammenhang für die Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs ein. Mit der Erweiterung des Betätigungsfeldes für Busunternehmen sollen letztendlich die Bürger von neuen attraktiven Fernverkehrsangeboten profitieren. Die Einrichtung und das Betreiben der neuen Verbindungen müssen von den Unternehmen in eigener Initiative und auf eigenes wirtschaftliches Risiko erfolgen.

Gleichzeitig müssen kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Stauvermeidung angestrebt werden, mit dem Ziel Verkehrsüberlastung vorzubeugen und Unfallrisiken zu minimieren. Beispielsweise durch gezielte Koordinierung und Beschränkung von Baustellen auf ein erforderliches Mindestmaß und intelligente Verkehrssteuerung. Anstelle der Ausweisung von Umweltzonen können durch den Einsatz von **Telematiksystemen** zur Verkehrsorganisation, -überwachung und -lenkung die Flüssigkeit des Verkehrs erhöht und gleichzeitig Umweltbelastungen reduziert werden und zu einer Reduzierung von Infrastrukturengpässen beitragen (vgl. Kapitel 6.1).

Weitere Möglichkeiten Verkehr zu bündeln, bieten Pendlerparkplätze und Park-and-Ride-Anlagen. Der sächsische Freistaat fördert daher den Neubau dieser Anlagen. Ziel ist es, die Verknüpfung der Verkehrsträger zu erleichtern und die Attraktivität umweltfreundlicher Verkehre zu erhöhen.

Ein wichtiges Anliegen des Freistaates und vorrangiges Ziel der **Verkehrssicherheitsarbeit** ist es, die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer weiter zu erhöhen. Um den daraus resultierenden Herausforderungen und Ansprüchen gerecht zu werden, sind unterschiedlichste Maßnahmen durch die Landesregierung vorgesehen, insbesondere durch:

- das Sicherheitsaudit bei der Planung von Straßenverkehrsanlagen,
- die zielgerichtete Umsetzung von Straßenbauvorhaben,
- die Verbesserung der Straßenausstattung, der Verkehrslenkung und der Fahrzeugsicherheit,
- die Intensivierung der Verkehrsbeobachtung (Verkehrsschau als Form des Bestandsaudits).

Einen weiteren Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit bildet das Vier-Säulen-Konzept des SMWA. Darin enthalten sind präventive Maßnahmen, wie z.B.:

- Verkehrssicherheitsprogramme für Kinder und Jugendliche und die Zielgruppe der Verkehrsteilnehmer im Alter von über 50 Jahren,
- die Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit der sächsischen Behörden,
- der jährlich stattfindende sächsische Verkehrssicherheitstag auf dem Sachsenring,
- Aktionen und Projekte zum Thema Verkehrssicherheit.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrer nimmt einen hohen Stellenwert in der Verkehrssicherheitsarbeit ein. Moped- und Motorradfahrer haben ein deutlich höheres Risiko als Autofahrer, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Motorradfahrer sind, neben der Erweiterung der passiven Sicherheit im Straßenraum (z.B. Schaffung hindernisfreier Seitenräume und Nachrüstung von Unterfahrschutz an Schutzplanken) und Entschärfung von Unfallhäufungsstellen, Schulungen, Verkehrsprogramme und zielgerichtete Aktionen. Auch bei der Zustandserfassung und Zustandsbewertung des Straßennetzes hat die sächsische Straßenbauverwaltung die Sicherheit der Motorradfahrer im Blick. Die Verbesserung des Straßenzustandes und eine kontinuierliche Erhaltung wirken sich insbesondere für die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer aus.

Darüber hinaus unterstützt der Freistaat Sachsen die Reform des Verkehrszentralregisters. Das Ziel der Neuregelung ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das Verkehrszentralregister und das Punktesystem sollen einfacher, gerechter und transparenter gestaltet werden. Künftig sollen nur noch die Verstöße erfasst werden, die für die Verkehrssicherheit unmittelbar relevant sind.

## 5.2 Eisenbahnverkehr

Zwei zentrale Ziele verfolgt die Staatsregierung mit der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur: Eine optimale Erreichbarkeit Sachsens aus anderen Regionen Deutschlands und Europas sowie die wettbewerbsfähige Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene. Damit Angebote des **Schienepersonenfernverkehrs** und des Schienengüterverkehrs wirtschaftlich erfolgreich sein können, ist es Aufgabe, im Freistaat die Voraussetzungen für eine hochwertige Schieneninfrastruktur zu schaffen. Ziel für 2025 ist es, dass neben dem in Kapitel 3.2 beschriebenen Schienenpersonenfernverkehrsangebot mindestens folgende Linien wieder mit hochwertigen Fernverkehrsangeboten bedient werden. Im Vordergrund stehen dabei die Linien zur Anbindung des südwestsächsischen Raumes:

- Leipzig – Chemnitz
- Dresden – Chemnitz – Plauen – Hof – Nürnberg/München
- Leipzig – Plauen – Hof – Nürnberg/München

Darüber hinaus ist mit Nachdruck auf die Wiederaufnahme der Linien

- Dresden – Görlitz – Breslau
- Berlin – Cottbus – Görlitz – (Breslau)

hinzuwirken.

Ungeachtet der primären Zielstellung, durch Ausbau der Infrastruktur die Grundlage für attraktive Fernverkehrsangebote zu schaffen, ist in Einzelfällen zu prüfen, ob der Freistaat die Einrichtung einzelner Fernverkehrslinien mit Anschubfinanzierungen befördern kann. Dies kann jedoch nur die Ausnahme sein. Aufgrund der aktuell unbefriedigenden Situation der Erreichbarkeiten von Fernbahnhöfen (Anlage 13) richtet Sachsen die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen und Forderungen an den Bund bzw. die DB AG (Anlage 14).

Der Freistaat setzt sich dafür ein, dass Bund und DB AG die Maßnahmen umsetzen, die im Bundesverkehrswegeplan von 2003 (BVWP 2003) sowie im darauf aufbauenden „Bedarfsplan für die Bundesschiene“ (gemäß Anlage zu § 8 Abs. 1 Bundesschieneausbaugesetz) festgelegt sind. Hierbei handelt es sich um folgende „laufende und fest disponierte Vorhaben“:

- ABS Berlin – Dresden (Ausbau auf 160 km/h und abschnittsweise auf 200 km/h)
- NBS / ABS Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8.2)
- ABS Leipzig – Dresden (VDE 9)
- ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig – Dresden (Sachsen-Franken-Magistrale)
- Ausbau der Knoten Dresden und Halle/Leipzig
- ABS Paderborn – Erfurt – Gera – Glauchau – Chemnitz (Mitte Deutschland-Verbindung)
- Kombierter Verkehr und Rahmenplanung für Rangierbahnhöfe, 1. Stufe

Als „neue Vorhaben“ im „vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2003 und des „Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ sind enthalten:

- ABS Berlin – Dresden (2. Baustufe, Ausbau auf 200 km/h)
- ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach – Grenze (Elektrifizierung)
- ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze (Sachsen strebt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h an)
- ABS Berlin – Görlitz (Elektrifizierung Cottbus – Görlitz)
- Ausbau von Knoten (Chemnitz, Zwickau)
- Kombiniertes Verkehr und Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 2. Stufe

Ziel des Freistaates Sachsen ist die Weiterführung der genannten Aus- und Neubauprojekte bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015) und der darauf aufbauenden Neufassung des „Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“. Die Vorhaben sind schnellstmöglich finanziell zu untersetzen und umzusetzen. Im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wird Sachsen aufgrund verkehrsfachlicher Notwendigkeiten folgende Forderungen an den Bund stellen:

- Höchste Priorität hat die Aufnahme der Neubaustrecke Dresden – Prag in den nächsten BVWP. Die Relation Berlin – Prag soll auf Hochgeschwindigkeitsniveau von mindestens 200 km/h neu- bzw. ausgebaut werden.
- Zusätzlich sollen der bedarfsgerechte Ausbau und die durchgängige Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Leipzig – Chemnitz in den BVWP 2015 und in den Bedarfsplan aufgenommen werden. Andernfalls wird die Strecke keine hochwertigen Angebote im Fernverkehr sowie weiteren Güterverkehr aufnehmen können.
- Darüber hinaus sind der weitere Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz – Grenze vorzusehen.
- Der durchgängig zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Plauen – Bad Brambach – Cheb ist vor dem Hintergrund kurzfristig notwendiger Kapazitätsreserven im zunehmenden Güterverkehr in den BVWP aufzunehmen.

Im Bereich der für den SPNV bedeutsamen Eisenbahninfrastruktur wird sich der Freistaat gemeinsam mit der DB AG für die Fertigstellung des City-Tunnels Leipzig und netzergänzender sowie tangierender Maßnahmen, des S-Bahn-Ausbaus in Dresden, die Realisierung des „Chemnitzer Modells“ sowie die Fertigstellung der Regionalnetze einsetzen.

Zusätzlich wird der Freistaat den Bau und die Instandhaltung von Infrastruktureinrichtungen der Schmalspurbahnen unterstützen. Dazu gehören z. B. der Wiederaufbau des 2. Bauabschnittes der Weißeritztalbahn zwischen Dippoldiswalde und Kipsdorf sowie der Aufbau eines gemeinsamen sächsischen Wartungs- und Instandhaltungskonzeptes. Ziel ist es dabei, langfristig Kosten zu senken und den Betrieb der traditionsreichen Schmalspurbahnen nachhaltig zu sichern. Gleichwohl muss es auch gelingen, das touristische Marketing noch besser mit den Aktivitäten der Betreiber und aller weiteren Akteure auf haupt- und ehrenamtlicher Basis zu verknüpfen und Synergien gezielt für gemeinsame Projekte zu nutzen. Gemeinsame Anstrengungen in Zusammenarbeit des Projektträgers der „Dampfbahn-Route Sachsen“ mit den Destinationsmanagementorganisationen (DMO) sollen die Bekanntheit der sächsischen Dampfbahnroute auch überregional und international weiter steigern.

Potenziell entwickelt sich Sachsen zu einer europäischen Verkehrsdrehscheibe. Eine hochwertige Eisenbahninfrastruktur ist daher für die Anbindung an die nationalen und internationalen Wirtschaftsgebiete unabdingbar. Deren Zustand auf der Strecke **Berlin – Dresden** ist gegenwärtig außerordentlich unbefriedigend. Mit dem Aus- und abschnittswisen Neubau der Strecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 200 km/h wird eine erhebliche Verbesserung der Angebotsqualität im Fernverkehr umgesetzt. In einem ersten Schritt soll die Fahrzeit von Berlin Hbf. – Dresden Hbf. um eine halbe Stunde verringert werden.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin ist die wichtigste Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsverbindung. Innerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Strecke Teil des vorrangigen Vorhabens Berlin – München – Verona – Palermo. Innerhalb Deutschlands ist sie außerdem von hoher Bedeutung für die Verbindung der Zentren Berlin, Halle/Leipzig, Erfurt, Nürnberg und München. Für die Neubaustrecken ist eine Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h, für die Ausbaustrecken eine von 200 km/h vorgesehen. Die Neubaustrecke Erfurt – Halle/Leipzig ermöglicht damit eine wesentliche Verkürzung der Reisezeiten zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Mitteldeutschland. Über ihre südliche Verlängerung (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 NBS/ABS Nürnberg – Erfurt) sowie von und nach Bayern verbessert sie die überregionale Erreichbarkeit Sachsens und Mitteldeutschlands.

Sachsen will die **Güterverkehre** zwischen den Ballungsräumen Deutschlands bündeln und umweltfreundlicher gestalten. Mit dem Bau von Drehscheiben für den kombinierten Verkehr kann den steigenden Anforderungen des Marktes an Qualität und Kapazität entsprochen werden. Die Erreichbarkeit Sachsens von nationalen und europäischen Wirtschaftszentren im Schienengüterverkehr ist im europäischen Kontext zu verbessern. Deshalb wird der Freistaat weiter darauf hinwirken, die transeuropäischen Verkehrsschienenetze konsequent weiterzuentwickeln sowie einheitliche technische Infrastrukturspezifikationen und einheitliche europäische Regeln für den Schienenverkehrsmarkt zu schaffen. Darüber hinaus werden grundsätzlich alle zweckmäßigen und wirtschaftlich vertretbaren Bemühungen zur Reduzierung von Schienenverkehrslärm unterstützt. Dies gilt sowohl für streckeninfrastrukturelle und fahrzeugseitige Maßnahmen als auch für die vorgesehene Einführung einer lärmabhängigen Differenzierung des Trassenpreissystems, das insbesondere die Umrüstung bzw. Außerdienststellung lärmintensiver Güterwagen beschleunigen soll.

Bisher wird Sachsen von prioritären **TEN-V-Strecken** lediglich tangiert. Mit der Verbesserung der Verbindungen entlang des TEN-V-Kernnetzkorridors Hamburg/Rostock – Berlin – Prag – Südosteuropa und des West-Ost-Korridors „Via Regia“/Paneuropäischer Korridor III (PEK III) – über Südpolen in die Ukraine wird Sachsen in das transeuropäische Verkehrsnetz integriert und kann seine künftige Funktion als europäische Verkehrsdrehscheibe erfüllen. Es ist Ziel des Freistaates, besonders den Abschnitt Berlin – Dresden – Prag für den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr und als leistungsfähige Güterverkehrsverbindung auszubauen. Dabei muss die Elbtalstrecke zwischen Dresden und der Grenze nach Tschechien, deren Kapazitätsgrenze mittelfristig erreicht wird, durch eine Neubaustrecke südlich von Dresden im Güter – und Fernverkehr entlastet werden.

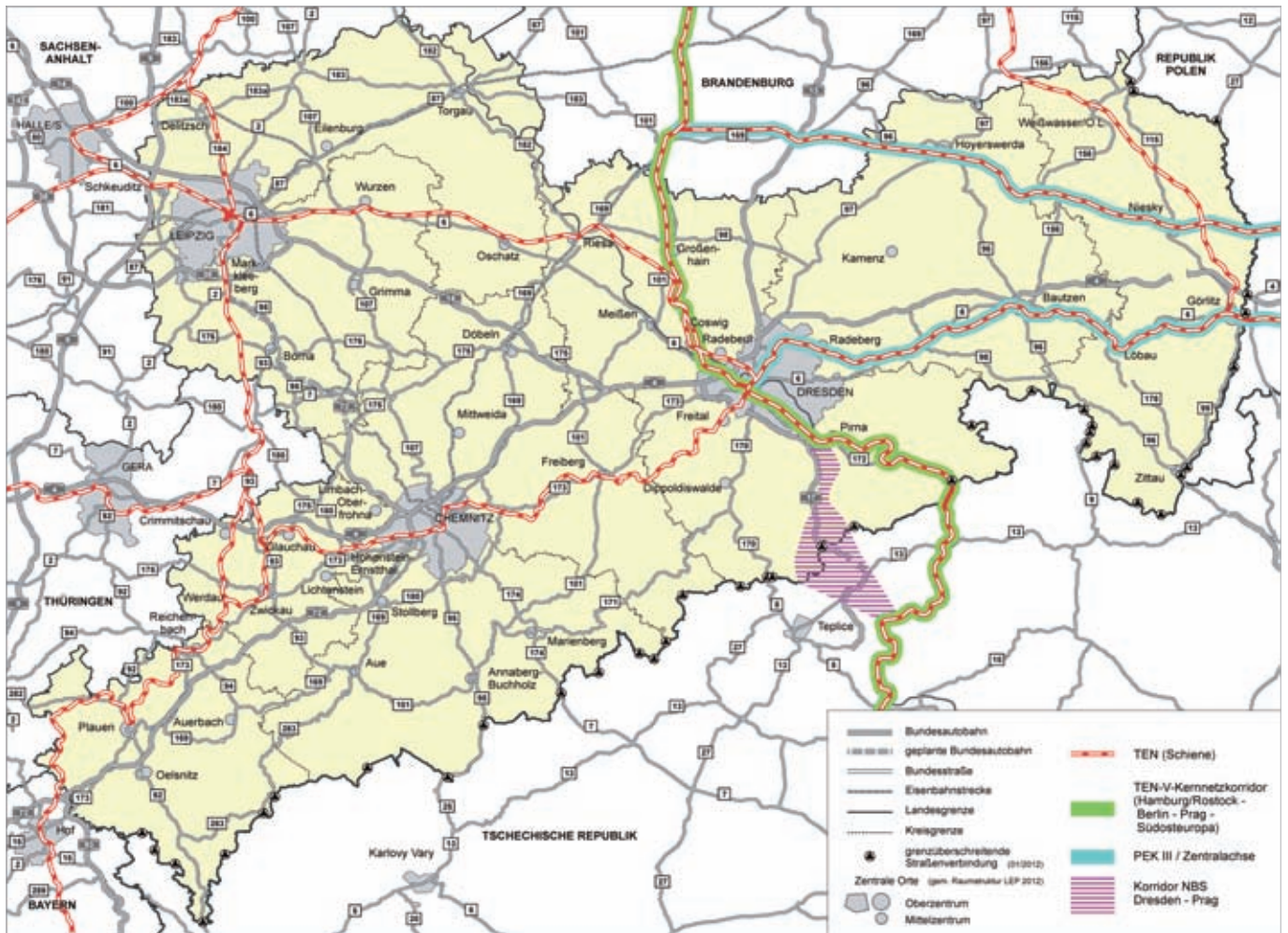


Abbildung 24: TEN-Schiennetze

Mit dem Ausbau der Strecke Leipzig – Dresden, VDE Nr. 9, erhalten Dresden und Ostsachsen eine verbesserte Anbindung an das Ruhr- und das Rhein-Main-Gebiet. Gleichzeitig werden damit erhebliche Verbesserungen im Regional- und Nahverkehr erreicht. Der Ausbau der Strecke erfolgt für eine Entwurfsgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Dresden und Leipzig auf 45 Minuten und Dresden wird besser an das Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden. Die stufenweise Fertigstellung des Abschnittes Dresden Neustadt – Coswig ist für Ende 2016 vorgesehen. Die dann noch fehlenden Abschnitte Böhla-Weinböhlen und Riesa-Weißenhagen sind noch nicht zeitlich terminiert.

Der allgemeine Ausbau der **Sachsen-Franken-Magistrale** (als Teil des BVWP-Vorhabens ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Chemnitz – Dresden) ist mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 bis 160 km/h und einer Ertüchtigung für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen weitgehend abgeschlossen. Damit konnten bereits wesentliche Reisezeitverkürzungen erzielt werden. Nunmehr steht die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Sachsen und Bayern an oberster Stelle. Zum Anschlag des Projektes haben Bayern und Sachsen die Vorplanung für die Elektrifizierung der Teilstrecke Reichenbach – Hof vollständig finanziert. Die Umsetzung hat bereits begonnen, die Fertigstellung ist für Ende 2013 zu erwarten. Mit diesem Projekt als erstem Teil der vollständigen Elektrifizierung von Reichenbach über Hof nach Nürnberg bzw. Regensburg werden weitere infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen, die den Einsatz elektrischer ICE-Neigetechnik-Triebzüge zwischen Dresden und Nürnberg ermöglichen werden. Im Güterverkehr erlaubt die Elektrifizierung höhere Zuglasten und höhere Beschleunigungen. Die Streckenbelegung wird verkürzt, die Streckenkapazität insgesamt erhöht.



Eine erhebliche Bedeutung kommt dem „Leipziger Ast“ der Sachsen-Franken-Magistrale zu. Diese Strecke wird sich zu einer leistungsfähigen Nord-Süd-Magistrale vor allem für den Schienengüterverkehr entwickeln, die zudem topografisch günstiger ist als die westlich gelegene Strecke Halle/Leipzig – Naumburg – Jena – Nürnberg, und einen beachtenswerten Anteil des Nord-Süd-Güterverkehrs (Seehafen-Hinterlandverkehr in Richtung Ostbayern bzw. Österreich) aufnehmen. Neben der Fertigstellung des City-Tunnels Leipzig für den Personenverkehr und neben netzergänzenden Maßnahmen im Knoten Leipzig ist eine durchgängige Dreigleisigkeit im hoch belasteten Abschnitt zwischen Gaschwitz und Neukieritzsch sicherzustellen.

Mit dem weiteren schrittweisen Ausbau und der durchgängigen Elektrifizierung der Strecke **Chemnitz – Leipzig** wird die Entwicklung der Metropolregion Mitteldeutschland verkehrlich abgesichert. Zugleich wird die Region Chemnitz besser mit dem Verkehrsknoten Leipzig verbunden. Die Überlegungen für den Ausbaukorridor erfassen sowohl die bereits für 160 km/h ertüchtigte östliche Strecke über Bad Lausick als auch die westliche Verbindung über Borna und Neukieritzsch, die wiederum die direkte Führung von Zügen zwischen Chemnitz und dem City-Tunnel Leipzig ermöglicht.

Die Infrastruktur der Ausbaustrecke **Hoyerswerda – Horka – Polen** ist besonders wichtig für den ungehinderten Güteraustausch zwischen Westeuropa sowie den Nord- und Ostseehäfen, Polen und den östlichen Nachbarn der EU. Die Strecke ist wichtiger Bestandteil des PEK III sowie der Transnationalen Zentralachse. Der zweigleisige Ausbau der Strecke mit Elektrifizierung ist dringend zu forcieren. Darüber hinaus ist auf einen zeitnahen Ausbau der Grenzbrücke zwischen Deutschland und Polen hinzuwirken, um den Gesamtstreckenabschnitt so schnell wie möglich fertig zu stellen. Im Vordergrund steht eine erhöhte Streckenkapazität für den Güterverkehr. Der Freistaat Sachsen setzt sich dafür ein, nach Fertigstellung der Elektrifizierung und des zweigleisigen Streckenausbau Knappenrode – Niesky – Horka – Grenze D/PL den EuroCity „Wawel“ Berlin – Cottbus – Wrocław (Breslau) – Krakau zukünftig über Sachsen nach Polen zu führen und dabei einen Verkehrshalt in Ostsachsen einzurichten. Damit würde die Erreichbarkeit Ostsachsens deutlich verbessert. Der Freistaat Sachsen setzt sich daher für Streckengeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h ein.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke **Dresden – Görlitz – Grenze** ist notwendig, um im grenzüberschreitenden Personenverkehr akzeptable Reisezeiten zu erreichen. Der Ausbau der Strecke auf 120 bis 160 km/h ist im BVWP 2003 bereits im Kapitel „Projekte EU-Osterweiterung“ aufgenommen worden und muss gemeinsam mit der Elektrifizierung im „Vordringlichen Bedarf“ sowohl des BVWP 2015 als auch des darauf aufbauenden zukünftigen Bedarfsplans Schiene verankert werden. Die Elektrifizierung dieser Strecke war bereits 2003 in einem deutsch-polnischen Regierungsabkommen vereinbart und im Juni 2011 entsprechend erneuert worden. Dem muss nun auch die Aufnahme in den BVWP und den „Bedarfsplan Schiene“ folgen.

Als vergleichsweise kurzfristig verfügbare Kapazitätsreserve für die zunehmenden Nord-Süd-Güterverkehre sind zur Entlastung der Elbtalstrecke und in Ergänzung des Ausbaus der Sachsen-Franken-Magistrale die Elektrifizierung und der durchgängig zweigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke **Plauen – Bad Brambach – Cheb (Eger)** vorzusehen. Im zunehmenden Nord-Süd-Güterverkehr mit Tschechien und dem östlichen Österreich (via Cheb) ist die Relation Plauen – Cheb (Eger) deutlich kürzer als die denkbaren Alternativen. Sie erfordert zudem keinen Fahrtrichtungswechsel.

Die im Bedarfsplan vorgesehenen Maßnahmen der Ausbaustrecke **Berlin – Cottbus – Görlitz** mit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Berlin und Cottbus sowie einer Elektrifizierung des Abschnitts Cottbus – Görlitz bewirken eine Verbesserung der Betriebsqualität und eine Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Außerdem können so die Kapazitäten im Fern- und Nahverkehr der Gesamtstrecke erhöht werden. Die Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Görlitz stellt eine verkehrlich sinnvolle Ergänzung zu den prioritären Elektrifizierungsvorhaben Knappenrode – Horka – Polen und Dresden – Görlitz – Polen dar.

Die **Mitte-Deutschland-Verbindung** ist eine wichtige Ost-West-Strecke zwischen Sachsen und den Verdichtungsräumen in Thüringen, Hessen und Nordrhein-Westfalen. Mit dem mehrstufigen Ausbauprojekt Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz werden Kapazitätsengpässe beseitigt und die Betriebsqualität verbessert. Die gesamte Strecke wird für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen ertüchtigt. In Sachsen ist der Ausbau seit Dezember 2011 abgeschlossen, die weiteren Ausbauefordernisse liegen zwischen Weimar, Gera und Gößnitz in Thüringen.

Mit dem bedarfsgerechten Ausbau der **Knoten Dresden, Halle/Leipzig, Chemnitz und Zwickau** wird die Leistungsfähigkeit im Schienennetz erhöht und eine Qualitätsverbesserung in der Betriebsführung erreicht. Angesichts knapper werdender Investitionsmittel kommt dem bedarfsgerechten Ausbau der Knoten zukünftig eine stärkere Bedeutung als bisher zu. Bisher kann die zum Teil erhebliche Kapazität einzelner Strecken durch unzureichende Durchlassfähigkeit der Eisenbahnknoten nicht optimal genutzt werden. Leistungsfähige Knoten mit flexiblen Fahrmöglichkeiten ohne Fahrtrichtungswechsel sind die Voraussetzung dafür, dass die Kapazität der einzelnen Zulaufstrecken auch optimal genutzt werden kann. Sowohl die Dennhertitzer- als auch die Nordkurve Leipzig haben dagegen kurzfristig geringere verkehrliche Relevanz und werden in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht umsetzbar sein. Raumordnerisch sind sie jedoch im Landesentwicklungsplan zu sichern.

Mit Fertigstellung und Inbetriebnahme des **City-Tunnels Leipzig** einschließlich der Netzergänzenden Maßnahmen, Fertigstellung des **S-Bahn-Ausbaus im Raum Dresden** und dem weiteren **Ausbau des „Chemnitzer Modells“** werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für schnelle und leistungsfähige ÖPNV-Direktverbindungen zwischen der Region und den Zentren der Großstädte Leipzig, Dresden und Chemnitz geschaffen. Zugleich werden noch bestehende Behinderungen in der Betriebsführung sowie Kapazitätsengpässe weitgehend beseitigt, was zu einer erhöhten Zuverlässigkeit und Flexibilität der Angebote beiträgt bzw. notwendige Angebotserweiterungen im S-Bahn-Verkehr ermöglicht. Aufgrund der großen verkehrlichen Wirkung dieser Maßnahmen konzentrieren sich hierin auch die Schwerpunkte der sächsischen Investitionspolitik.

Darüber hinaus können weitere Infrastrukturausbauvorhaben zur Verbesserung des **SPNV** realisiert werden. Diese ergeben sich aus den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger. Deren Kofinanzierung aus Landesmitteln bedarf grundsätzlich des Nachweises entsprechender Mindestnachfragerwerte gemäß der Finanzierungsverordnung für den ÖPNV und ist im Kontext mit den Ergebnissen der in Kapitel 4 dargestellten Landesverkehrsprognose 2025 zu sehen.

Das zukünftige Netz des Schienenpersonennahverkehrs im Freistaat Sachsen ergibt sich neben den im nachfolgenden Kapitel beschriebenen Randbedingungen ebenso wie aus den Nahverkehrsplänen der SPNV-Aufgabenträger.

Grundsätzlich soll der bedarfsgerechte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur so erfolgen, dass die notwendige Flexibilität sowohl für die Umsetzung der SPNV-Betriebskonzepte in hoher Qualität als auch für deren konzeptionelle Weiterentwicklung wirtschaftlich angemessen gewährleistet wird. Diese Flexibilität ist erforderlich, um die jeweiligen Angebote (Bedienungshäufigkeiten, zeitliche Lage der Fahrten sowie Gewährung von Anschlüssen) dem sich entwickelnden Bedarf anpassen zu können und die Folgewirkungen von ggf. auftretenden Betriebsstörungen zu reduzieren.

## 5.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Mit schnellen Verbindungen, abgestimmten Fahrplänen und einheitlichen Fahrpreisen für Busse und Bahnen ist der ÖPNV eine vernünftige und zugleich attraktive Alternative zum MIV. Damit stellt er einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen dar.

Gegenüber dem heutigen Zustand wird sich für eine Reihe von Städten und Gemeinden, in Folge seither bereits wirksam gewordener und der bis 2025 beabsichtigten Veränderungen im ÖPNV-Angebot, die Erreichbarkeit der Ober- bzw. Mittelzentren hinsichtlich der benötigten Reisezeit verbessern.

Die zukünftig gute Erreichbarkeit von Ober- bzw. Mittelzentren in Sachsen ist in Anlage 15 dargestellt. Mit dem zum Prognosehorizont 2025 unterstellten ÖPNV-Angebot ist von fast allen sächsischen Städten und Gemeinden aus ein Ober- bzw. Mittelzentrum in weniger als 60 Minuten Reisezeit erreichbar<sup>1</sup>. Die Einwohner von etwa drei Viertel der Städte und Gemeinden benötigen für ihre Wege in das für sie jeweils zeitlich nächstgelegene sächsische Ober- bzw. Mittelzentrum im Mittel höchstens 40 Minuten. Dies betrifft mehr als 80 Prozent der außerhalb der Ober- und Mittelzentren im Jahr 2025 voraussichtlich lebenden Bevölkerung.

Lediglich ca. 3 Prozent der nicht in einem Ober- oder Mittelzentrum lebenden Bürger werden im Jahr 2025 mit öffentlichen Verkehrsmitteln noch mehr als eine Stunde unterwegs sein, um eines dieser Zentren zu erreichen.

Soweit die im Landesverkehrsplan ausgewiesenen Ziele und Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV nicht in Zuständigkeit des Freistaates Sachsen umzusetzen sind, verstehen sie sich als Orientierung und Empfehlung an die verantwortlichen ÖPNV-Aufgabenträger. Der Freistaat wird im Rahmen seiner Möglichkeiten die Aufgabenträger bei der Umsetzung dieser unterstützen. Sachsen fördert den ÖPNV mit Bundes- und Landesmitteln. Das ÖPNV-**Landesinvestitionsprogramm** wird durch das SMWA in Abstimmung mit dem ÖPNV-Beirat jährlich fortgeschrieben. Ziele sind:

- den Anteil des ÖPNV am Gesamtpersonenverkehr in den Verdichtungsräumen sowie zwischen den Oberzentren im Wettbewerb der Verkehrsträger zu erhöhen;
- die Daseinsvorsorge, insbesondere die notwendige Mobilität von Personen, die nicht in der Lage sind, andere Verkehrssysteme zu nutzen, zu gewährleisten und dabei die Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste und die Belange von Menschen mit Behinderung sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders zu berücksichtigen;
- die Angebote des ÖPNV entsprechend der jeweils vorhandenen Nachfrage bzw. der generierbaren Nachfragezuwächse unter Berücksichtigung der raumordnerischen Erfordernisse und unter Einhaltung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu entwickeln;
- das ÖPNV-System weiter zu vervollkommen und in das Gesamtsystem Personenverkehr zu integrieren;
- überregionale, insbesondere auch Länder- und Staatsgrenzen überschreitende ÖPNV-Angebote nachfrageorientiert weiter zu entwickeln.

---

<sup>1</sup>Mittelwert für alle werktätlich angebotenen Verbindungen

Zum Erreichen der vorgenannten Ziele sind die Aufgabenträger bei der Realisierung nachfolgender Maßnahmen zu unterstützen:

Maßnahmen zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge:

- Räumlich und zeitlich differenzierte Standards für die Bemessung einer ÖPNV-Grundversorgung unter besonderer Beachtung der Schülerbeförderung – insbesondere im ländlichen Raum – entwickeln und in Nahverkehrsplänen festschreiben.
- Finanzierung der ÖPNV-Grundversorgung in Verantwortung der ÖPNV-Aufgabenträger sicherstellen.
- Belange der Kinder sowie der älteren und mobilitätsbehinderten Menschen bei der Fahrzeugbeschaffung, beim Neubau bzw. bei der Modernisierung von Anlagen sowie bei der Gestaltung der ÖPNV-Angebote weiterhin besonders berücksichtigen.

Maßnahmen zur Entwicklung der ÖPNV-Angebote entsprechend der Nachfrage sowie der Erfordernisse von Raumordnung und Wirtschaftlichkeit:

- Aufgaben- und Finanzverantwortung der ÖPNV-Aufgabenträger stärken.
- ÖPNV-Nachfrage kontinuierlich statistisch erfassen und analysieren.
- Verkehrliche und verkehrswirtschaftliche Daten im SPNV kontinuierlich und streckenabschnittsgenau erfassen und analysieren.
- Standortentscheidungen (Wohnen, Gewerbe und Handel) abgestimmt treffen.

Maßnahmen zur Vervollkommnung und Integration des ÖPNV-Systems:

- Beförderungsbedingungen und Tarifangebotsstruktur der Verbünde angleichen, Fahrradmitnahme im ÖPNV einheitlich regeln.
- Bei dem weiteren Ausbau der Straßenbahnnetze auf Stadtbahniveau sind technische Lösungen sowie intelligente Maßnahmen zur Verkehrssteuerung des MIV/ÖPNV einzubeziehen. Damit sollen nicht nur höhere Beförderungsgeschwindigkeiten erreicht, sondern auch Behinderungen und Verspätungen reduziert werden.
- Ausbau von Übergangsstellen unter Berücksichtigung der Nachfrage fortsetzen. (z.B. neue Übergangsstelle Straßenbahn / SPNV in Plauen).
- P&R-Angebote weiter ausbauen und in MIV-Routenplanung integrieren.

Maßnahmen zur Entwicklung überregionaler ÖPNV-Angebote:

- Länder- und Verbandsgrenzen übergreifende Zusammenarbeit der Aufgabenträger weiter entwickeln.
- Staatsgrenzen überschreitende Verkehre durch internationale Kooperationen der Aufgabenträger weiter entwickeln; gesetzliche und organisatorische Disparitäten überwinden.
- Grenzüberschreitenden ÖPNV in die integrierte Verkehrsplanung der Grenzregionen einbeziehen.

- Bestehende ÖPNV-Angebote in den Grenzregionen zu grenzübergreifenden ÖPNV-Netzen verknüpfen, Förderprogramme wie z. B. Ziel III einbeziehen.
- Bestehende grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote etablieren und ausbauen sowie auf den Hauptrelationen zwischen sächsischen und benachbarten Zentren weiter entwickeln.

Der ÖPNV ist gesamtwirtschaftlich sinnvoll. Insbesondere verbessert er die lokale Erreichbarkeit, was für die Ansiedlung von Unternehmen einen wichtigen Standortfaktor darstellt.

Für die künftige Finanzierung des ÖPNV sind die sich ändernden Rahmenbedingungen wie die demografische Entwicklung, die zur Verfügung stehenden Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr sowie die fortschreitende europäische Integration besonders zu beachten. Ziel der künftigen ÖPNV-Finanzierung muss ein effizienter, zukunftssicherer, flexibler und transparenter Einsatz der finanziellen Mittel für einen leistungsstarken, kundenorientierten und innovativen öffentlichen Personenverkehr sein.

Die effizientesten Verkehre sind insbesondere in den Ballungsräumen zu finden. Hier liegt der Zuschussbedarf bei hoch frequentierten Angeboten durchschnittlich bei ca. 0,22 Euro/Pkm (Pkm=Personenkilometer). Bei den Stadt-Umland-Verbindungen und im ländlichen Raum selbst ist dies schwieriger. Hier liegt der relative Zuschussbedarf mit bis zu 0,43 Euro/Pkm im Durchschnitt deutlich höher, vereinzelt bis zu 0,80 Euro/Pkm. Es ist nicht zu erwarten, dass abseits der Oberzentren zufriedenstellende Deckungsbeiträge erreicht werden, deshalb sind flexible und kundenfreundliche Angebotsumstellungen von Eisenbahnverkehren zugunsten wirtschaftlicher Busverkehre oder alternativer Bedienformen (Anrufbus, Richtungsbandverkehr, Flächenbetrieb, Anruf Linientaxi) zu prüfen. Dies gilt vor allem in jenen Regionen, wo die Streckenbelegung extrem gering ist und damit die gezählten und prognostizierten Fahrgäste auf einzelnen Bahn-Streckenabschnitten so gering ausfallen, dass eine dauerhafte Finanzierbarkeit mittels öffentlicher Zuschüsse künftig nicht mehr darstellbar ist (Abbildung 25). Hier sind die Aufgabenträger gefordert, entsprechende Konzepte zu entwickeln. Sollten rechtliche Rahmenbedingungen dem entgegenstehen, sind diese gegebenenfalls zu überprüfen und anzupassen.

Erstes Ziel der Neukundengewinnung muss es sein, die Reisezeiten anzugleichen, denn häufig ist man mit dem eigenen Auto immer noch schneller am Ziel als mit Bus und Bahn. Ein sinnvoller Mix der Verkehrsträger ist nur ein Rezept dafür. Ein weiteres sind leichtere Umsteige Hilfen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Das sind kombinierte Tarifangebote, welche die freie Wahl lassen zwischen Bahn, Bus oder Straßenbahn, wie heute bereits durch die in Sachsen tätigen Verkehrsverbünde flächendeckend realisiert. Für die bestehenden Verbundtarife sollte im Interesse einer leichteren Benutzbarkeit durch den Fahrgast eine Harmonisierung der Beförderungsbedingungen geprüft werden. Attraktive Kundenbindungsinstrumente über den Tarif (Stichwort: Jobticket) und Qualitätsverbesserungen im ÖPNV (Stichwort: zeitgemäße Beförderungsmittel, ansprechendes Umfeld) sind weitere Rezepte. Dazu gehört ebenso die Barrierefreiheit für den – auch infolge der Demografie – immer größer werdenden Kreis von in der Mobilität eingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern. Hier wurde in Sachsen viel erreicht, der Ausbaustand muss dennoch weiter verbessert werden. Wachsende Mobilitätsbedürfnisse erhöhen ebenso das Anforderungsprofil an die Fahrplangestaltung, an das Marketing (Stichwort: Social-Media-Angebote) und den Vertrieb (Stichwort: Handy-Ticket) der Anbieter.

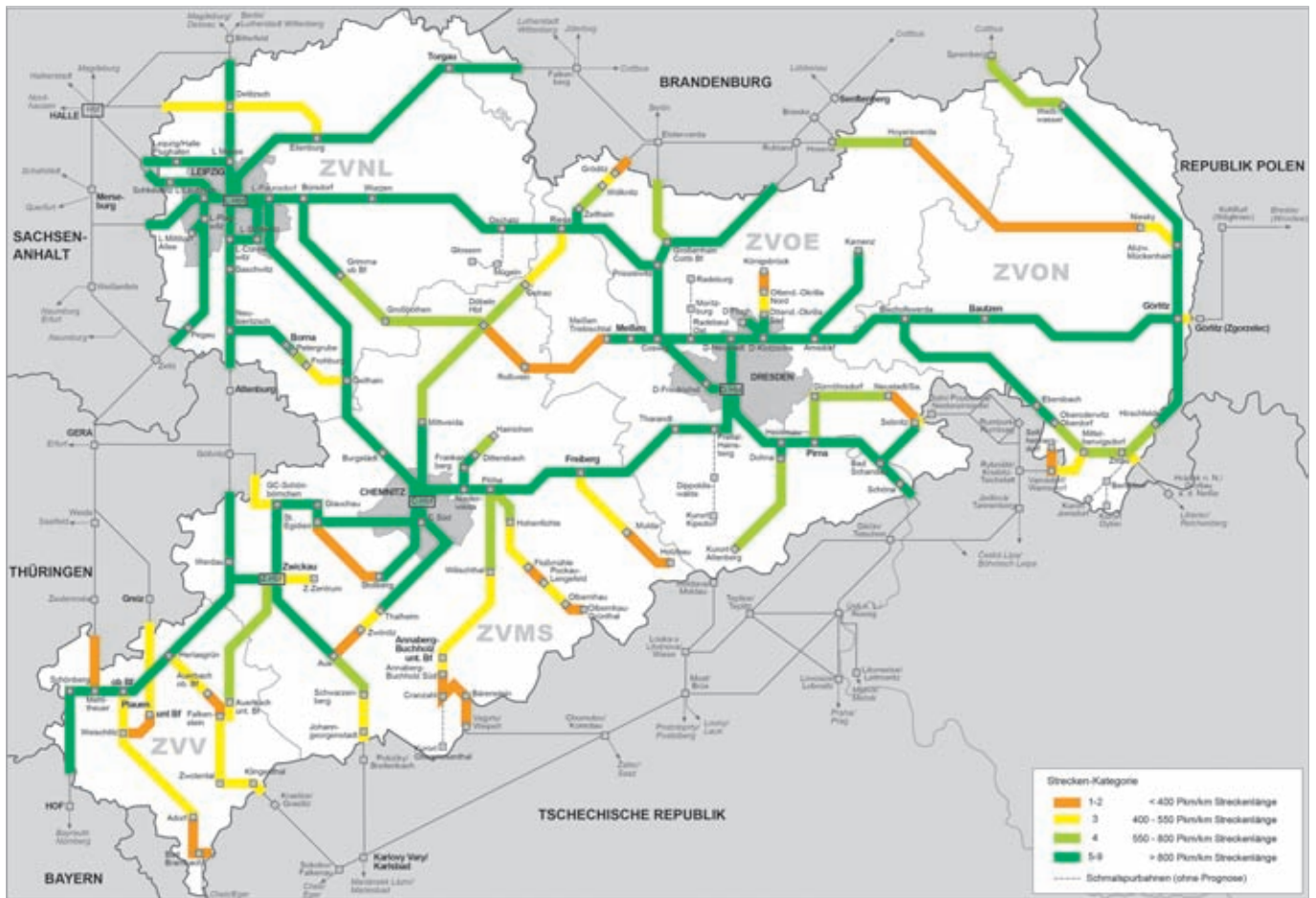


Abbildung 25: SPNV Nachfrageprognose 2025

Nach dem Wegfall der Grenzkontrollen und Öffnung der nationalen Arbeitsmärkte seit 2011 für alle EU-Bürger ist mit steigenden Pendlerzahlen zwischen Sachsen, Polen und Tschechien zu rechnen. Auch der Freizeit- und Einkaufsverkehr nimmt zu. Vor diesem Hintergrund ist die Zusammenarbeit bei **grenzüberschreitenden ÖPNV-Angeboten** (Fahrpläne, Tarife etc.) unabdingbar. Dabei sind die unterschiedlichen Aufgabenträgerstrukturen in Sachsen, Polen und Tschechien zu berücksichtigen. In Anlehnung an die im Landesentwicklungsplan 2012 definierten überregionalen Verbindungsachsen soll das ÖPNV-Angebot weiter entwickelt werden.

Einheitliche Qualitätsstandards sichern den Kunden eine gleichbleibend hohe Angebotsqualität und bauen Nutzungshemmnisse ab. Die demografischen Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen. Allerdings sind die statistischen Grundlagendaten hinsichtlich Nachfrageverhalten und Demografie laufend zu aktualisieren.

## 5.4 Luftverkehr

In ihren strategischen Planungen haben die Flughäfen **Leipzig/Halle** und **Dresden** Vorkehrungen getroffen, um im Jahr 2025 ca. 8 Mio. Passagiere bedienen zu können. Die Schienen- und Straßenanbindungen sind an beiden Standorten ausreichend dimensioniert. Gleichwohl sind bei Erreichen o. g. Prognosen die Taktfrequenzen zu erhöhen und zusätzliche Pkw-Parkplätze anzubieten. Der Flughafen Leipzig/Halle soll zudem in das überregionale ICE-Netz integriert werden.

Der Flughafen Leipzig/Halle soll sich zu einem europäischen Frachtdrehkreuz entwickeln. Für den Frachtverkehr sind die Planungen so ausgelegt, dass ca. 1,75 Mio. t umgeschlagen werden können. Dafür sind beispielsweise Rollbahnen, Vorfelder und Abfertigungseinrichtungen sukzessive bedarfsgerecht bereitzustellen. Vom Luftfrachtumschlagbahnhof soll der Air Cargo Express in Betrieb gehen. Damit soll Luftfracht auf die Schiene verlagert und Leipzig/Halle mit anderen Flughäfen besser vernetzt werden.

Der Verkehrsflughafen Dresden bleibt ein Mittelstreckenflughafen, von dem aus z.B. Ziele am Mittelmeer oder am Schwarzen Meer direkt angeflogen werden können. Dementsprechend reichen die vorhandenen Kapazitäten der Start- und Landebahn aus, um die erwartete Nachfrage zu bedienen.

Die wettbewerbsfähigen **Verkehrslandeplätze** sollen erhalten bleiben und ihre Infrastruktur an den zukünftigen Bedarf angepasst werden.

Für die bestehenden Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle soll über den Lärmschutzbereich hinaus ein Siedlungsbeschränkungsbereich festgesetzt werden. Dies dient der Lärmvorsorge und trägt andererseits zur Planungssicherheit bei der Flughafenentwicklung bei (vgl. LEP 2012).

## 5.5 Schiffsverkehr

Die Staatsregierung wird sich beim Bund weiterhin für notwendige Reparatur- und Unterhaltungsmaßnahmen unter Beachtung der ökologischen und wasserwirtschaftlichen Funktionen an der Elbe einsetzen. Damit bleibt die Bundeswasserstraße für den Güterverkehr nutzbar. Der Bau von Stautufen wird nicht vorgesehen.

Die **Häfen** in Riesa und Dresden sind bedarfsgerecht von der SBO auszubauen, um der regionalen privaten Wirtschaft vom Massen- und Stückgut- über den Container- bis zum Projektladungsverkehr vielfältige Umschlagsmöglichkeiten anzubieten. Für den Hafen in Torgau stehen bestandssichernde Maßnahmen im Vordergrund. Dabei ist der Aspekt der Trimodalität zu beachten. Neben ihrer Funktion als Hafenbetreiber ist die SBO Bestandteil der Wirtschaftsförderung Sachsen.

In **Riesa** sind die Terminalkapazitäten für den kombinierten Verkehr am Nordufer ausgeschöpft. Das Terminal kann nicht erweitert werden. Deshalb ist am Südufer zügig ein neues, trimodales Terminal zu bauen. Die künftigen Kapazitäten sollen über 100.000 TEU betragen.

Alleinstellungsmerkmal des **Dresdner Hafens** ist der Projektladungsverkehr, der überdurchschnittliche Wachstumsraten erwarten lässt. Die notwendigen Straßen- und Schienenbauprojekte im Hafengelände dienen dazu, im Jahr 2025 ca. 350 Projektladungen umschlagen zu können und somit die Logistikwirtschaft zu unterstützen.

Insgesamt steigern die geplanten Infra- und Suprastrukturprojekte die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, sodass nach deren Umsetzung für 2025 mit einem Gesamtgüterumschlag von ca. drei Mio. Tonnen zu rechnen ist. Damit sind die Häfen ein zentraler Bestandteil des Güterverkehrs im Freistaat Sachsen.



## 5.6 Güterverkehr

Nach der Verkehrsprognose 2025 wird nahezu jeder zweite Lkw auf einer sächsischen Autobahn im Transitverkehr unterwegs sein. Die Prognose für den **Seehafenhinterlandverkehr** spricht von jährlichen Steigerungen von sechs Prozent bis 2025, was mehr als einer Verdoppelung des heutigen Aufkommens entspricht. Die größten Steigerungen werden im Containerverkehr erwartet, weshalb auf Straße, Schiene und Wasserstraße mit stark steigenden Güterverkehrsströmen zu rechnen ist. Im Güterfernverkehr werden bis 2025 für Transporte auf Straße und Schiene zweistellige, für Transporte per Schiff einstellige Steigerungsraten prognostiziert.

Damit Sachsen seiner im europäischen Maßstab zentralen Rolle für den Transit, die Logistik und den Güterverkehr auch künftig gerecht werden kann, wird sich die Staatsregierung für den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau aller Güterverkehrsträger, insbesondere zu den Hauptproduktionsregionen, einsetzen. Angesichts sich bereits abzeichnender einzelner Kapazitätsengpässe und aufgrund langer Planungshorizonte beim Ausbau von Verkehrswegen ist es das Bestreben der Staatsregierung, dass sich die Verkehrsträger diskriminierungsfrei entwickeln können. Die Bundeswasserstraße Elbe bleibt ein wichtiger Verkehrsträger, auch wenn das Transportmittel Schiff derzeit noch keine herausragende Rolle spielt. Angesichts der prognostizierten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr werden die Häfen mit Straßen- und Gleisanschluss weiter qualifiziert, damit sie ihrer zunehmenden Rolle als Knotenpunkte bzw. als Terminals für den kombinierten Verkehr gerecht werden.

Die **GVZ** in Leipzig, Dresden und Südwestsachsen sind bedarfsgerecht auszubauen. Neben der Verkehrsfunktion unterstützen die GVZ die Wirtschaft auch, indem sie Gewerbeflächen erschließen sowie zahlreiche Services anbieten.

Die **Logistikregion Leipzig-Halle** wächst sehr dynamisch. Die Kapazitäten für den kombinierten Verkehr sind bedarfsgerecht am Standort Leipzig-Wahren oder ggf. an einem weiteren Standort auszubauen.

Der Markt nimmt das Terminal in **Glauchau** sehr gut an. Obwohl erst im Oktober 2010 eröffnet, hat es bereits seine Kapazitätsgrenze erreicht. Nach der geplanten Erweiterung werden hier keine weiteren Flächen mehr zur Verfügung stehen. Daher ist mittelfristig die Entwicklung eines weiteren Standortes in Südwestsachsen für den kombinierten Verkehr zu prüfen.

Für den nicht über die KV-Terminals abzuwickelnden Schienengüterverkehr (Ganzzüge, Wagengruppen und Wagenladungen) ist der Erhalt der in Sachsen relativ hohen Anzahl von Zugangsstellen (Betriebsstellen, Gleisanschlüsse und öffentliche Ladestellen) anzustreben.

Den Unternehmen, deren Versand- und Empfangsmengen unterhalb von Ganzzügen, Wagengruppen und Wagenladungen liegen und die über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen, sollen Chancen geboten werden, logistische Dienstleistungen unter Nutzung der Eisenbahn „aus einer Hand“ zu erhalten. Mit dem dafür von der DB AG entwickelten „Railport-Konzept“ kann auch solchen Unternehmen der Zugang zu den europäischen Güterverkehrskorridoren ermöglicht werden.

Der von der Bundesregierung zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland gemeinsam mit Wirtschaft und Verbänden entwickelte „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ enthält eine Reihe gut geeigneter Maßnahmen, von denen auch Sachsen profitieren kann. Als Beispiele sind zu nennen:

Die Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-Lkw soll Effizienzsteigerungen und Schadstoffreduzierungen durch größere Transporteinheiten aufzeigen. Sachsen beteiligt sich deshalb daran.

Die Förderung von Innovationen im intermodalen Verkehr soll zu einer besseren Ausnutzung der gesamten Infrastruktur führen und zu Verkehrsverlagerungen auf Schiene und Wasserstraßen beitragen. Sachsen setzt sich deshalb dafür ein, den Air Cargo Express in die Entwicklung einer neuen Förderstrategie aufzunehmen.

Die "Initiative für Logistik im städtischen Raum" soll dazu führen, dass die Verteilung von Gütern auf der letzten Meile in Städten und Ballungsräumen flüssiger und umweltfreundlicher gestaltet wird. Dazu gehören u. a. die Erprobung alternativer Nutzfahrzeugkonzepte mit neuen Antrieben, aber auch eine bundesweite Harmonisierung der Umweltzonen, für die sich Sachsen einsetzt.

## 5.7 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Der **Fahrrad- und Fußgängerverkehr** ist wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen und umweltgerechten Mobilität. Ein verstärktes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein sowie steigende Rohölpreise lassen zudem eine wachsende Anzahl von Nutzern den Wert des Fahrrades als modernes, umweltfreundliches und kostengünstiges Kurzstreckenverkehrsmittel erkennen. Besonders im Nahbereich können daher weitere Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagert werden. Dabei entwickelt sich E-Mobilität auf zwei Rädern zunehmend als gesellschaftlicher Trend. Neue Anbieter organisieren in Sachsen, u. a. im Vogtland, Mietstationen für „E-Bikes“.

Gleichzeitig erfolgt ein wesentlicher Anteil aller Ortsveränderungen ausschließlich zu Fuß. Sichere und attraktive Bedingungen für das Zufußgehen sind daher von großer Bedeutung für das Funktionieren der Städte und Dörfer in Sachsen. In Bezug auf die Entwicklung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs werden durch den Freistaat Sachsen die nachstehend aufgeführten verkehrlichen Ziele verfolgt:

- In den Regionen des Freistaates Sachsen ist das Radwegenetz für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems weiter zu entwickeln, die Netzgestaltung zu optimieren, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die Ausstattung zu verbessern. Dazu ist die Radverkehrskonzeption fortzuschreiben. In diesem Zusammenhang sind Bauprogramme sowie das SachsenNetz Rad den geltenden Rahmenbedingungen anzupassen.
- Die Verkehrssicherheit des Radverkehrs soll verbessert und die Verkehrssicherheitsarbeit gestärkt werden.
- Der Fahrradtourismus ist ein seit Jahren stetig wachsender Bereich im deutschen Tourismus und damit auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Für den touristischen Radverkehr sind daher ansprechende Marketingkonzepte weiter zu entwickeln und umzusetzen.
- Der Fahrradverkehr ist Zubringer zum ÖPNV. Durch B+R-Plätze und Fahrradstationen soll diese Funktion gefördert und die Vernetzung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden.
- Funktionale Fußwegeverbindungen müssen in der Planung von Verkehrsbauvorhaben berücksichtigt werden. Das betrifft insbesondere die sichere Gestaltung von Schulwegen. Sichere und attraktive Bedingungen für das Zufußgehen sind von großer Bedeutung. Ein nicht unerheblicher Teil der Fußwege tritt in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln auf: beim Weg von oder zur Haltestelle, beim Umsteigen im ÖPNV oder zum Erreichen oder Verlassen des Parkplatzes. Insbesondere die Gewährleistung zusammenhängender, sicherer und vor allem auch barrierefreier Fußwegeverbindungen versteht sich als wichtiges Element urbaner Mobilität.
- Zur Integration behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen ist zu gewährleisten, dass sie die öffentlichen Verkehrsräume weitgehend ohne fremde Hilfe erreichen können.

# 6. Neue Entwicklungen und Technologien

## 6.1 Verkehrstelematik

Die Verkehrstelematik umfasst eine Vielzahl moderner Verfahren und Techniken der Informationstechnologie, die zu einer Optimierung der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Die Verkehrstelematik verbessert nachhaltig die Verkehrsverhältnisse und gewährleistet gleichzeitig einen sicheren und flüssigen Verkehr.

In Sachsen hatten sich in der Vergangenheit verkehrstelematische Lösungen vorwiegend als Einzelanwendungen entwickelt, die bereits seit geraumer Zeit zu Teilsystemen vernetzt werden. Aufgabe in der Zukunft ist es, die Integrationsfähigkeit der vorhandenen Telematiklösungen unter Beweis zu stellen. Größere vernetzte Systeme sind vorrangig in den sächsischen Ballungsräumen und im Bundesfernstraßennetz installiert. Entscheidende Impulse für den Aufbau intermodaler Verkehrsmanagementsysteme gingen von zwei vom Bund und vom Freistaat geförderten Forschungsprojekten aus. „Intermobil Region Dresden“ wurde im Ballungsraum Oberes Elbtal umgesetzt. Im Raum Leipzig-Halle wurde die Mitteldeutsche Offensive für ein Strategisches, Anwenderübergreifendes, Intermodales Verkehrsmanagementnetzwerk mit Qualitätsausrichtung und Effizienzorientierung (MOSAIQUE) installiert.

Aus diesen Erfahrungen wurden für die weitere Nutzung und Entwicklung verkehrstelematischer Systeme folgende Ziele definiert:

Die bisher meist separat betrachteten Verkehrsgebiete Ballungsraum, Fernverkehrsstraße und ländlicher Raum sind mittels Verkehrstelematik noch stärker zu vernetzen. In Sachsen sind dabei die Besonderheiten des grenznahen Raumes durch grenzübergreifende Lösungsansätze zu berücksichtigen. Damit sollen Wirtschaftlichkeit, Flüssigkeit, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit des Verkehrs weiter erhöht werden.

Die Potenziale zur Energieeinsparung und zur Steigerung der Energieeffizienz sollen ausgeschöpft werden. Dazu sollen Informationen zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur ausgetauscht werden sowie diese Informationen für energieoptimale Fahr- und Steuerungsstrategien bei Individualfahrzeugen und ganzen Fahrzeugflotten genutzt werden.

Diese grundsätzlichen Zielstellungen sind mit folgenden Maßnahmen zu untersetzen:

- Ausschöpfen der Potenziale im Bundesfern- und Staatsstraßennetz (z. B. Nutzung von dynamischen Wegweisern mit integrierten Stauinformationen und anderen Anzeigen für Reisezeitinformationen, Nutzung der erfassbaren Informationen zur Verkehrslageermittlung und effizienten Parkraumnutzung); Weiterentwicklung und Komplettierung der Systeme (z. B. Umsetzung des Projektes Verkehrsdetektion auf den Autobahnen mittels Live-Kameras); Lösung aktueller und absehbarer Lastprobleme der Verkehrsinfrastrukturen (u. a. Realisierung dynamischer Lkw-Führungs-, -Leit- und -Park-Konzepte).
- Regionale Verkehrsmanagementsysteme in den Ballungsräumen Dresden, Leipzig-Halle und Chemnitz weiter verkehrssystemübergreifend ausbauen und mit Verkehrsmanagementsystemen der Bundesautobahnen verknüpfen.
- Bestehende rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme für den ÖPNV in den Verdichtungsräumen modernisieren und diese mit regionalen Betriebsleitsystemen in den ÖPNV-Verbundräumen verknüpfen, um eine verkehrsträgerübergreifende Anschlussoptimierung zu erreichen.
- Innovative Lösungen zur bedarfsgerechten und kostengünstigen Organisation des Personenverkehrs in gering besiedelten Gebieten anbieten.
- Verbesserung von Aktualität und Qualität der Verkehrsinformationen (Stichworte: Staus, Baustellen, Großereignisse, Sendungsnachverfolgung, Katastrophen).

Die Zukunftsaufgabe der Verkehrstelematik sind verkehrsträgerübergreifende integrierte Managementsysteme. Bisherige Insellösungen werden vernetzt und aufeinander abgestimmt.

Zusätzlich implementierte Verkehrsdaten und Verkehrslageinformationen ermöglichen Synergien, die dazu führen, dass sich Verkehrsströme insgesamt besser verteilen und die Verkehrswege effizienter nutzen lassen.

Neue Technologien ermöglichen die dynamische Anpassung an gerade vorherrschende Umweltsituationen und vermeiden umweltbedingte statische Einschränkungen.

In gering besiedelten Gebieten ermöglicht die Verkehrstelematik sowohl ein bedarfsgerechtes als auch kostengünstiges Personenverkehrsangebot.

Die funktionale Voraussetzung für ein integriertes Verkehrsmanagement ist ein leistungsfähiger Daten- und Informationsverbund mit Schnittstellen zu regionalen und überregionalen Systemen. Dabei müssen die Entscheider aller Verkehrsträger eng zusammenarbeiten.

Planung und Umsetzung verkehrstelematischer Lösungen verbleiben weiterhin in der Zuständigkeit der jeweiligen Träger. Der Freistaat unterstützt den weiteren Ausbau verkehrsträgerübergreifender telematischer Lösungen durch Fördermaßnahmen. Die Vernetzung von öffentlichem Verkehr in Stadt und Region sowie Pkw-Verkehr soll dazu beitragen, die Belastungen der Umwelt durch Feinstaub, Lärm und Abgase insbesondere in den Ballungsräumen zu mindern.

## 6.2 Elektromobilität

„Wir wollen die Initiative **Elektromobilität** vorantreiben und Sachsen zu einem Vorreiter moderner Verkehrs- und Fahrzeugtechnologien machen.“ Mit dieser Aussage im Koalitionsvertrag setzte die Staatsregierung 2009 eine Schwerpunktaufgabe.

Sachsen hat dazu beste Voraussetzungen: „Autoland Sachsen“ mit mittlerweile rund 70.000 Beschäftigten in der Automobilbranche ist seit mehr als 100 Jahren innovativ. Sachsen ist aber auch ein Energieland, mit einem breiten Mix an Energieträgern und einer hochentwickelten Energiewirtschaft mit den entsprechenden Technologien. Damit hat Sachsen beste Bedingungen, um Vorreiter in der Elektromobilität zu werden. Mit Dresden und Leipzig ist der Freistaat seit 2009 eine von bundesweit acht Modellregionen für Elektromobilität, für die das BMVBS mit 115 Mio. Euro des Konjunkturpaketes II unterstützt.

Das sächsische Projekt hat dabei drei Schwerpunkte. Einerseits **SAXHYBRID**. Hier werden 20 serielle Hybridbusse im ÖPNV von Dresden und Leipzig erprobt. In **SAXMOBILITY** sind Flottenbetrieb mit Elektrofahrzeugen, Flottenmanagement, Ladeinfrastruktur, Entwicklung neuer Geschäftsmodelle, intelligentes Managementsystem zur Steuerung von Ladung und Einspeisung miteinander vernetzt. Im Bereich Energiespeicher liegt der Schwerpunkt auf der Entwicklung von Prozess- und Produktionstechnologien für Energiespeichersysteme. In Zwickau soll ein Entwicklungs- und Testzentrum für solche Systeme entstehen.

Um der Elektromobilität zum Durchbruch auf den Märkten zu verhelfen, sind noch weitreichende technologische Innovationen nötig. Sachsen hat hier besondere Stärken in der Metallbearbeitung, der Kunststoffbearbeitung, im Elektronikbereich, in einer starken Forschungs- und Entwicklungslandschaft und einem hohen Vernetzungsgrad von Unternehmen und Forschungseinrichtungen.

Nutzungssynergien entstehen aus der Verknüpfung von Elektromobilität und Verkehrstelematik, wie energieoptimierte Routenführungen oder eine Vermittlung von Ladestationen. Neue wirtschaftliche Geschäftsfelder sind die Integration von Elektrofahrzeugen in das Car-Sharing oder Wettbewerbsangebote von Stromanbietern für verschiedene Elektrofahrzeuge.

Der Markt für Elektromobilität bedarf einer effizienten, wirtschaftlichen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich Mobilitätskonzepte verändern und Verkehrsträger künftig stärker miteinander vernetzt sein werden.

Die Staatsregierung wird sich dafür einsetzen, dass die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt werden, um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen. Insbesondere in der Anfangsphase der Markteinführung spielen politische, rechtliche, steuerliche und strukturelle Voraussetzungen eine wichtige Rolle.

Weltweit steigender Energiebedarf bei gleichzeitig knapper werdenden Ressourcen, Umweltbelastungen aber auch Fortschritte in der Batterietechnologie bereiten maßgebend den Boden für Veränderungen in der Antriebstechnologie von Straßenfahrzeugen.

Die Bundesregierung hat deshalb gemeinsam mit den Akteuren aus Wissenschaft und Wirtschaft einen auf zehn Jahre angelegten Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität (NEP) vom August 2009 erstellt. Er will Marktvorbereitung und Markteinführung neuer Technologien im Verkehrsbereich unterstützen. Mit NEP soll Deutschland zum Leitmarkt der Elektromobilität werden. Ein Ziel ist, dass 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen fahren.

Für die Entwicklung Sachsens zum Standort für Elektromobilität ist und bleibt jedoch das unternehmerische Engagement maßgeblich. Die Staatsregierung wird das Engagement unterstützen durch verstärkte Förderung von Forschung und Entwicklung sowie Pilotprojekten.

Zur weiteren Umsetzung dieser Strategie haben die Freistaaten Bayern und Sachsen eine gemeinsame Bewerbung um ein „Schaufenster Elektromobilität“ unterstützt. Mit dem Aufbau der „Schaufenster Elektromobilität“ beabsichtigt die Bundesregierung, die deutsche Technologiekompetenz in ausgewählten Großprojekten sichtbar zu machen, indem die beteiligte öffentliche Hand und die Industrie hier ihre Kompetenzen und Mittel zusammenführen. Dabei handelt es sich um regionale Demonstrations- und Pilotvorhaben, in denen das Thema Elektromobilität gebündelt und international sichtbar gemacht wird.

Ein Konsortium führender Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand aus den Freistaaten Bayern und Sachsen erarbeitete eine Projektskizze und reichte diese als Bewerbung bei der Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung ein. Im April 2012 hat die Bundesregierung aus einem Pool von insgesamt 23 Bewerbungen dem gemeinsamen sächsisch-bayerischen Vorhaben „Elektromobilität verbindet“ neben drei weiteren Projekten den Zuschlag erteilt. Damit erhalten Sachsen und Bayern eine hervorragende Möglichkeit, die Technologien für Energiekonzepte und Elektrofahrzeuge sowie die Anpassung der Verkehrssysteme voranzutreiben.

Koordiniert wird die weitere Arbeit durch die Kompetenzstelle Elektromobilität, die in der Sächsischen Energieagentur angesiedelt ist. Deren Hauptaufgabe ist es, ein schnelles und gemeinsames Handeln aller sächsischen Akteure bei der Entwicklung des Schaufensterprojektes sicherzustellen.

Elektromobilität kann einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Elektrifizierung der Antriebe ist die wesentliche Stellschraube für einen zukunftsfähigen Verkehr. Bereits etablierte elektrische Antriebe (z. B. Schienenfahrzeuge) müssen technisch weiterentwickelt werden, um weitere Sparpotenziale zu erschließen. Parallel zur Weiterentwicklung der Elektromobilität sind unverminderte Anstrengungen zur weiteren Effizienzsteigerung konventioneller Fahrzeugantriebe, auch mit Hybrid-Konzepten, notwendig.

# 7. Fazit und Ausblick

In Sachsen entstanden seit der Wiedervereinigung hochleistungsfähige Infrastrukturen und vielfältige Angebote an wettbewerbsfähigen Verkehrsdienstleistungen.

Die größten Herausforderungen lagen in der Wiederherstellung und dem Ausbau des Straßen- und Schienennetzes zur Erschließung der sächsischen Städte, der Verbindung der Regionen untereinander sowie der nationalen und internationalen Anbindung des Freistaates. Mehr als 30 Mrd. Euro wurde bis 2010 in diese Infrastruktur investiert. Um auch zukünftig einen reibungslosen Individual- und effizienten öffentlichen Personenverkehr zu gewährleisten, gilt es, diese geschaffenen Grundlagen zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen.

Sachsen ist im Bereich des **Straßennetzes** in Hinblick auf die Netzdichte und Verbindungsqualität sehr gut aufgestellt. Zukünftig stehen daher der Erhalt sowie ein bedarfs- und funktionsgerechter Ausbau der vorhandenen Infrastruktur im Vordergrund. Die Prioritäten bei Neubaumaßnahmen an Bundesfern- und Staatsstraßen liegen auf der Schließung noch vorhandener Infrastrukturlücken und der Vervollständigung des überregionalen Netzes. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Fertigstellung der A 72.

Der Ausbau der **Schieneinfrastruktur** ist dagegen bei weitem noch nicht abgeschlossen. Der Freistaat wird sich daher beim Bund und bei der DB AG dafür einsetzen, die laufenden Vorhaben zeitnah abzuschließen und die geplanten zügig anzugehen. Damit soll Sachsen zukünftig wieder besser an das **Fernverkehrsnetz** angebunden werden.

Im Hinblick auf die demografische Entwicklung und der damit verbundenen, regional unterschiedlichen Verkehrsnachfrage obliegt den ÖPNV-Aufgabenträgern auch zukünftig eine entsprechend anspruchsvolle Aufgabe: Die Sicherung der Lebensqualität und der Lebensbedingungen durch die Sicherstellung eines **bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes**. Dies umfasst die engere Verknüpfung und Koordinierung der ÖPNV-Angebote mit den Netzen anderer Personenverkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem sowie die Entwicklung alternativer Bedienformen. Der Freistaat sieht die Aufgabenträger in der Verpflichtung, die zur Verfügung gestellten Mittel effizient und wirtschaftlich einzusetzen.

Auch im Bereich der **Flughäfen, Häfen und Güterverkehrszentren** entstand eine leistungsfähige Infrastruktur. Eine Vielzahl von Flugverbindungen sichert die internationale Anbindung Sachsens und ermöglicht der Wirtschaft, schnell und kostengünstig neue Märkte zu erreichen. Dies gilt auch für die Luftfracht. Der Flughafen Leipzig/Halle nimmt schon heute im Logistikbereich eine europäische Spitzenposition ein. Zur Anbindung an den internationalen Güterverkehr, insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr, bieten die Häfen und Güterverkehrszentren effiziente Umschlagsmöglichkeiten an, um die umweltfreundlichen und kostengünstigen Bahn- und Schiffsverkehre zu befördern.

Die sächsischen Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden sind im Wesentlichen leistungsfähig ausgebaut. Nun kommt es darauf an, die Standorte noch besser in den internationalen Luftverkehr einzubinden und neue Verkehre zu gewinnen.

Die Modernisierung der sächsischen Häfen ist weit vorangeschritten. In Riesa ist ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr zu bauen. Damit trägt Sachsen dem boomenden Containerverkehr Rechnung, der auch in den Güterverkehrszentren Glauchau und Leipzig den Zubau weiterer Kapazitäten erfordert.

Der **Fahrradverkehr** gewinnt angesichts des Klimaschutzes und steigender Rohölpreise an Bedeutung. Mit der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen wurde eine gezielte Förderung von Radverkehrsmaßnahmen erreicht. Die Entwicklung eines landesweit zusammenhängenden Radverkehrsnetzes soll auch weiterhin unterstützt werden.



Die bisherige Entwicklung zeigt, dass im Verkehrssektor eine solide Basis geschaffen wurde. Mit der bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur sichert der Freistaat die Mobilität der Wirtschaft und der Bürgerinnen und Bürger. Die Staatsregierung lässt sich dabei von einem technologieoffenen, ideologiefreien und marktorientierten Ansatz leiten, um bestmögliche Ergebnisse in den einzelnen Bereichen zu erzielen.

# Abbildung und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: offizieller Baubeginn für den Abschnitt Frohburg – Borna im Zuge des Neubaus der A 72 am 6. März 2010 im Beisein von Ministerpräsident Stanislaw Tillich, Bundesminister Peter Ramsauer, Staatsminister Sven Morlok (v.l.n.r.).....	5
Abbildung 2: Autobahnnetz 1990 .....	9
Abbildung 3: Autobahnnetz 2012.....	9
Abbildung 4: Zustand der Brücken im Staatsstraßennetz.....	11
Abbildung 5: Zustand der Staatsstraßen.....	11
Abbildung 6: Regionale und überregionale Eisenbahninfrastruktur.....	13
Abbildung 7: Kommunale Zweckverbände.....	16
Abbildung 8: Luftaufnahme des Flughafengeländes Leipzig/Halle / im Vordergrund das Schkeuditzer Kreuz mit den Bundesautobahnen 9 und 14 (© Uwe Schoßig).....	18
Abbildung 9: Verkehrslandeplätze Sachsen.....	19
Abbildung 10: Güterverkehrsinfrastruktur im Freistaat Sachsen.....	22
Abbildung 11: Sächsische Planungsregionen.....	26
Abbildung 12: Motorisierungsentwicklung.....	29
Abbildung 13: Entwicklung des Modal-Split im werktäglichen Personenverkehr.....	31
Abbildung 14: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens in Sachsen.....	32
Abbildung 15: Gesamtgüterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern in Mio tkm p.a. (ohne Anteil Luftfracht).....	32
Abbildung 16: Gesamtgüterverkehrsaufkommen nach Verkehrsträgern in Mio. t p. a. (ohne Anteil Luftfracht).....	33
Abbildung 17: Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs.....	34
Abbildung 18: Entwicklung der Fahrleistung im klassifizierten Straßennetz.....	35
Abbildung 19: Entwicklung der Fahrleistung im Straßenverkehr, differenziert nach Planungsregionen.....	36
Abbildung 20: Entwicklung der Fahrleistung im Lkw-Verkehr im klassifizierten Straßennetz.....	36
Abbildung 21: Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage innerhalb und außerhalb der Großstädte.....	38
Abbildung 22: Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage, differenziert nach Planungsregionen.....	39
Abbildung 23: Strategische Konzeptionen.....	43
Abbildung 24: TEN-Schienenetze.....	49
Abbildung 25: SPNV Nachfrageprognose 2025.....	55
Tabelle 1: Investitionen in den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen.....	24
Tabelle 2: Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen mit Stand 01.01.2011.....	24
Tabelle 3: Entwicklung der Einwohnerzahl differenziert nach Altersgruppen, (Quelle: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2025, Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen).....	27
Tabelle 4: Entwicklung der Erwerbstätigenzahl.....	28
Tabelle 5: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Pkw/1.000 Einwohner (EW) zum jeweils 1. Januar eines Jahres.....	28
Tabelle 6: Motorisierungsentwicklung nach Planungsregion und gesamt.....	29
Tabelle 7: Anzahl der Infrastrukturmaßnahmen Bundesfern- und Staatsstraßen (vgl. Anlagen 2, 9,10, 12).....	43

# Abkürzungen

ABS/ NBS	Ausbaustrecke/ Neubaustrecke
B&R	Bike and Ride
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DMO	Destinationsmanagementorganisationen
FEV	Fachlicher Entwicklungsplan
GVZ	Güterverteilzentrum
KV	kombinierter Verkehr
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LEP	Landesentwicklungsplan
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	motorisierter Individualverkehr
NEP	Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität
NMV	nichtmotorisierter Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PEK	Paneuropäische Verkehrskorridore
Pkw	Personenkraftwagen
P&R	Park and Ride
SBO	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
TEN-V	Transeuropäische Netze - Verkehr
TEU	20-Fuß Standardcontainer
TMGS	Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen
VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
ZTV ZEB-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen

# Glossar

## **Achsen:**

Instrumente der Raumordnung, die durch eine Bündelung von Verkehrs- und Versorgungssträngen (Bandinfrastruktur) und durch eine unterschiedlich dichte Folge von Siedlungskonzentrationen gekennzeichnet sind. Je nach Aufgabe und Ausprägung werden Verbindungsachsen und Entwicklungsachsen unterschieden.

Überregional bedeutsame Verbindungs- und Entwicklungsachsen sind landesweit bedeutende Achsen, die die räumlichen Verflechtungen der sächsischen Verdichtungsräume und Oberzentren mit den Oberzentren und Verdichtungsräumen benachbarter Länder und Staaten sowie die Einbindung in europäische Netze wiedergeben. Das Netz der überregionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen wird durch ein Netz regionaler, Verbindungs- oder Entwicklungsachsen (Gliederung durch Grünzäsuren, Regionaler Grünzug) ergänzt. (Entwurf des LEP 2012, Kap. 1.5)

## **Bundesfernstraßen**

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

## **DIN 1076**

Deutsche Norm für die Überwachung und Prüfung von Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen und Wegen.

## **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.

## **Elektromobilität**

Elektromobilität bezeichnet die Nutzung von Elektrofahrzeugen für die unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse. Elektromobilität wird vielfach auch für Programme zur Förderung der Nutzung von Elektroautos und Plug-in-Hybridkraftfahrzeugen verwendet.

## **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 Güterverteils- und Gütersammelsystemen.

## **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“).

### **Metropolregion:**

Hochverdichtete Agglomerationsräume mit mindestens 1 Mio. Einwohner, die sich - gemessen an ökonomischen Kriterien wie Wettbewerbsfähigkeit, Wertschöpfung, Wirtschaftskraft und Einkommen - besonders dynamisch entwickeln und international gleichzeitig besonders herausgehoben sind. In Deutschland wurden von der Ministerkonferenz für Raumordnung 1997 und 2005 elf Räume als Metropolregionen ausgewiesen. s. a. [www.deutsche-metropolregionen.org](http://www.deutsche-metropolregionen.org)

### **Metropolregion Mitteldeutschland**

Die Europäische Metropolregion „Mitteldeutschland“ ist eine länderübergreifende Kooperation (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) von Städten, bei der auch über die jeweiligen Stadtgrenzen hinaus regionale Abstimmungsprozesse zu berücksichtigen sind. Seit Anfang 2010 besteht die Metropolregion Mitteldeutschland aus den Städten Dresden, Chemnitz, Leipzig, Zwickau, Dessau-Rosslau, Halle, Magdeburg, Erfurt, Gera, Jena und Weimar. (Entwurf des LEP 2012, Kap. 1.6)

### **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.

### **Schienspersonennahverkehr (SPNV)**

SPNV ist eine Form des öffentlichen Personennahverkehrs mit schienegebundenen 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.

### **Straßen des überörtlichen Verkehrs**

Zu Straßen des überörtlichen Verkehrs zählen Autobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen ohne Astlängen. Nicht zu den Straßen des überörtlichen Verkehrs gehören die Gemeindestraßen.

### **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 Unterzentren untereinander und zwischen diesen und den höherrangigen Zentren. Sie bilden untereinander und mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz.

### **Trimodalität**

Drei Verkehrsträger – z.B. Straße, Schiene und Wasserstraße – sind an einem Punkt verknüpft und können nach Bedarf kombiniert und für den Gütertransport genutzt werden.

### 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.

### Wechselbrücke

Eine Wechselbrücke (auch Wechselaufbau, Wechselbehälter, Wechselpritsche, Wechselkoffer) ist ein austauschbarer Ladungsträger, der sich - ähnlich wie ein Container - von dem Trägerfahrzeug (Lkw) trennen lässt. Für die Nutzung im kombinierten Verkehr muss er mit Einrichtungen ausgerüstet sein, die einen Umschlag auf die Bahn ermöglichen.

### Zentrale Orte

Gemeinden, die aufgrund ihrer Einwohnerzahl und der Größe ihres Verflechtungsbereiches, ihrer Lage im Raum, ihrer Funktion und der Komplexität ihrer Ausstattung Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens im Freistaat Sachsen bilden. Sie übernehmen entsprechend ihrer Funktion und Einstufung im zentralörtlichen System Aufgaben für die Gemeinden ihres jeweiligen übergemeindlichen Verflechtungsbereichs. Im Landesentwicklungsplan werden Ober- und Mittelzentren und in den Regionalplänen die Grundzentren ausgewiesen (Entwurf des LEP 2012, Kap. 1.3).

# Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Bildung und Forschung. (2004). *Forschungsprojekt „Intermobil Region Dresden“*.

Bundesministerium für Bildung und Forschung. (2009). *Forschungsprojekt MOSAIQUE (Mitteldeutsche Offensive für ein Strategisches, Anwenderübergreifendes, Intermodales Verkehrsmanagementnetzwerk mit Qualitätsausrichtung und Effizienzorientierung)*.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2009 - 2011). *Förderprogramm „Modellregionen Elektromobilität“, sächsische Projekte*.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2009). *Nationales Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen*.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2010). *Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland*.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. (2011). *Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe*.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. (2005). *Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht mit Erläuterungen*.

Bundesregierung. (2009). *Flughafenkonzert der Bundesregierung*.

Land Sachsen-Anhalt, Freistaat Sachsen, Freistaat Thüringen. (2006). *Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland*.

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH. (Abschlussdokumentation 2011). *Güterverkehrskonzept für den Freistaat Sachsen*.

LUB Consulting GmbH. (2011). *Das schiffahrtsaffine Potenzial des Elbstromgebietes und seine Entwicklungsmöglichkeiten, Fortschreibung und Aktualisierung der Studie für den Bereich Ober- und Mittelbe bis Magdeburg für den Zeitraum 2006 bis 2010*. Im Auftrag der Industrie- und Handelskammern Dresden und Magdeburg.

LUB Consulting GmbH/Institut für Seeverkehrswirtschaft (ISL). (Schlussbericht 2010). *Effekte der Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland*. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (2005). *Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005*.

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. (2012). *Landesverkehrsprognose Sachsen 2025*.

Schaufenster Bayern-Sachsen. (2012 ). *„Elektromobilität verbindet“ Schaufenster Bayern-Sachsen*.

# Anlagenübersicht

Anlage 1	Umweltbericht
Anlage 2	Maßnahmen des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen und Bedarf neu
Anlage 3	Entwicklung der Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren
Anlage 3.1	Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren im Straßenverkehr im Jahr 1995
Anlage 3.2	Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren im Straßenverkehr im Jahr 2010
Anlage 3.3	Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren im Straßenverkehr im Jahr 2025
Anlage 4.1	Entwicklung der Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen 1995
Anlage 4.2	Entwicklung der Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen 2010
Anlage 4.3	Entwicklung der Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen 2025
Anlage 5	Realisierte Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Neubauvorhaben Staatsstraßen 1991-2011
Anlage 6	SPNV-Netz
Anlage 7	ÖPNV-Netz und Angebot
Anlage 8	Übersicht geprüfter Neubauvorhaben Staatsstraßen
Anlage 9	Übersicht Neubauvorhaben Staatsstraßen Dringlichkeitsstufe 1
Anlage 10	Übersicht Neubauvorhaben Staatsstraßen Dringlichkeitsstufe 2
Anlage 11	Maßnahmen im Bundesfern- und Staatsstraßennetz
Anlage 12	Grenzüberschreitende Straßenverbindungen
Anlage 13.1	Erreichbarkeit des Eisenbahnfernverkehrs 1995
Anlage 13.2	Erreichbarkeit des Eisenbahnfernverkehrs 2010
Anlage 14	Infrastrukturmaßnahmen Eisenbahnverkehr
Anlage 15	Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren mit dem ÖPNV im Jahr 2025



Anlage 1  
zum Entwurf Landesverkehrsplan 2025

**Umweltbericht**

Bearbeitung im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA):  
TU Dresden & Planungsgruppe Umwelt

TU Dresden: Prof. Dr. - Ing. C. Schmidt, Dipl. - Ing. M. Lein

Planungsgruppe Umwelt: Dipl. - Ing. D. Kraetzschmer, Dipl. - Ing. M. Logemann

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
1.1	Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Landesverkehrsplanes .....	4
1.2	Ziele des Umweltschutzes und Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes .....	5
1.2.1	Boden.....	5
1.2.2	Klima/Luft.....	6
1.2.3	Wasser.....	7
1.2.4	Biodiversität, Arten und Biotope .....	8
1.2.5	Landschaft .....	9
1.2.6	Mensch, menschliche Gesundheit .....	10
1.2.7	Kultur- und Sachgüter.....	11
<b>2</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....</b>	<b>12</b>
2.1	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei der Durchführung und Nichtdurchführung des Planes einschließlich der Betrachtung anderweitiger Planungsmöglichkeiten .....	12
2.1.1	Verkehrsprognose als Grundlage für die Entwicklung der vorgesehenen Planalternative .....	12
2.1.2	Straßenverkehr.....	12
2.1.3	Eisenbahnverkehr.....	20
2.1.4	Öffentlicher Personennahverkehr.....	21
2.1.5	Luftverkehr.....	21
2.1.6	Schiffsverkehr.....	21
2.1.7	Güterverkehr .....	21
2.1.8	Fahrrad- und Fußgängerverkehr.....	22
2.1.9	Verkehrstelematik .....	22
2.1.10	Elektromobilität .....	22
2.2	Gesamtplanbetrachtung .....	23
2.2.1	Kumulationsgebiete.....	23
2.2.2	Summarische Beurteilung der Umweltauswirkungen aller Festlegungen.....	23
2.2.3	Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen.....	23
2.3	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich von nachteiligen Umweltauswirkungen.....	24
<b>3</b>	<b>Weitere Angaben.....</b>	<b>24</b>
3.1	Beschreibung zugrunde gelegter Unterlagen sowie Hinweise auf Schwierigkeiten.....	24
3.2	Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen der Durchführung des Landesverkehrsplanes auf die Umwelt.....	24
<b>4</b>	<b>Allgemein verständliche Zusammenfassung.....</b>	<b>25</b>
	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>28</b>
	<b>Gesetze und Richtlinien.....</b>	<b>28</b>

# 1 Einleitung

Die Pflicht zur Durchführung einer SUP zum Landesverkehrsplan Sachsen 2025 (LVP) ergibt sich durch Anlage 2 des SächsUVPG, wonach „Verkehrswegplanungen auf Länderebene einschließlich Bedarfspläne“ unter die obligatorische Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung gemäß § 3 Abs. 1a Nr. 2 SächsUVPG fallen. In dem dabei gemäß den Kriterien des Anhangs I der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme – nachfolgend SUP-Richtlinie genannt – erstellten, hier vorliegenden Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Vorhabens auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Nach Artikel 3 Abs. 2 der SUP-Richtlinie umfasst die Umweltprüfung zugleich die Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete, sofern solche Gebiete von den Auswirkungen des Planes betroffen sein können.

Zu prüfen nach Artikel 3 der SUP-Richtlinie ist der Landesverkehrsplan insgesamt. Grundsätzlich sind sämtliche Planinhalte, einschließlich der erwogenen Alternativen, von denen erhebliche Umweltauswirkungen ausgehen können, zu betrachten. In einem ersten Schritt werden diejenigen Planinhalte vertiefend untersucht, die geeignet sind, mit hoher Wahrscheinlichkeit erhebliche und insbesondere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu entfalten. In einem zweiten Schritt werden Umweltauswirkungen des Landesverkehrsplanes in seiner Gesamtheit unter Berücksichtigung kumulativer Wirkungen und sonstiger Wechselwirkungen sowie möglicher positiver und negativer Umweltauswirkungen mittels verbal-argumentativer Einschätzungen bewertet.

## 1.1 Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Landesverkehrsplanes

Der Landesverkehrsplan Sachsen 2025 hat die Aufgabe, die künftigen verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele sowie die dazu notwendigen Maßnahmen des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) darzustellen. Er ist sowohl für die einzelnen Verkehrsträger als auch für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems ein Fachplan. Der Landesverkehrsplan definiert den Bedarf einzelner Verkehrsprojekte, die im Landesentwicklungsplan raumordnerisch gesichert werden und bindet die Staatsregierung und ihre nachgeordneten Behörden intern. Im Gegensatz zum Landesentwicklungsplan entfaltet er keine unmittelbaren Rechtswirkungen nach außen.

Für den Landesverkehrsplan spielen nationale und internationale Rahmenbedingungen eine maßgebliche Rolle.

Die Inhalte des Landesverkehrsplanes bestehen aus

1. der Einleitung (Kap. 1), die lediglich einen Überblick zu den Inhalten des LVP gibt,
2. dem Leitbild (Kap. 2), in welchem der Hintergrund und die Motivation für die Inhalte der Fachkapitel des LVP dargelegt werden,
3. der Bestandsaufnahme (Kap. 3), in welcher die bestehende Situation und mithin die Planungsgrundlagen für die einzelnen Fachkapitel des LVP dargelegt werden,
4. Prognosen zur Verkehrsentwicklung bis 2025 (Kap. 4),
5. einer Beschreibung der Infrastrukturmaßnahmen und Maßnahmekonzepte, die darauf basierend im Prognosezeitraum umgesetzt werden sollen. Dabei zeigt sich, dass es zukünftig vor allem auf eine intelligente Vernetzung der vorhandenen Strukturen und Technologien ankommt und somit die Bestandserhaltung der Infrastruktur in den Vordergrund rückt. In Anbetracht des demografischen Wandels sollen zukünftige Verkehrsdienstleistungen nachfragegerecht und wirtschaftlich entwickelt werden. Auch sollen unterschiedliche Lebenssituationen von Männern und Frauen von vornherein und regelmäßig Berücksichtigung finden.
6. einer Darstellung zu den weiter gehenden Zielen der Staatsregierung, auch im Verkehrssektor auf innovative Technologien zu setzen und mittels rationeller Energieanwendung und Energieeinsparung einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende in Deutschland zu leisten.

Das Dokument schließt mit einem Fazit und Ausblick zu den erwarteten Entwicklungen.

Im Hinblick auf die Relevanz der Inhalte des LVP für die Prüfung von Umweltauswirkungen ist Folgendes maßgeblich: Für bestimmte Teile des LVP kann ausgeschlossen werden, dass sie Umweltauswirkungen jedweder Art zur Folge haben können, da von ihnen keinerlei Bindungswirkungen für andere Pläne oder Programme oder für die Umsetzung von Projekten oder umweltbeeinflussende Tätigkeiten ausgehen. Diese nachfolgend genannten Abschnitte des LVP werden nicht in die Prüfung der Umweltauswirkungen in Kap. 2 einbezogen. Hierbei handelt es sich um

1. die Einleitung (Kap. 1),
2. das Leitbild (Kap. 2),
3. die Bestandsaufnahme (Kap. 3),
4. Kap. 7 (Fazit und Ausblick) aufgrund des Fehlens eigenständiger Aussagen.

Die genannten Abschnitte bewirken für sich genommen keine (eigenständige) Bindungswirkung, sodass keine Umweltauswirkungen auftreten können. Soweit das Leitbild in den folgenden Kapiteln des LVP konkretisiert wird, erfolgt in dem dort jeweils gegebenen Zusammenhang eine Einbeziehung.

## 1.2 Ziele des Umweltschutzes und Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Nachfolgend werden wesentliche für den Landesverkehrsplan geltende bzw. relevante Ziele des Umweltschutzes benannt. Sie dienen als Grundlage für die Aufstellung des LVP 2025 und als Maßstab für die in der Umweltprüfung durchzuführende Bewertung von Umweltauswirkungen. Umweltziele umfassen Zielvorgaben, die auf eine Sicherung oder Verbesserung des Zustandes der Umwelt gerichtet sind und durch Rechtsnormen festgelegt werden.

Ausgehend von dem Leitbild, welches dem LVP zugrunde liegt, werden folgende umweltbezogene Zielsetzungen für dessen Aufstellung genannt:

- Umweltgerechte Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des Bundesfernstraßen- und des Staatsstraßennetzes durch einen bedarfsgerechten Aus- und Neubau
- Umweltgerechter Gütertransport, insbesondere bezogen auf Wasserstraßen sowie Güterverkehrszentren
- Umweltgerechte Mobilität: Elektromobilität, Telematik sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Minderung der Verkehrslärmbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Minderung von Immissionen.

Nachfolgend werden weitere Umweltziele schutzgutbezogen dargestellt, die für die Beurteilung von Umweltauswirkungen des LVP von Bedeutung sein können.

Diese Umweltziele werden zugleich dazu genutzt, zielbezogen bestimmte Umweltprobleme und Aspekte des Umweltzustandes hervorzuheben. Eine differenzierte raumbezogene Analyse und Bewertung des Umweltzustandes ist aufgrund des Fehlens raumkonkreter Festlegungen des LVP für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des LVP nicht erforderlich und daher auch nicht Aufgabe dieses Umweltberichtes. In der ausführlicheren Umweltprüfung zum LEP werden die geplanten Projekte raumordnerisch gesichert.

### 1.2.1 Boden

Oberziele	
Nachhaltige Sicherung oder Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Böden, ihrer Regenerationsfähigkeit und Nutzbarkeit durch eine sparsame, schonende und nachhaltige Bewirtschaftung der Bodenressourcen.  (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, § 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG, §§ 1, 2, 7 und 17 Abs. 2 BBodSchG)	
Ausgewählte konkretisierte Ziele	Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und relevante Umweltprobleme
Verringerung der täglichen <b>Neuinanspruchnahme u. a. durch Verkehrsflächen</b> auf unter 2 ha bis zum Jahr 2020. <i>(Gemeinsames Handlungsprogramm des SMI und des SMUL zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme im Freistaat Sachsen)</i>	Im Berichtszeitraum des Landesentwicklungsberichtes 2011 (2006–2009) ist die statistische durchschnittliche Flächeninanspruchnahme angestiegen (8,2 ha/Tag). In Sachsen wurden zum 31.12.2009 ca. 12,4 % der Bodenfläche von Siedlungs- und Verkehrsflächen in Anspruch genommen – davon waren ca. 33% Verkehrsflächen zuzuordnen (LEB 2010).
Erhalt <b>seltener Böden</b> und Freihaltung von jeglicher Bodenversiegelung und sonstiger Bebauung <i>(§§ 1 und 2 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 und 2 BBodSchG, § 1 Abs. 3 Nr. 2 und Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG)</i>	Insbesondere natürliche und naturnahe Böden sind in Sachsen als selten einzustufen. Dazu zählen Böden historisch dauerhaft als Wald genutzter Bereiche sowie Niedermoor-, Übergangs- und Hochmoorböden sowie Böden unter Trockenrasen.
Erhalt von Böden mit besonderer Archivfunktion und Freihaltung von jeglicher Bodenversiegelung und sonstiger Bebauung <i>(§§ 1 und 2 (1) und (2) Nr. 2 BBodSchG, § 1 Abs. 3 Nr. 2 und Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG)</i>	<u>Böden als Archiv der Kulturgeschichte:</u> In Sachsen sind ca. 13.000 archäologische Kulturdenkmäler näher erforscht. <u>Böden als Archiv der Naturgeschichte:</u> Der Geotopschutz im Freistaat Sachsen registriert derzeit ca. 1.000 schützenswerte Objekte.

1.2.2 Klima/Luft

Oberziele	
Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Emissionen und Erhaltung einer bestmöglichen <b>Luftqualität</b> (§ 45 BImSchG, § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG)	
Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von <b>Energie</b> (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 f BauGB, § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG, § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG)	
Klimaschutz sowohl durch <b>Reduktion der Treibhausgase</b> als auch Anpassung an nicht vermeidbare Auswirkungen des <b>Klimawandels</b> (Nachhaltigkeitsstrategie S. 95, Sächsisches Klimaschutzprogramm, § 1 EEG, § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG)	
Konkretisierte Ziele des Umweltschutzes	Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und relevante Umweltprobleme
Sicherung siedlungsklimatisch bedeutsamer Bereiche, insbesondere von <b>Frisch- und Kaltluftentstehungsgebieten, Kaltluftsammlgebieten</b> sowie <b>Frisch- und Kaltluftbahnen</b> mit Siedlungsbezug in ihrer Funktion (§ 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG, vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG)	In Sachsen ist für die stärker geneigten Täler ein maßgeblicher Kaltluftabfluss kennzeichnend. Im Tiefland sind auch großflächige Kaltluftsammlgebiete zu finden.
Erhalt, bei Bedarf ggf. Erweiterung geschlossener <b>Waldgebiete</b> mit Funktion als <b>lufthygienisch und bioklimatisch wirksame Ausgleichsräume</b> sowie mit Lärmschutzfunktion besonders in Nachbarschaftslage zu urbanindustriellen Verdichtungsräumen (vgl. § 1 Abs. 3 Nr. 4 und 6BNatSchG)	Sachsen ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt unterdurchschnittlich bewaldet und verfügt zudem über eine sehr ungleichmäßige Waldverteilung. Als walddreich gelten neben dem Erzgebirge insbesondere die Sächsische Schweiz und die nordöstlichen Heidegebiete.
<b>Reduktion</b> der jährlichen <b>CO2-Emissionen</b> des Nicht-Emissionshandelssektors bis zum Jahr 2020 um 25 % gegenüber 2009.(Entwurf des Energie- und Klimaprogramms Sachsen vom 12.10.2011)	Die CO2-Emissionen des Nicht-Emissionshandelssektors reduzierten sich von 18,7 Mio. Tonnen im Jahr 2006 um 1,4 Mio. Tonnen auf 17,3 Mio. Tonnen im Jahr 2009 (Reduktion um 7,48 %).
<i>Reduzierung der Belastung mit Luftschadstoffen bis 2020; keine Überschreitung der in den §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte sowie nach Möglichkeit der in den §§ 9 und 10 genannten Zielwerte. (Thematische Strategie zur Luftreinhaltung der EU 2005, Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, Richtlinie 2004/107/EG vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Cadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft, Richtlinie 2001/81/EG vom 23. Oktober 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe)</i>	NOx (2005: 68 kt) wird hauptsächlich durch Verkehr (35 kt) emittiert. Der Jahres-Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ NO2 wird regelmäßig insb. in den Großstädten an verkehrsreichen Straßen überschritten. Für NMVOC-Emissionen ist zu ca. 30% der Verkehr verantwortlich.

## 1.2.3 Wasser

Oberziele	
Bewahrung der Grund- und Oberflächengewässer vor Beeinträchtigungen, Erhalt ihrer Selbstreinigungsfähigkeit und Dynamik sowie Schutz und Entwicklung ihrer Leistungs- und Funktionsfähigkeit (§ 1 Abs. 1 sowie Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG)	
Erreichung eines <b>guten chemischen Zustands</b> und eines <b>guten mengenmäßigen Zustands</b> der Grundwasserkörper sowie eines <b>guten chemischen Zustands</b> und eines <b>guten ökologischen Zustands</b> der Oberflächengewässer bis 2015 (für künstliche oder erheblich veränderte Oberflächengewässer Erreichung eines guten ökologischen Potenzials) (§ 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, § 7b Abs. 1 Nr. 1, 2 und 3 SächsWG, § 6 WHG, § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG)	
Konkretisierte Ziele des Umweltschutzes	Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und relevante Umweltprobleme
Vermeidung nachhaltiger Beeinträchtigungen der <b>Grundwasserneubildungsrate</b> , Herstellung oder Erhalt eines guten mengenmäßigen Zustandes des Grundwassers bis 2015 (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und Abs. 2, § 48 WHG; §§ 3 und 43 SächsWG)	Im Jahr 2009 lag der Anteil der Grundwasserkörper mit einem schlechten mengenmäßigen Zustand bei ca. 10%. In den sächsischen Braunkohlenrevieren sind bergbaubedingte Grundwasserabsenkungstrichter zu verzeichnen.
Schutz <b>empfindlicher bzw. gefährdeter Bereiche</b> des Grundwassers und des Oberflächenwasserhaushalts, Vermeidung von Belastungen (§ 6 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 6, Abs. 2 WHG)	Das nutzungsbedingte Beeinträchtigungsrisiko des Grundwassers gegenüber Stoffeinträgen ist in den agrarisch genutzten Bereichen der Naturräume Nordsächsisches Platten- und Hügelland, Großenhainer Pflege, Vogtland sowie Unteres und Mittleres West- und Osterzgebirge am höchsten.
Erhalt, Wiederherstellung bzw. Verbesserung des natürlichen <b>Wasserrückhaltevermögens</b> , Vermeidung der Beschleunigung des Wasserabflusses, Freihaltung der Überschwemmungsgebiete von Bebauung; Erhaltung und Entwicklung der <b>Retentionsbereiche</b> ; Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalte- und Entlastungsflächen (§ 6 Abs. 1 Nr. 6, § 77 WHG, § 99 Abs. 2 SächsWG, § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG)	Hochwasserentstehungsgebiete umfassen ca. 8,3% der Landesfläche. Insgesamt sind im Freistaat Sachsen 72.458 ha Überschwemmungsgebiete nach SächsWG festgesetzt, davon sind ca. 10.000 ha Siedlungs- und Verkehrsflächen.
Erhalt und Verbesserung der <b>biologischen Selbstreinigungskraft</b> von Gewässern, Erreichung eines <b>guten ökologischen und chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper</b> bis 2015, Freihaltung naturnaher Fließgewässerauen und -landschaften sowie ökologisch wertvoller Bereiche von Standgewässern von Be- und Verbauung (§ 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, §§ 27 und 29 WHG, § 7b SächsWG)	Die Gewässerqualität hat sich in den letzten 10 Jahren zwar schrittweise verbessert, ist aber dennoch nicht zufriedenstellend. Dabei fällt auf, dass die Gewässer des Tieflands vielfach unter der Qualität der Gewässer der Mittelgebirge liegen. Zu den am häufigsten überschrittenen Umweltqualitätskomponenten zählen chemisch Nitrat, DDT und Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie Cadmium.

1.2.4 Biodiversität, Arten und Biotope

Oberziele	
<p>Aufhalten des Rückganges der Biodiversität bis 2010, Umkehr des Trends bzw. Steigerung der Biodiversität bis 2020  <i>(§ 1 Abs. 1 und 2 BNatSchG, Nationale Biodiversitätsstrategie S. 26 ff.)</i></p>	
<p>Erhalt lebensfähiger Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten in ausreichender Größe und Qualität, bestimmte Landschaftsteile der natürlichen Dynamik überlassen  <i>(§ 1 Abs. 2 BNatSchG, § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG)</i></p>	
Konkretisierte Ziele des Umweltschutzes	Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und relevante Umweltprobleme
<p>Schutz, Pflege und Entwicklung der heimischen Pflanzen- und Tierwelt in ihrer regionalen Ausprägung und Differenzierung  <i>(§ 1 Abs. 2 BNatSchG)</i></p>	<p>Der Freistaat Sachsen besitzt eine große landschaftliche Vielfalt. Er hat Anteil an den Naturregionen der Mittelgebirgsschwelle (33%), der Lössgefilde (43%) und des Tieflandes (18%). Flächennutzung: Acker (39,3%), Wald (27,2%), Grünland (13,0%) (Stat. Bericht Sachsen 2010).</p>
<p>Aufhalten des Artenrückgangs, Verbesserung der <b>Gefährdungssituation</b> der Rote- Liste- Arten  <i>(§ 1 Abs. 2 BNatSchG, Nationale Biodiversitätsstrategie S. 3, 30, 32, 47)</i></p>	<p>Die biologische Vielfalt ist seit 1990 weiter zurück gegangen. Gegenwärtig sind mehr als 50% aller Tier- und Pflanzenarten in Sachsen gefährdet. Besonders die Arten des agrarisch genutzten Offenlandes sind noch stärker gefährdet als alle anderen Arten (vgl. STEFFENS 2010).</p>
<p>Schaffung eines <b>Biotopverbundsystems</b> von mind. 10% der Landesfläche, bessere <b>Vernetzung</b> von Schutzgebieten und Flächen geschützter Biotope; Erhalt und Entwicklung von Migrations-Korridoren besonderer Artenvorkommen  <i>(§§ 20, 21 und § 5 Abs. 2 Nr. 3 BNatSchG, § 1 Abs. 1 SächsWaldG)</i></p>	<p>Besonderer Handlungsbedarf für die Entwicklung der Biodiversität besteht in der sächsischen Agrarlandschaft. Schutzgebiete fungieren als Kernflächen des landesweiten Biotopverbundes. Auen sowie großräumige Ost-West-gerichtete Verbundachsen übernehmen Verbundfunktionen.</p>
<p>Bewahrung <b>großflächig unzerschnittener störungsarmer Räume</b> als Voraussetzung für den Erhalt störungsempfindlicher Arten oder von Arten mit großräumigen Habitatansprüchen und Schutz vor Zerschneidung  <i>(§ 1 Abs. 5 und § 2 BNatSchG)</i></p>	<p>In Sachsen gibt es aktuell noch neun unzerschnittene verkehrssarme Räume (UZVR), die größer als 100 km<sup>2</sup> sind. Die Anzahl solcher Räume hat seit 1990 in Sachsen deutlich abgenommen.</p>
<p>Schutz, Pflege und Entwicklung <b>bedeutsamer Lebensräume / Schutzgebiete</b>, Erhalt <b>geschützter Biotope</b>  <i>(§§ 21 - 36 BNatSchG, § 26 SächsNatSchG)</i></p>	<p>Landschaftsschutzgebiete nehmen 30% der Landesfläche ein, während sich die 213 Naturschutzgebiete auf 2,8% Sachsens konzentrieren.</p>
<p>Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen von <b>FFH- und Vogel-schutzgebieten</b>; Erhaltungszustand überwachen und die besonderen Funktionen der Gebiete erhalten bzw. wiederherstellen  <i>(§§ 31 - 36 BNatSchG)</i></p>	<p>Die Natura 2000-Gebietskulisse umfasst ca. 15,9% der Landesfläche. 270 FFH-Gebiete schützen auf einer Fläche von 169.000 ha (ca. 9,2% der Gesamtfläche Sachsens) Arten und Lebensräume europäischer Bedeutung. Hinzu kommen 77 Vogelschutzgebiete mit einer Fläche von rund 249.000 ha (ca. 13,5% der Landesfläche).</p>
<p>Erhalt des <b>Waldes</b> insb. für die dauernde Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, (...) die Pflanzen- und Tierwelt, das Landschaftsbild, (...) und die Erholung der Bevölkerung  <i>(§ 1 Abs. 1 SächsWaldG)</i></p>	<p>2010 wurden ca. 14% der Waldfläche als deutlich geschädigt eingestuft, 43% als schwach geschädigt und 43% des Waldes waren ohne erkennbare Schäden (vgl. Waldzustandsbericht 2010), insgesamt ist eine leicht positive Entwicklung gegenüber den Vorjahren erkennbar.</p>



## 1.2.5 Landschaft

Oberziele	
Schutz, Pflege und Entwicklung der <b>Vielfalt, Eigenart und Schönheit</b> sowie des <b>Erholungswertes</b> von Natur und Landschaft (§ 1 BNatSchG)	
Aufwertung des Landschaftsbildes durch aktive <b>Landschaftsgestaltung</b> in den noch verbleibenden Freiräumen von Verdichtungsräumen (Nachhaltigkeitsstrategie S.90, Nationale Biodiversitätsstrategie S. 48)	
Konkretisierte Ziele des Umweltschutzes	Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und relevante Umweltprobleme
Schutz, Entwicklung und ggf. Wiederherstellung von <b>Vielfalt, Eigenart und Schönheit</b> (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 4, § 5 Abs. 2 Nr. 3 BNatSchG)	Landschaftsräume mit einer hohen und sehr hohen landschaftlichen Erlebniswirksamkeit nehmen ca. 43% der Landesfläche ein und liegen insbesondere in der Südhälfte Sachsens. Aus Landessicht sind 14 von 70 Landschaftsbildeinheiten der vorrangigen Zielstrategie „Erhalt“ zuzuordnen.
Erhalt von Freiräumen zwischen Siedlungskörpern zur <b>Gliederung</b> ; Minderung von Zerschneidungen, Erhalt großer zusammenhängender Freiflächen (§ 1 Abs. 5 und 6 BNatSchG, § 8 Abs. 5 Nr. 2a ROG)	In Sachsen nahm die Landschaftszerschneidung im Zeitraum 1999 bis 2007 kontinuierlich zu. Insbesondere siedlungsnahe Freiflächen gingen verloren, so dass eine attraktive Landschaftsentwicklung im unmittelbaren Siedlungsumfeld besondere Bedeutung hat.

1.2.6 Mensch, menschliche Gesundheit

Oberziele	
Schutz des Menschen vor <b>Lärm</b> und <b>vor gesundheitsgefährdenden</b> sonstigen <b>Immissionen</b> (§§ 1 und 45 BImSchG, § 10 Abs. 2 BBodSchV, Richtlinie 2002/49/EG, §§ 98 und 118 StrlSchV)	
Schutz und Sicherung ausreichender Freiräume und unbebauter Bereiche für Erholungszwecke sowie Vermeidung von Beeinträchtigungen der Erholungseignung (§ 1 Abs. 4 Nr. 2 BNatSchG, § 2 ROG, Nachhaltigkeitsstrategie)	
Verbesserung der gesundheitlichen Situation der Bevölkerung, insbesondere Ermöglichen eines gesunden Aufwachsens, einer hohen Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen, einer umfassenden Krankheitsprävention und eines Alterns in Gesundheit (Gesundheitsziele der Sächsischen Staatsregierung, Sächsisches Staatsministerium für Soziales und Verbraucherschutz)	
Konkretisierte Ziele des Umweltschutzes	Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und relevante Umweltprobleme
Verringerung der <b>Lärmbelastung</b> auf ein gesundheitsverträgliches Maß, Sicherstellung der Lärmvorsorge, Freihaltung von überwiegend zu Erholungszwecken genutzten Gebieten von lärmintensiven Verkehrswegen (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 und § 41 Abs. 1 BImSchG untersetzt in DIN 18005 mit Orientierungswerten)	Besonders in den Verdichtungsräumen Sachsens stellt die Verlärmung der Umwelt eines der zentralen Umweltprobleme dar. Diese Grenzwerte für Lärm werden vor allem entlang von Ortsdurchfahrten und in den Verdichtungsräumen überschritten.
Schutz, Pflege, Gestaltung und Schaffung bzw. Erhaltung der Zugänglichkeit von Gebieten mit landschaftlicher Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie mit bioklimatisch günstiger Lage und kulturhistorisch interessanter Gebiete als Schwerpunkten für die <b>naturnahe Erholung</b> (§ 1 BNatSchG; §§ 30– 35 SächsNatSchG; § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG).	Dresden und Leipzig zählen neben der Region des Erzgebirges sowie einer Reihe weiterer Erholungsgebiete zu den bedeutsamsten Tourismusgebieten im Freistaat Sachsen. (Tourismusbericht Sachsen 2007).
Erhalt und Weiterentwicklung möglichst zusammenhängender, siedlungsbezogener und <b>siedlungsnaher Freiräume</b> ; Sicherung von Gebieten mit <b>Wohn- und Wohnumfeldfunktion</b> vor Inanspruchnahme und Lärm- und Schadstoffimmissionen (§ 1 Abs. 6, § 1 Abs. 1 sowie §§ 41, 45 und 50 BImSchG)	Seit 2004 nimmt die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlung und Verkehr in Sachsen wieder zu. Da im Zuge der Flächeninanspruchnahme häufig siedlungsnaher Freiräume verloren gehen, ist dies auch für die Erholung und menschliche Gesundheit relevant.
Für den Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der 24-Stunden-Immissionsgrenzwert für <b>Partikel PM<sub>10</sub></b> 50 µg/m <sup>3</sup> bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr. Der Zielwert ab Januar 2010 zum Schutz vor bodennahem Ozon beträgt 120 µg/m <sup>3</sup> als höchster 8-Stunden-Mittelwert (...) während eines Tages bei 25 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr. (§ 4 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 39. BImSchV)	Überschreitungen der PM <sub>10</sub> -Konzentration wurden in Verdichtungsräumen registriert. Der Jahresgrenzwert wurde 2010 nicht überschritten. (vgl. LfULG: Luftqualität in Sachsen Jahresbericht 2010) Der Grenzwert für bodennahes Ozon wurde 2010 an vier Messstellen (Erzgebirgskamm) überschritten (vgl. Ozonsituation 2010 in Sachsen).
Sicherstellung des Strahlenschutzes für Straßenbauarbeiter und die Umgebungsbevölkerung bei Straßenbaumaßnahmen (Neubau oder Ausbau), bei denen radiologisch relevante Alttablagerungen betroffen sind. (§§ 98 und 118 StrlSchV)	In der ehemaligen DDR wurde vielfach radioaktives Haldenmaterial, das den strahlenschutzrechtlichen Regelungen unterliegt, im Straßenbau eingesetzt. Es ist sicherzustellen, dass bei Straßenbaumaßnahmen eine strahlenschutzgerechte Entsorgung bzw. Wiederverwendung dieser Materialien erfolgt. Für den Umgang ist eine strahlenschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Auch wenn bei Neubau von Straßen Altlasten des ehem. Uranbergbaus betroffen sind, sind die strahlenschutzrechtlichen Regelungen zu beachten. Das LfULG kann als Träger öffentlicher Belange Auskünfte erteilen.

## 1.2.7 Kultur- und Sachgüter

Oberziele	
Schutz und Erhalt von Denkmälern und Sachgütern, Schutz und Gestaltung historisch gewachsener Kulturlandschaften (§ 1 Abs. 4 BNatSchG, § 2 Abs. 2 Nr. 5 ROG)	
Konkretisierte Ziele des Umweltschutzes	Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und relevante Umweltprobleme
Erhalt, Schutz und Pflege von <b>Kulturdenkmälern</b> , Sanierung nicht mehr genutzter oder umgewidmeter Kulturdenkmale, denkmalgerechte Bewahrung und Entwicklung der Denkmalgebiete, Kulturdenkmale und Sachgesamtheiten (§ 1 SächsDSchG, Verfassung des Freistaates Sachsen Artikel 11 Abs. 3)	Sachsen verfügt über 1.997 Sachgesamtheiten, 19 durch Satzung beschlossene Denkmalschutzgebiete und 103.002 Einzeldenkmale. (LfD 2011) Im Landesamt für Archäologie Sachsen sind 13.125 bekannte archäologische Denkmale erfasst (Stand 2011). Bei Baumaßnahmen muss eine denkmalschutzrechtliche Stellungnahme zu archäologischen Belangen eingeholt werden. (LfA 2011)
Erhalt der Vielfalt der <b>historisch gewachsenen Kulturlandschaft</b> , auch zur Stärkung der regionalen Identität (§ 1 Abs. 4 BNatSchG sowie § 1a Abs. 1 Nr. 14 SächsNatSchG).	Sachsen besitzt vielfältige Kulturlandschaften wovon ein größerer Teil maßgeblich durch historische Kulturlandschaftselemente geprägt ist. (Bezug: ausgewählte historische Kulturlandschaftselemente). (LfUG 2007)

## 2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

### 2.1 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei der Durchführung und Nichtdurchführung des Planes einschließlich der Betrachtung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

#### 2.1.1 Verkehrsprognose als Grundlage für die Entwicklung der vorgesehenen Planalternative

Die Verkehrsprognose (LVP Kap. 4) legt die Rahmenbedingungen für die erwartete künftige Verkehrsentwicklung dar (Demographie, makroökonomische Randbedingungen, Motorisierungsgrad). Hieraus wiederum wird eine Prognose für die Entwicklung der Personen- und Güterverkehre für die unterschiedlichen Verkehrsträger entwickelt. Folgende Trends werden zugrunde gelegt:

- Bezüglich der demographischen Entwicklung wird mit dem Prognosehorizont von 2025 insgesamt gegenüber 2010 mit einem Bevölkerungsrückgang von 9 % gerechnet, wobei für die Altersgruppe ab 64 Jahren noch eine signifikante Zunahme von 12,4 % erfolgt.
- Hinsichtlich der makroökonomischen Entwicklung wird bis 2025 von einer Abnahme der Beschäftigtenzahl um 12 % ausgegangen. Für die Entwicklung der Transportkosten im Personenverkehr wird eine durchschnittliche jährliche Steigerung von 2,5–2,8 % angenommen, während die Rate im Güterverkehr mit 1% und im Luftverkehr mit 0,5% angesetzt wird.
- Für die Entwicklung der Motorisierung wird die in den letzten Jahren erfolgte Entwicklung (linear) fortgeschrieben, so dass bis 2025 eine Steigerung des Motorisierungsgrades von 497 auf 557 PKW/1000 Einwohner angenommen wird.

Aufgrund dieser Rahmendaten werden die Eckwerte der Verkehrsentwicklung bis 2025 für den Personenverkehr (motorisierter Individualverkehr, ÖPV bzw. Fuß- und Fahrradverkehr) sowie den Güterverkehr prognostiziert (LVP Kap. 4.2). Hieraus wiederum wird die Nachfrageentwicklung für die Verkehrsnetze abgeleitet und auf die (regionalen) Netze umgelegt (LVP Kap. 4.3 und 4.4). Für die Prognose der Nachfrageentwicklung im ÖPNV wird von der Umsetzung einer Reihe von Angebotsplanungen und insoweit im Grundsatz von einer Angebotsverbesserung ausgegangen (4.4).

Eine Verwendung unterschiedlicher Grundannahmen für die Verkehrsprognose könnte dazu herangezogen werden unterschiedliche Prognosepfade zu entwickeln und auf diese Weise einerseits die Bandbreite der möglichen Entwicklungen und so zugleich die Unschärfe der Prognose aufzeigen<sup>1</sup>. Solche Alternativen sind gemäß den Ausführungen in Kap. 4 nicht untersucht worden. Die dargestellten Rahmenbedingungen dienen als Hintergrund für die auf das Verkehrssystem bezogenen Aussagen der Abschnitte 5 (Infrastrukturprojekte und Maßnahmekonzepte) und 6 (Neue Entwicklungen und Technologien) des LVP. Daher kommt der Verkehrsprognose keine eigenständige Steuerungswirkung zu. Eine eigenständige Prüfung von Umweltauswirkungen ist somit für diesen Abschnitt nicht erforderlich.

#### 2.1.2 Straßenverkehr

Zukünftige Infrastrukturprojekte im Bereich des Straßenverkehrs (LVP Kap. 5.1) orientieren sich, basierend auf der Verkehrsprognose, maßgeblich an der Komplettierung der überregionalen Verbindungsachsen im Freistaat Sachsen und die Einbindung in transeuropäische Straßennetze und dem dafür notwendigen bedarfsgerechten Aus- und Neubau. Da im Landesverkehrsplan auf Aussagen zu Bundesfernstraßen verzichtet und auf die übergeordneten Planungen des Bundesverkehrswegeplanes verwiesen wird, sind erhebliche Umweltauswirkungen hierzu auf dieser Planungsebene nicht erkennbar. Für die Umweltprüfung ist daher die Planung zu den Staatsstraßen relevant. Im Staatsstraßennetz liegt der künftige Entwicklungsschwerpunkt auf der Erhöhung der Verbindungsqualität überregionaler Achsen. Die im LVP in der Anlage 9 aufgelisteten und in Anlage 11 grafisch dargestellten Staatsstraßenplanungen legen den Bedarf für den Zeitraum bis 2025 abschließend fest. Anlage 10 und Anlage 11 enthalten den Bedarf für eine Umsetzung nach 2025. In Summe wird für 69 Neubaumaßnahmen im Staatsstraßennetz ein Bedarf gesehen. Diese unterteilen sich in 27 Ortsumgehungen, 34 Verlegungen, drei neue Grenzübergänge und fünf Bahnübergangsbeseitigungen.

Diese im Landesverkehrsplan enthaltenen Straßenplanungen sind bereits im aktuellen Landesentwicklungsplan Sachsen enthalten und in der zeichnerischen Darstellung des LEP als Ziele und Grundsätze der Raumordnung festgelegt. Im Zuge der Umweltprüfung bei der Aufstellung des LEP wurden diese Vorhaben bereits einer vertiefenden Umweltprüfung unterzogen.

Für die Vorhaben, für die bereits Umweltverträglichkeitsstudien im Rahmen der Vorplanung etc. erarbeitet wurden, erfolgte eine Auswertung der Ergebnisse. In den Fällen, in denen die Festlegung als Symbol oder Korridor erfolgt und keine UVS vorliegt, wurde entsprechend des Konkretisierungsgrades der Festlegung in der Umweltprüfung mit einer Bewertung des Raumwiderstandes des entsprechenden Gebietes gearbeitet. Für jedes der geplanten Vorhaben wurde ein Tableau erstellt, in welchem die Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und absehbare Konfliktschwerpunkte dargestellt wurden. Zudem wurde geprüft, ob sich erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zum gegenwärtigen Planungsstand ausschließen lassen.

<sup>1</sup> Auf diese Weise könnten prägnantere Rahmensetzungen für die Verkehrsentwicklung generiert werden, aus denen u.U. unterschiedliche strategisch-konzeptionelle Alternativen entwickelt werden könnten, im Sinne einer gerichteten Beeinflussung der Verkehrsentwicklung durch verkehrspolitische Rahmensetzungen z.B. in Richtung auf eine grundsätzlich umweltschonende Entwicklung.

Da der Entwurf des LVP ausschließlich Vorhaben enthält, die bereits im Entwurf zum LEP enthalten sind und dort bereits Gegenstand der Umweltprüfung waren und zudem im LVP zu diesen Vorhaben keine weiter gehenden Festlegungen erfolgen, ergeben sich aus den Festlegungen des Landesverkehrsplanes keine Umweltauswirkungen, die nicht schon durch die Festlegungen des Landesentwicklungsplanes, Teil Verkehr, bedingt sind.

Soweit konkrete Vorhaben benannt werden, ergibt sich aus etwaigen Änderungen des LEP im Zuge des Beteiligungsverfahrens eine Anpassungspflicht des LVP.

Durch die Priorisierung der Projekte in die Dringlichkeitsstufen 1 (Umsetzung bis 2025) und 2 (Umsetzung nach 2025) erfolgt gegenüber den Festlegungen des Landesentwicklungsplanes jedoch eine Herabstufung von 24 Projekten in den weiteren Bedarf. Die Umweltwirkungen dieser Projekte können daher erst nach 2025 wirksam werden. Eine nochmalige Überprüfung der Erforderlichkeit vor deren Umsetzung unter angepassten Prüfbedingungen wird somit wahrscheinlich. Die Festlegungen des LEP werden durch diese Priorisierung daher abgeschwächt; letztlich werden für diese Vorhaben zwar die landesplanerischen Voraussetzungen geschaffen, eine konkrete Umsetzung wird jedoch zurückgestellt.

Jedoch sind im Verkehrsplan gegenüber dem LEP weitergehende Erläuterungen und Begründungen enthalten. Hervorzuheben sind die Erläuterungen zu den erfolgten Analysen und Abstimmungsprozesse für die Festlegung des Neubaubedarfes; dies ist als Erläuterung zum Vorgehen bei der Entwicklung der im Umweltbericht zum LEP geprüften Alternativen zu verstehen. Neben Verkehrswirksamkeit, Bedeutung und Wirtschaftlichkeit sind, auf Grundlage von Vorgaben / Informationen der Raumordnung, auch Umweltauswirkungen berücksichtigt worden.

Die Erläuterungen zu Erhaltungsmaßnahmen beziehen sich auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur und sichern deren Nutzbarkeit im derzeitigen Zustand. Sie sind daher nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden.

### Ergebnisse der Umweltprüfung zu den Straßenbauvorhaben aus dem Umweltbericht des LEP

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Umweltprüfung zu den Straßenbauvorhaben aus dem Umweltbericht des LEP als nachrichtlich übernommene Darstellungen tabellarisch dokumentiert.

Die in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten und im LEP zeichnerisch dargestellten Trassen sind bereits planfestgestellt und im Bau befindlich oder bereits freigegeben und wurden bereits in den Landesentwicklungsplan nachrichtlich übernommen. Ebenso wie die Vorhaben, die bereits planfestgestellt, aber noch ohne feststehenden Baubeginn sind, wurden sie keiner vertiefenden Umweltprüfung im Rahmen des Landesentwicklungsplanes unterzogen, da Umweltaspekte bereits in der Linienbestimmung und im Baurechtsverfahren berücksichtigt wurden.

**Tabelle 1: Bereits im Bau befindliche Vorhaben**

S 31 OU Mügeln/Schweta	S 127b Zubringer GÜG Krauschwitz (D/PL)
S 32 OU Lommatzsch, 1.BA-Teil 1	S 191 V n Rippien/Goppeln
S 43 V westlich Brandis	S 223 V in Flöha
S 80 V südl. Auer	S 283 V BAB-Zubringer Zwickau-Ost 2.BA
S 84 N Niederwartha-Meißen 1.Ba; Teil 2	S 293 V BAB-Zubringer Zwickau-West, 2.BA B 173-B 175
S 84 N Niederwartha-Meißen 2.Ba; Teil 1	S 299 V w Rodewisch

**Tabelle 2: „SBVorhaben mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss“ Stand 28. Juni 2012**

Vorhaben	Darstellung im LVP	Darstellung im LEP
S 289 V n Werdau	Darstellung als Trasse	Darstellung als Trasse
S 200 V Lichtenau/ Ottendorf	Darstellung als Trasse	Keine raumordnerische Sicherung mehr erforderlich (vorauss. Baubeginn Ende 2012)
S 177 Ausbau nördlich Pirna	Darstellung als Trasse	Keine raumordnerische Sicherung mehr erforderlich (Baubeginn Juli 2012)
S 242 OU Störnthal	Darstellung als Trasse	Keine raumordnerische Sicherung mehr erforderlich (vorauss. Baubeginn 3/2013)

**Tabelle 3: „SBVorhaben mit Planfeststellungsbeschluss (noch nicht bestandskräftig)“ Stand 28. Juni 2012**

Vorhaben	Darstellung im LVP	Darstellung im LEP
S 94 V Bernsdorf	Darstellung als Trasse	Darstellung als Trasse
S 288 V n Glauchau	Darstellung als Trasse	Darstellung als Trasse
S 289 V Neukirchen	Darstellung als Trasse	Darstellung als Trasse
S 282 OU Kirchberg	Darstellung als Trasse	Darstellung als Trasse
S 38 OU Wermsdorf	Darstellung als Trasse	Darstellung als Trasse

Alle Neubauvorhaben, für die eine UVS vorliegt, sind im LEP zeichnerisch als **Trassen** dargestellt. Liegt keine UVS vor, wurde im LEP eine Symbol- oder Korridorarstellung gewählt, soweit es sich nicht um Ausbau-Vorhaben handelt.

In der Umweltprüfung zum LEP wurde auf die vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudien zurückgegriffen. Bei den Trassen des nachfolgend dargestellten Ergebnisüberblicks lag bereits eine Umweltverträglichkeitsstudie vor.

**Im vordringlichen Bedarf (Dringlichkeitsstufe 1) eingestuft:**

**S 84 Neubau Niederwartha – Meißen 2. BA; Teil 2**

Für den Abschnitt Niederwartha-Meißen der Verbindung Meißen-Dresden wurden vier Varianten (1, 2, 3 und I) mit Untervarianten untersucht. Alle Varianten beziehen eine Elbquerung bei Niederwartha ein. Die bahnparallele Variante I stellt aus straßenbautechnischen und städtebaulichen Gründen keine realistische Alternative mehr dar und war daher trotz ihrer höheren Umweltverträglichkeit nicht zu berücksichtigen. Die Festlegung ist Teil der ökologischen Vorzugsvariante 3. Umweltaspekte wurden bei der Festlegung umfassend berücksichtigt.

**S 84 Neubau Niederwartha – Meißen 3. BA**

Für den Abschnitt Niederwartha-Meißen der Verbindung Meißen-Dresden wurden vier Varianten (1, 2, 3 und I) mit Untervarianten untersucht. Die bahnparallele Variante I stellt aus straßenbautechnischen und städtebaulichen Gründen keine realistische Alternative mehr dar und war daher trotz ihrer höheren Umweltverträglichkeit nicht zu berücksichtigen. Die Festlegung ist Teil der ökologischen Vorzugsvariante 3. Umweltaspekte wurden bei der Festlegung umfassend berücksichtigt.

**S 106 Südumfahrung Bautzen, 2. BA**

Es wurden drei Varianten mit Untervarianten vertiefend untersucht. Die Festlegung entspricht der ökologischen Vorzugsvariante der UVS. Die Trasse quert das FFH-Gebiet DE 4852-301 „Spreegebiet oberhalb Bautzen“. Die FFH-VP kommt zum Ergebnis, dass bei Umsetzung der festgelegten Schadensbegrenzungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des zum Zeitpunkt der Prüfung noch potenziellen FFH-Gebietes zu erwarten sind. Umweltaspekte wurden bei der Festlegung umfassend berücksichtigt.

**S 177 Verlegung südlich Großberkmannsdorf**

Es wurden vier Varianten vertiefend untersucht. Die Festlegung entspricht der Vorzugsvariante der UVS – Variante 4. Umweltaspekte wurden bei der Festlegung umfassend berücksichtigt.

**S 177 Neubau Radeberg – A4**

Es wurden sechs sich räumlich deutlich unterscheidende Varianten (4a, 4b, 6c, 6d, 9, Y1+11) untersucht.

Empfehlung der UVS: 4a

Festlegung: Die Festlegung folgt trotz der Empfehlung der UVS der Variante 6d.

Die Trasse liegt abschnittsweise innerhalb der 500 m-Korridore um die FFH-Gebiete DE 4749-302 „Fließgewässersystem Kleine Röder und Orla“ und DE 4848-301 „Rödertal oberhalb Medingen“. Die FFH-Vorprüfung ergab die Notwendigkeit einer Verträglichkeitsprüfung bezüglich der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 4749-302 „Fließgewässersystem Kleine Röder und Orla“. Diese kommt zum Ergebnis, dass mit erheblichen Beeinträchtigungen u. a. für Fischotter, Westgroppe und Bachneunauge zu rechnen ist. Bei Umsetzung der fixierten Schadenbegrenzungsmaßnahmen, wie ottergerechte Querung und Durchlass etc., sind diese aber zu vermeiden oder unter die Erheblichkeitsschwelle zu führen. Aus der Betrachtung weiterer Pläne und Projekte kommt die FFH-VP zu keinen Hinweisen auf erhebliche kumulative Wirkungen.

Auf nachfolgenden Planungsstufen sind Vermeidungs-/ Minderungs-, Schutzmaßnahmen zu entwickeln, sodass Beeinträchtigungen vermieden bzw. durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden.

Gründe für Abweichung von ökologischer Vorzugsvariante: Variante 4 scheidet aufgrund der erheblichen Eingriffe in die Erweiterungsflächen des Gewerbegebietes Leppersdorf und der nachteiligen Auswirkungen auf die Siedlungslage Leppersdorfs infolge des ortsnahen Verlaufes und der Lage zum Neubaugebiet aus.

**S 177 OU Wünschendorf/ Eschdorf**

Es wurden zwei Varianten mit Untervarianten untersucht

Empfehlung der UVS: Variante A, im Bereich von Wünschendorf die Untervariante A 1.

Festlegung im LVP: Die Festlegung entspricht von der südlichen Anschlussstelle bis Höhe Wünschendorf Nord Variante B, von dort im Abschnitt 3 einer Kombination von Variante A und A2. Abweichend von den geprüften Trassen umgeht die Festlegung Rosinendörfchen östlich, statt zwischen Eschdorf und Rosinendörfchen hindurch zu führen.

Gründe für Abweichung von ökologischer Vorzugsvariante: Die östliche Umfahrung Rosinendörfchens als Vorzugslösung ergibt sich aus raumordnerischen und verkehrlichen Kriterien. So führt die Trasse zu einer geringeren Trennwirkung zwischen Eschdorf und Rosinendörfchen. Aufgrund der vorzusehenden einheitlichen Streckencharakteristik wurde die optimale Lage des Knotenpunktes KP S 177 /S 161 östlich Rosinendörfchens ermittelt. In der Vorplanung wurde dieser Knotenpunkt noch nicht berücksichtigt.

**S 200 Ortsumgehung Mittweida**

Es wurden fünf Varianten (1-5) für den Bereich südlich der Königshainer Straße untersucht. Für die Anbindung an die bestehende S 200 südlich Erlau wurden zwei Nordvarianten – A und B – betrachtet. Die Festlegung entspricht mit geringen Abweichungen der Vorzugsvariante der UVS – Variante 3 mit Nordvariante A.

Umweltaspekte wurden damit bei der Festlegung umfassend berücksichtigt.

**S 222 Ortsumgehung Wolkenstein/ Falkenbach**

Es wurden drei Varianten mit einer Untervariante vertiefend untersucht.

Empfehlung der UVS: neu definierte Variante 1 (Kombination aus Westverlauf der ursprünglichen Variante 1 und Ostverlauf der ursprünglichen Variante 2).

Festlegung im LEP: Die Festlegung folgt trotz der Empfehlung der UVS der ursprünglichen Variante 1. Der festgesetzte Verlauf 1 entspricht keiner geprüften Variante. Er greift in Bereiche nördlich des Hambachs ein, für die in der UVS ein sehr hoher und hoher Raumwiderstand identifiziert wurde (hohe Bedeutung für die Umweltgüter Boden, Wasser, Klima, Landschaftsbild).

Die Trasse liegt abschnittsweise innerhalb des 500 m-Korridors um das FFH-Gebiet DE 4943-301 „Zschopautal“. Die FFH-Vorprüfung kommt zum Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele durch das Vorhaben zu erwarten sind, bzw. diese ausgeschlossen werden können. Gleiches wird für Summationswirkungen aus anderen Plänen und Projekten konstatiert.

Aus ökologischer Sicht ist zu empfehlen im Bereich des Hambachs die bestehende Trassierung zu nutzen und damit Eingriffe zu vermeiden und Kompensationserfordernisse zu verringern.

Gründe für Abweichung von ökologischer Vorzugsvariante:

Die Varianten der Vorplanung berücksichtigten nicht den Verlauf der neuen, als Umstufung geplanten B 101. Dies wurde in der weiteren Planung korrigiert.

**S 241 Ortsumgebung Niederfrohna**

Es wurden sechs Varianten vertiefend untersucht. Die Festlegung entspricht der Vorzugsvariante der UVS. Umweltaspekte wurden bei der Festlegung umfassend berücksichtigt. Die Trasse quert das FFH-Gebiet DE 4842-301 „Mittleres Zwickauer Muldetal“ und das SPA-Gebiet DE 4842-452 „Tal der Zwickauer Mulde“. Aufbauend auf die Ergebnisse der FFH-VP kommt die FFH-VP zu der Einschätzung, dass bei Umsetzung der vorgeschlagenen Schadensbegrenzungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Mittleres Zwickauer Muldetal“ und seiner wesentlichen Bestandteile verbleiben werden. Des Weiteren wird festgehalten, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der maßgeblichen Erhaltungsziele des SPA-Gebietes „Tal der Zwickauer Mulde“ entstehen.

**S 289 Fraureuth**

Es wurden vier Varianten (1-4) mit Untervarianten vertiefend untersucht. Die Festlegung entspricht der Vorzugsvariante der UVS – Variante 2B. Umweltaspekte wurden bei der Festlegung umfassend berücksichtigt. Die Trasse liegt abschnittsweise randlich innerhalb des 500 m-Korridors um das FFH-Gebiet DE 5140-301 „Bachtäler im Oberen Pleißeland“. Die FFH-Vorprüfung kommt zum Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele durch das Vorhaben mit ausreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können.

**S 298 Ortsumgebung Brockau**

Es wurden eine Variante mit Untervariante (1 und 1a) und die Nullvariante vertiefend untersucht. Die Festlegung entspricht der Vorzugsvariante der UVS – Variante 1a. Umweltaspekte wurden bei der Festlegung berücksichtigt.

**S 298 Ortsumgebung Kleingera**

Es wurden zwei Varianten mit Untervarianten untersucht. Es ergibt sich aus Umweltsicht folgende Rangigkeit der Varianten:  
Empfehlung der UVS: 2a  
Festlegung im LVP: Die Festlegung folgt Variante 1b.  
Gründe für Abweichung von ökologischer Vorzugsvariante: Die Variante 1b entspricht als einzige dem Verlauf der vorhandenen bzw. prognostizierten Verkehrsströme und damit den Zielen der Ortsumgebung.

**S 309 Ortsumgebung Posseck**

Es wurden zwei Varianten (1 und 2) vertiefend untersucht. Die Festlegung entspricht der Vorzugsvariante der UVS – Variante 1. Umweltaspekte wurden bei der Festlegung umfassend berücksichtigt. Die Trasse liegt abschnittsweise innerhalb des 500m-Korridors um das FFH-Gebiet DE 5537-302 „Grünes Band Sachsen/Bayern“ und des 500m-Korridors um das SPA-Gebiet DE 5537-452 „Grünes Band“. Die FFH-VP für das FFH-Gebiet „Grünes Band Sachsen/Bayern“ kommt zu dem Ergebnis, dass für dessen Schutz- und Erhaltungsziele bei Umsetzung der Variante 1, nach Berücksichtigung der festgelegten Maßnahmen zu Vermeidung und Minderung keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Im Rahmen des Planungsverfahrens wurde im Jahre 2010 durch die für die Überwachung der Natura 2000-Gebiete zuständige Behörde im Vogtlandkreis bescheinigt, dass aus dem Vorhaben für das SPA-Gebiet „Grünes Band“ keine wesentlichen Auswirkungen und keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind, somit keine SPA-Vorprüfung angezeigt ist. Auf nachfolgenden Planungsstufen sind Vermeidungs-/ Minderungs-, Schutzmaßnahmen zu entwickeln, sodass keine erheblichen Umweltauswirkungen verursacht werden.

Im weiteren Bedarf (Dringlichkeitsstufe 2) eingestuft:

**S 95 Kamenz (Südspange)/ S 100 2**

Der Festlegung im LVP liegt eine UVS zugrunde, in der 11 Varianten (S1-4, N 1-4 und W 1-3) mit Modifikationen untersucht wurden. Für den Bereich der Südspange sind vier Varianten (S 1-4) relevant. Die Festlegung im LVP ist Teil der ökologischen Vorzugsvariante S 3 mod., bzw. kommt dieser sehr nahe. Umweltaspekte wurden damit bei der Festlegung berücksichtigt.



**S 111 Südumgehung Görlitz 1. BA, B 6 – S 111 und S 111 Südumgehung Görlitz 2. BA, B 6 – S 111**

Der Festlegung im LEP liegt eine Ökologische Risikoanalyse zugrunde, in der drei Varianten (1-3) mit Untervarianten für das Gebiet zwischen B6 und Weinhübel untersucht wurden. Variante 1 wird als ökologische Vorzugsvariante identifiziert. Die Festlegung im LEP entspricht Variante 2 mit abweichender Führung im Bereich Kunnewitz. Hier wird im LEP die Trasse in weiterem Bogen geführt und somit „Der Grund“ südöstlich Kunnewitz weiter östlich als bei den geprüften Trassen gequert. Der Variante 2 wird attestiert, dass sie aus ökologischer Sicht an zweiter Stelle rangiert, da sie in wesentlichen Anteilen mit Variante 1 übereinstimmt, im Bereich der Einbindung in die B 6 aber zu stärkeren Eingriffen führt.

Die Trasse kommt zum Teil im Randbereich des 500 m-Korridors um das FFH-Gebiet DE 4753-303 „Basalt- und Phonolithkuppen der östlichen Lausitz“ zum Liegen. Die FFH-VP für den ersten BA hält fest, dass Konflikte durch die Fragmentierung von Habitaten der Erdkröte, die Zerschneidung von Jagdgebieten von Mopsfledermaus und Großem Mausohr, und erhöhte Mortalität durch Kollision für alle drei Arten zu erwarten sind. Durch die entsprechende Ausgestaltung eines Überführungsbauwerkes als Schadenbegrenzungsmaßnahme verbleiben aber keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele. Hinsichtlich des zweiten BA kommt die FFH-VP zu dem Ergebnis, dass die erheblichen Beeinträchtigungen, die sich durch die Querung der Fledermausjagdgebiete im Grund bei Kunnewitz ergeben, mittels einer weitspannenden Talbrücke vermieden werden können. Aus der Betrachtung weiterer Pläne und Projekte identifiziert die FFH-VP keine erheblichen kumulativen Auswirkungen. Auf nachfolgenden Planungsstufen sind Vermeidungs-/ Minderungs-, Schutzmaßnahmen zu entwickeln, sodass keine erheblichen Umweltauswirkungen verursacht und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Gründe für Abweichung von ökologischer Vorzugsvariante: Die Vorzugsvariante 1 der UVS stellte im Bereich der Anbindung an die B 6 bzw. S 125 eine ungünstige verkehrliche Lösung mit einem zusätzlichen Knotenpunkt dar. Bei der Entscheidung überwogen die verkehrlichen Belange, da die Eingriffe infolge der Variante 2 nicht wesentlich größer waren und die Trasse im weiteren Verlauf südlich der Querspanne mit der Vorzugsvariante übereinstimmt.

**Vertiefende Prüfung symbolhafter Festlegungen**

Soweit für verkehrsplanerische Neubauvorhaben noch keine UVS vorlag, erfolgte im LEP eine zeichnerische Darstellung als Symbol oder Korridor. Eine konkrete Trassenführung wird mit der Ausweisung im LEP noch nicht verbindlich festgelegt, sondern bleibt den entsprechenden Zulassungsverfahren vorbehalten. Entsprechend des Konkretisierungsgrades der Festlegung wurde in der Umweltprüfung mit einer Bewertung des Raumwiderstandes des entsprechenden Gebietes gearbeitet. Differenziert wurde zwischen Schutzgebieten und geschützten Gebietskategorien, die auf gesetzlichen Regelungen, Verordnungen etc. basieren, verbindlichen Vorgaben und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der Landschaftsplanung sowie aufgrund der nach fachlichen Kriterien zu erhebenden Werte und Funktionen der Schutzgüter. Die im Zuge der Raumanalyse ermittelten Sachverhalte wurden unterschiedlichen Raumwiderstandsklassen zugeordnet. Die Wertzuordnung bzw. Raumwiderstandseinstufung erfolgte insbesondere in Abhängigkeit vom fachrechtlichen Schutzstatus der einzelnen schutzgutspezifischen Kriterien bzw. ihrer rechtlichen Bedeutung für die Vorhabenzulassung sowie ihrer aus fach- oder gesamtplanerischen Zielsetzungen resultierenden Abwägungsrelevanz.

Insgesamt wurden vier Raumwiderstandskategorien bzw. Konfliktklassen unterschieden, deren Definition sich an den Empfehlungen der RUVS (Entwurf 2009) orientiert:

**I Raumwiderstand sehr hoch:**

In diese Raumwiderstandskategorie wurden umweltrelevante Flächen eingeordnet, deren fachrechtlicher Schutzstatus ein besonderes Zulassungshemmnis für das Vorhaben darstellt.

**II Raumwiderstand hoch:**

Diese Kategorie umfasst Flächen mit besonders schutzwürdigen Umweltqualitäten, welche grundsätzlich der Abwägung zugänglich, hier jedoch von besonderer Entscheidungserheblichkeit sind.

**III Raumwiderstand mittel bis hoch:**

Diese Kategorie umfasst Flächen mit mittleren, über das Normalmaß hinausreichenden Umweltqualitäten, welche im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind.

**IV Raumwiderstand mittel (bis nachrangig):**

Diese Kategorie umfasst alle weiteren Flächen mit durchschnittlichen Umweltqualitäten.

Alle Vorhaben mit einer erkennbaren FFH-Problematik werden damit grundsätzlich in Konfliktklasse II gestuft. Alle Projekte mit einer unvermeidbaren direkten Betroffenheit von FFH-Gebieten werden in die Konfliktklasse I eingestuft.

Für jedes der Vorhaben wurde im Rahmen der Umweltprüfung des LEP ein Tableau erarbeitet, in welchem die Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter und absehbare Konfliktschwerpunkte vertiefend dargestellt und geprüft wurden, ob sich erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zum gegenwärtigen Planungsstand bereits ausschließen lassen.

In der nachfolgenden Tabelle wird eine Übersicht über die Ergebnisse der vertiefenden Prüfung aus dem Umweltbericht des LEP gegeben.

**Tabelle 4: Übersicht über die Ergebnisse der vertiefenden Prüfung zu symbolhaften Darstellungen geplanter Neubauvorhaben der Staatsstraßen aus dem Umweltbericht des LEP**

Verkehrsvorhaben	Konfliktklasse der Trassen in Bezug auf die Umweltgüter							Konfliktklasse Insgesamt
	Mensch einschl. Gesund- heit	Flora, Fauna, Biodiver- sität	Boden	Was- ser	Klima/ Luft	Land- schaft	Kultur- und Sachgü- ter	
<b>Dringlichkeitsstufe 1</b>								
S 11 V/BÜ Grimma	3	3	3	3	4	4	3	III
S 32 OU Lommatzsch 1. BA Teil 2	4	4	3	4	4	4	4	IV
S 36 Verlegung westlich Wilsdruff	3	3	3	3	4	4	3	III
S 65 Verlegung südlich Groitzsch	4	3	3	3	3	4	4	III – IV
S 88 Verlegung Nünchritz bis S 40	4	3	3	3	4	4	4	III – IV
S 127d Zubringer GÜG Deschka (Deutschland-Polen)	3	3	3	3	4	4	4	III, FFH I
S 129 V Wendisch-Paulsdorf	3	3 -4	3	4	4	4	4	III – IV
S 216 N Olbernhau – BGr D / CZ	2 - 3	3	3	3	3	3	3	III FFH I
S 247 Verlegung westl. Lunzenau	4	3	3	3	4	4	3 -4	III – IV
S 288 Verlegung zwischen S 289 und B 93 bei Waldsachsen	3	3	3	3	4	4	4	III – IV
S 289 Verlegung Römersgrün	2-3	4	3	4	4	4	4	III
<b>Dringlichkeitsstufe 2</b>								
S 1 OU Grebejna	4	3	3	4	4	4	4	III – IV
S 25 OU Beilrode	4	3	3	3	4	4	4	III
S 80 V/A in Weinböhma	3	2-3	3	4	4	4	4	III
S 84 Niederwartha –Meißen 4. BA	3	3	4	3	4	3	4	III – IV
S 88 A Röderau mit Beseitigung des BÜ	4	3	3	3	4	4	4	III – IV
S 91 OU Radeburg (Westumfahrung)	4	3	3 - 4	4	4	4	4	IV
S 95 OU Pulsnitz	3	3	3	3-4	4	4	4	III
S 106 Südumgehung Bautzen 3. BA (B96 bis B6)	3	3	3	4	4	4	3	III
S 121 BÜ-Beseitigung bei Horka	4	3	3-4	3	4	4	4	III – IV
S 142 Verlegung / Querverbindung S148n – B 96	1	3	3	3	4	4	3	I
S 177 OU Seifersdorf	3	3	3	4	4	3	4	III – IV
S 192 OU Grumbach	4	3	3	4	4	4	3 -4	III
S 242 OU Burgstädt / Taura	2	2- 3	3	3	4	4	4	II - III
S 242 Verlegung Wüstenbrand	4	4	3	4	4	4	4	III – IV
S 247 Verlegung in Lunzenau	4	3	3	4	4	4	4	III – IV
S 289 OU Gablenz	4	3	3	3	4	4	4	III FFH II
S 293 Ringschluss nordwestlich Zwickau von B 175 – B 93 TA 1 und 2	4	3	3	3	4	4	3	III FFH II
S 302 OU Schöneck	1-2	2	4	3	4	4	4	II FFH II
S 304 OU Grünbach	3	3	3	3	4	4	4	III-IV
S 306 Bad Elster	3	2 – 3	3	4	3	4	3-4	III

## FFH-/SPA – Erheblichkeitsabschätzung

Der Freistaat Sachsen verfügt über 270 FFH-Gebiete (ca. 9,2% der Landesfläche) sowie 77 Vogelschutzgebiete (ca. 13,5% der Landesfläche). Im Zuge der Umweltprüfung für den LEP wurden die zeichnerischen Festlegungen geplanter Verkehrsvorhaben auf ihre Verträglichkeit mit den Zielen des Natura-2000-Schutzgebietssystems überprüft. Dies ist auf Basis der zur Verfügung stehenden Umwelteinformationen und entsprechend des Detaillierungsgrades des LEP als Planungsebenen spezifische FFH – Verträglichkeitsprüfung (Erheblichkeitsabschätzung) erfolgt. Für die überwiegende Zahl der Fälle wurden keine Konflikte mit Natura 2000-Gebieten gefunden, oder es wurde bereits deutlich, dass eine Konfliktvermeidung möglich ist. Für die übrigen Fälle sind in der obigen Tabelle die vorläufigen fachlichen Einschätzungen enthalten. Hier ist im weiteren fachrechtlichen Verfahren eine FFH VP erforderlich und der Trassenverlauf ist FFH-verträglich auszuformen.

Im Rahmen der Gesamtbetrachtung des Landesentwicklungsplanes wurde dargestellt, aus welchen Verkehrsvorhaben mit FFH-Konfliktpotential sich kumulative Umweltauswirkungen für welche FFH und SPA Gebiete ergeben können. Nachfolgend sind gebietsbezogen diejenigen Vorhaben dargestellt, bei deren Umsetzung kumulative Auswirkungen auf die angegebenen Gebiete nicht grundsätzlich auszuschließen sind.

**Tabelle 5: Kumulative Wirkungen der symbolhaften Festlegungen von Verkehrsvorhaben auf FFH- bzw. SPA- Gebiete**

Betroffenes Gebiet	Kumulative Wirkungen folgender Vorhaben
SPA-Vogelschutzgebiet DE 4645-451 „Linkselbische Bachtäler“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 169 2. BA Riesa - B 6 (2-streifiger Neubau, 5,0 km)</li> <li>• B 173 OU Mohorn (2-streifiger Neubau, 7,0 km)</li> <li>• S 32 OU Lommatzsch 1. BA Teil 2 (2-streifiger Neubau, 0,9 km)</li> </ul>
SPA-Vogelschutzgebiet DE 4842-452 „Tal der Zwickauer Mulde“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 175 OU Rochlitz (2-streifiger Neubau, 4,2 km)</li> <li>• B 175 / B 180 OU Waldenburg, 3. BA (2-streif. Neubau, 1,4 km)</li> <li>• S 247 Verlegung in Lunzenau (2-streifiger Neubau, 0,5 km)</li> </ul>
FFH-Gebiet DE 4545-301 „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 182 OU Strehla (2-streifiger Neubau, 5,6 km)</li> <li>• B 98 - OU Glaubitz (2-streifiger Neubau, 2,6 km)</li> <li>• S 88 A Röderau mit Beseitigung des BÜ (2-streifiger Neubau, 2 km)</li> </ul>
SPA-Vogelschutzgebiet DE 4545-452 „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 182 OU Strehla (2-streifiger Neubau, 5,6 km)</li> <li>• B 98 - OU Glaubitz (2-streifiger Neubau, 2,6 km)</li> <li>• S 88 A Röderau mit Beseitigung des BÜ (2-streifiger Neubau, 2 km)</li> </ul>
FFH-Gebiet DE 4340-302 „Vereinigte Mulde und Muldeauen“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 87 AS Leipzig-Mitte (A14) - s Eilenburg (2-str. Neubau, 15,5 km)</li> <li>• B 87 s Eilenburg - n Eilenburg (2-streifiger Neubau, 4,0 km)</li> <li>• B 2 OU Bad Dübener 2. BA (2-streifiger Neubau, 2,5 km)</li> <li>• B 107 OU Trebsen (2-streifiger Neubau, 3,5 km)</li> <li>• S 11 V/BÜ Grimma (2-streifiger Neubau, 0,4 km)</li> </ul>
SPA-Vogelschutzgebiet DE 4340-451 „Vereinigte Mulde“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 87 AS Leipzig-Mitte (A14) - s Eilenburg (2-str. Neubau, 15,5 km)</li> <li>• B 87 s Eilenburg - n Eilenburg (2-streifiger Neubau, 4 km)</li> <li>• B 2 OU Bad Dübener 2. BA (2-streifiger Neubau, 2,5 km)</li> <li>• B 107 OU Trebsen (2-streifiger Neubau, 3,5 km)</li> <li>• S 11 V/BÜ Grimma (2-streifiger Neubau, 0,4 km)</li> </ul>
FFH-Gebiet DE 4739-302 „Elsteraue südlich Zwenkau“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 2 OU Groitzsch / Audigast (2-streifiger Neubau, 1,5 km)</li> <li>• S 65 Verlegung südlich Groitzsch (2-streifiger Neubau, 1,5 km)</li> </ul>
SPA-Vogelschutzgebiet DE 4739-451 „Elsteraue bei Groitzsch“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B 2 OU Groitzsch / Audigast (2-streifiger Neubau, 1,5 km)</li> <li>• S 65 Verlegung südlich Groitzsch (2-streifiger Neubau, 1,5 km)</li> </ul>

Die zeichnerisch als Trasse im LEP festgelegten und in den Landesverkehrsplan übernommenen Verkehrsvorhaben queren zum Teil Vorranggebiete für Natur und Landschaft, die in den sächsischen Regionalplänen ausgewiesen sind. Sie können je nach technischer Ausbildung der Querung im Konflikt zum Biotopverbund stehen, da sie barrierehaft wirken könnten. Dies betrifft folgende Vorhaben:

Aufgrund der im Rahmen des LEP erfolgenden Trassensicherung bewirkt der LVP keine weitergehende Bindungswirkung und stellt lediglich Ergebnisse der Umweltprüfung des LEP dar.

**Tabelle 6: Verkehrsvorhaben mit Konfliktpotenzial Biotopverbund**

S 95 OU Kamenz (Südspange)/ S100	S 106 OU Bautzen Südumfg. 2. BA	S 177 V südlich Großerkmannsdorf
	S 177 OU Wünschendorf/ Eschdorf	S 241 OU Niederfrohna

**2.1.3 Eisenbahnverkehr**

Für den Eisenbahnverkehr werden als übergeordnete Zielsetzungen des Freistaates Sachsen die Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr, im Schienenpersonennahverkehr sowie im Güterfernverkehr benannt (LVP Kap 5.2). Aufgrund der in diesem Zusammenhang dargestellten Maßnahmen der Ertüchtigung und des Ausbaues des Schienennetzes (die i.W. bereits geplant sind und im LVP nachrichtlich dargestellt und zusammenfassend erläutert werden) kann davon ausgegangen werden, dass zukünftig die Attraktivität des Eisenbahnverkehrs in Sachsen sowohl im Personenverkehr als auch im Güterfernverkehr steigen wird. Dies wird in einem erhöhten Modal-Split Anteil des Schienenverkehrs im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr bzw. dem Straßengüterfernverkehr resultieren. Da der schienengebundene Verkehr insbesondere bezüglich der CO2-Emission, aber auch der Flächenbeanspruchung sowie der Lärmemission im Vergleich mit dem Straßenverkehr günstiger abschneidet, wird diese absehbare Entwicklung als Folge der Einzelmaßnahmen zu einer Minderung belastender Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs führen. Gleichwohl sind bei der Konkretisierung von Maßnahmen auf nachfolgenden Planungsebenen lokal belastende Umweltwirkungen möglich.

Für den Ausbau der (überörtlichen) Verkehrsinfrastruktur ist weiterhin die Weiterführung der vorgesehenen Aus- und Neubauprojekte in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP 2015) und der darauf aufbauenden Neufassung des „Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ Ziel des Freistaates Sachsen (LVP Kap 5.2). Die enthaltenen Vorhaben wurden bereits im Rahmen des LEP zeichnerisch festgelegt und in der Umweltprüfung zum Landesentwicklungsplan vertiefend betrachtet (vgl. 2.1.4.1). Für jedes der vier Vorhaben wurde ein Tableau erarbeitet, in welchem die Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und absehbare Konfliktschwerpunkte vertiefend dargestellt und geprüft wurden, ob sich erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zum gegenwärtigen Planungsstand bereits ausschließen lassen. Eine weitergehende Festlegung durch den LVP erfolgt nicht. Insgesamt ergeben sich in Bezug auf Schienenprojekte aus den Festlegungen des Landesverkehrsplanes keine Umweltauswirkungen, die nicht schon durch die Festlegungen des Landesentwicklungsplanes, Teil Verkehr, bedingt sind.

In der nachfolgenden Tabelle wird eine Übersicht über die Ergebnisse der vertiefenden Prüfung aus dem LEP gegeben.

**Tabelle 7: Vertiefende Prüfung für Maßnahmen des Schienenwegeausbaues im LEP**

Verkehrsvorhaben	Konfliktklasse der Trassen in Bezug auf die Umweltgüter							Konfliktklasse Insgesamt
	Mensch einschl. Gesundheit	Flora, Fauna, Biodiversität	Boden	Wasser	Klima/ Luft	Land-schaft	Kultur- und Sachgüter	
DB Neubaustrecke Dresden – Prag	3	2	3	3	4	3	3	II, FFH I
DB Neubaustrecke Berlin-Flughafen – Leipzig / Halle Teilabschnitt Nordkurve Leipzig	4	4	3	4	4	4	4	IV
DB ICE Sachsen – Franken-Magistrale, Teilabschnitt Neubau Dennheritzer Kurve	4	3	3	3	4	4	4	III – IV
DB Ausbaustrecke Leipzig – Dresden Abschnitt Böhla – Weinböhla	3	2-3	3	3	4	3	3	III FFH II

Die für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h vorgesehene Neubaustrecke Dresden – Prag wird als gemeinsames Projekt auf tschechischer Seite im Zuge einer eigenen Planung fortgesetzt. Darüber hinaus sind auch in Folge des Lückenschlusses bei Sebnitz grenzüberschreitende Umweltauswirkungen zu erwarten, soweit es in der Folge zu einer Aufnahme von Verkehrsverbindungen kommt.

Bei zwei Projekten (DB Neubaustrecke Dresden – Prag und DB Ausbaustrecke Leipzig – Dresden Abschnitt Böhla – Weinböhla) lassen sich erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht ausschließen.

Das zeichnerisch als Trasse im LEP festgelegte und in den Landesverkehrsplan übernommene Verkehrsvorhaben „DB Ausbaustrecke Leipzig – Dresden Abschnitt Böhla – Weinböhla“ quert einen überregional bedeutsamen Biotopverbundkorridor. Das Vorhaben kann je nach technischer Ausbildung der Querung im Konflikt zum Biotopverbund stehen, da es barrierehaft wirken könnte.

#### 2.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Ziel des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms (LVP Kap. 5.3) ist es, das Potenzial des schienenengebundenen Nahverkehrs als Massenverkehrsmittel besonders in den Ballungsräumen zu fördern. Das ÖPNV-Angebot soll insbesondere in Anlehnung an die im Landesentwicklungsplan 2012 definierten überregionalen Verbindungsachsen sowie in den Grenzregionen weiter entwickelt und ausgebaut werden.

Insgesamt gilt der ÖPNV als ökologisch sinnvoll und kann zur Verbesserung der Umweltbedingungen beitragen.

Gleichwohl sind bei der Konkretisierung von Maßnahmen auf nachfolgenden Planungsebenen lokal belastende Umweltwirkungen möglich. Diese stehen jedoch großräumig wirksamen Entlastungseffekten aufgrund der Förderung des weniger beeinträchtigenden öffentlichen Personennahverkehrs (Bus- bzw. Schienenverkehr) auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs gegenüber. Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils führt bei gleicher Verkehrsleistung zu einer Verminderung verkehrsbedingter Umweltbelastungen.

#### 2.1.5 Luftverkehr

Zukünftige Infrastrukturprojekte und Maßnahmekonzepte im Bereich des Luftverkehrs (LVP Kap. 5.4) bei den landesbedeutsamen Flughäfen orientieren sich maßgeblich am Bestand. Da im Landesverkehrsplan auf konkrete Vorgaben zum Ausbau verzichtet wird, sind erhebliche Umweltauswirkungen auf dieser Planungsebene nicht erkennbar.

Die strategischen Masterpläne 2030Plus der Flughäfen rechnen jedoch mit strukturellen Anpassungen sowie mit der bedarfsgerechten Bereitstellung von Rollbahnen, Vorfeldern und Abfertigungseinrichtungen. Im Falle einer bedarfsgerechten Flächenversorgung muss auf Grundlage dieser Masterpläne mit erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt gerechnet werden, soweit die angestrebte Steuerungswirkung zu entsprechenden Entwicklungen beim Infrastrukturausbau beiträgt. Belastungsräume können jedoch erst auf den nachfolgenden Planungsebenen beurteilt werden. Da die Maßnahmen i.W. bereits geplant sind und im LVP lediglich nachrichtlich dargestellt und zusammenfassend erläutert werden, stehen entsprechende Umweltauswirkungen nicht im Zusammenhang mit dem LVP.

#### 2.1.6 Schiffsverkehr

Im Abschnitt Schiffsverkehr (LVP Kap. 5.5) werden für die Häfen in Riesa und Dresden im Hinblick auf einen steigenden Gesamtgüterumschlag bedarfsgerechte Ausbaumaßnahmen beschrieben. Für den Hafen in Torgau stehen bestandssichernde Maßnahmen im Vordergrund. Die Häfen sind ein zentraler Bestandteil des Güterverkehrs in Sachsen. Mögliche Erweiterungsabsichten an den benannten Standorten können bei planerischen Entscheidungen auf nachgeordneter Ebene ein entsprechendes Gewicht erlangen.

Aufgrund der Kleinflächigkeit möglicher Erweiterung bzw. möglicher Flächenreserven im Bestand sowie einer fehlenden räumlichen Bindung sind erhebliche Umweltauswirkungen nicht erkennbar. Erst wenn Planungsabsichten räumlich konkretisiert werden, zeigt sich umweltbezogenes Konfliktpotenzial. Dies ist auf den nachgeordneten Ebenen zu betrachten.

Ein weiterer Ausbau der Elbe ist nicht geplant (vgl. LEP Kap. 4.1.2). Dies trägt dazu bei, dass ausbaubedingt auftretende großräumige schwerwiegende Umweltauswirkungen auf die Flusslandschaft vermieden werden. Kommt es zu einer Förderung des weniger beeinträchtigenden Binnenschiffs auf Kosten des Straßengüterverkehrs, ist mit großräumig wirksamen Entlastungseffekten zu rechnen.

#### 2.1.7 Güterverkehr

Im Abschnitt Güterverkehr (LVP Kap. 5.6) werden die intermodalen Voraussetzungen für die Bewältigung der bis 2025 erwarteten Steigerungen im Güterfernverkehr dargestellt. Vorgesehen ist ein bedarfsgerechter Ausbau von intermodalen Güterverkehrszentren. Für den südwestsächsischen Raum wird von dem Erfordernis eines zusätzlichen Standortes für den Kombinierten Verkehr ausgegangen.

Für solche Logistikzentren ist mit erheblichen belastenden anlage- bzw. betriebsbedingten Auswirkungen zu rechnen. Maßgeblich sind der Flächenverbrauch, visuelle Beeinträchtigungen sowie betriebsbedingte Effekte wie besonders die Lärmemission sowie die Verkehrsbelastung entlang des anbin-

denden Straßennetzes. Soweit die Maßnahmen zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene oder auch die Wasserstraße führen, sind in Bezug auf den Straßenverkehr zugleich entlastende Wirkungen zu prognostizieren.

Die auf den Erhalt von Gleisanschlüssen und Ladestellen für den Güterverkehr ausgerichtete Zielsetzung ist aufgrund ihrer Bestandsorientierung nicht direkt mit Umweltauswirkungen verbunden. Gleichwohl kann dadurch ein Absinken des Anteils des Schienengüterverkehrs in der Fläche vermindert werden. Auf diese Weise kann großräumig eine Zunahme von Umweltbelastungen durch den Straßengüterverkehr gebremst bzw. vermindert werden (Entlastungseffekt).

### 2.1.8 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

In Bezug auf die Entwicklung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs tragen die beschriebenen Ziele (LVP Kap. 5.7) überwiegend den Charakter von Planungsaufträgen für nachgeordnete Planungsebenen. Der Bau von Infrastruktur für den nicht motorisierten Verkehr wird in der Regel nur mit kleinflächig wirksamen belastenden Umweltauswirkungen verbunden sein. Erhebliche negative Umweltauswirkungen sind nicht erkennbar.

Bei der räumlichen Konkretisierung von Planungsabsichten auf nachgeordneten Ebenen sind die Umweltauswirkungen entsprechend zu prüfen. Wenn besonders im Nahbereich PKW-Fahrten auf den Fahrrad- und Fußgängerverkehr verlagert werden können, sind erhebliche Umwelt entlastende Wirkungen zu prognostizieren.

### 2.1.9 Verkehrstelematik

Die Verkehrstelematik (LVP Kap. 6.1) soll durch Einsatz moderner Technologien eine Optimierung der Verkehrsverhältnisse bewirken, wodurch einerseits Wirtschaftlichkeit, Flüssigkeit, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit des Verkehrs erhöht werden sollen. Zugleich soll eine optimierte Ausnutzung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen. Dies soll erreicht werden durch

- den Aufbau einer intermodalen Verkehrsinformationszentrale, mit der Lastprobleme der Verkehrsinfrastrukturen gelöst und Potenziale ausgeschöpft werden können,
- regionale intermodale Verkehrsmanagement- und Betriebsleitsysteme in den Verdichtungsräumen,
- bedarfsgerechte und kostengünstige Organisation des ÖPNV in gering besiedelten Gebieten,
- Verbesserung von Aktualität und Qualität von Verkehrsinformationen.

Der Einsatz der Verkehrstelematik kann folgende Umweltauswirkungen zur Folge haben:

- Eine Optimierung der Verkehrsverhältnisse kann einerseits zu einer Vermeidung von Staus und damit von Betriebsituationen führen, in denen betriebsbedingte Umweltauswirkungen besonders ungünstig ausfallen. Soweit die Telematik (Einsatz im Verbund mit Logistik) zu einer optimierten Routenplanung und Vermeidung von Leerfahrten im Straßengüterverkehr führt, können auch insgesamt die Umweltauswirkungen pro transportierter Gütermenge vermindert werden. Ähnliches gilt für Konzepte, die zu einer verbesserten Ausnutzung im motorisierten Individualverkehr oder zu einer verbesserten Nutzung des ÖPNV führen.
- Da aber andererseits eine Optimierung von Verkehrsflüssen dazu beiträgt, die Kapazität der Verkehrswege besser auszunutzen, kann zugleich eine Erhöhung betriebsbedingter Umweltauswirkungen auf bestimmten Streckenabschnitten zu bestimmten Zeiten die Folge sein.
- Eine optimierte Ausnutzung der Kapazität der Verkehrsinfrastrukturen bedeutet nicht zuletzt, dass auf Aus- bzw. Neubaumaßnahmen verzichtet werden kann.

Insgesamt zeigt sich, dass durch den Einsatz der Verkehrstelematik eine Veränderung der betriebsbedingten Umweltauswirkungen eintritt, die sich in unterschiedlichen Zeiträumen und an jeweils unterschiedlichen Orten gegenüber unbeeinflussten Verkehrsabläufen zeigt. Dabei können sowohl Verminderungen als auch Verstärkungen der betriebsbedingten Umweltauswirkungen auftreten. In der Summe kann aber als Trend erwartet werden, dass durch optimierte Betriebsabläufe unter gegebenen Rahmenbedingungen eine Minderung der betriebsbedingten Umweltauswirkungen erwartet werden kann und zugleich eine Vermeidung negativer Umweltauswirkungen beim Neubau von Verkehrsinfrastrukturen möglich ist. Eine Quantifizierung dieser Wirkungen ist basierend auf den Inhalten des Landesverkehrsplanes nicht möglich.

### 2.1.10 Elektromobilität

Im Abschnitt Elektromobilität (LVP Kap. 6.2) werden unterschiedliche Zielvorstellungen und Aktivitäten der Landesregierung zur Förderung der Elektromobilität in Sachsen und hierfür relevante Rahmenbedingungen dargestellt. Die Darstellung zielt auf die Information zu bereits laufenden Aktivitäten und auf die Unterstützung von Innovationsprozessen. Konkrete Vorhaben, die mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sein können, werden nicht benannt.

Der Ausbau der Elektromobilität sollte umweltgerecht und nachhaltig geschehen. Eine zukünftige Steigerung der Elektromobilität kann sich unter Umweltgesichtspunkten vor allem im Zusammenhang mit dem Einsatz regenerativer Energien zur Stromerzeugung günstig auswirken. Die aufzubauenden Batteriekapazitäten können dazu beitragen, die Speicherfähigkeit der regenerativen Energien zu steigern und so die Effektivität der Energieausnutzung erhöhen. Zugleich kann durch den Einsatz von regenerativ erzeugtem Strom (insbes. durch Wind oder Photovoltaik) die Emission des Treibhausgases CO<sub>2</sub> vermieden werden.

Wird der Strom für Elektrofahrzeuge hingegen aus fossilen Energieträgern erzeugt, so sind die begrenzten Wirkungsgrade bei der Verstromung einzu-beziehen. Hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Bilanz schneidet ein Einsatz von Elektromobilität dann möglicherweise sogar schlechter ab. Zudem sind die (bislang) begrenzten Einsatzmöglichkeiten der Elektromobilität in Rechnung zu stellen. Aufgrund der begrenzten Batteriekapazitäten kommt diese Technologie kaum für den Personenverkehr über längere Strecken und nicht für den Gütertransport in Frage.

## 2.2 Gesamtplanbetrachtung

### 2.2.1 Kumulationsgebiete

In Bezug auf die Verkehrsvorhaben können durch verschiedene Vorhaben kumulativ erheblich nachteilige Umweltauswirkungen erwachsen, wenn sich deren raumbezogene Umweltauswirkungen auf Grund ihrer Lage teilträumlich überlagern. Kumulative Wirkungen im Sinne der Prüfung beziehen sich nicht auf bereits vorhandene Vorbelastungen. Relevante Wirkfaktoren sind Zerschneidungseffekte sowie die Lärmbelastung als vergleichsweise groß-räumig wirksame Effekte. Aufgrund der Lage der im LVP enthaltenen Staatsstraßenplanungen sind solche Gebiete nicht erkennbar.

### 2.2.2 Summarische Beurteilung der Umweltauswirkungen aller Festlegungen

In der Umweltprüfung sind die Umweltauswirkungen des Landesverkehrsplanes in ihrer Gesamtheit unter Berücksichtigung kumulativer Wirkungen und sonstiger Wechselwirkungen sowie möglicher positiver und negativer Umweltauswirkungen verbal-argumentativ zu bewerten. Aufgrund des Abstraktionsgrades des Landesverkehrsplanes kann allerdings keine konkrete Gegenüberstellung der Abschnitte mit positiven und nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgen. Der LVP 2025 trifft keine zeichnerischen Festlegungen. Zum Straßen- und Eisenbahnverkehr werden in der Umweltprüfung im Einzelnen konfliktträchtige Vorhaben benannt. Dem stehen weitere Festlegungen der Abschnitte 5 und 6 des LVP gegenüber, die sich jeweils auf die gesamte Landesfläche beziehen, ohne jedoch raumkonkrete Aussagen im Umweltbericht zu ermöglichen.

Insgesamt ist der Charakter des LVP 2025 als politisches Programm zu betonen. Die enthaltenen Aussagen wirken ihrem Charakter nach als Leitlinien für konkrete Planungen des Landes und seiner Gebietskörperschaften. Zugleich können sie Entscheidungen von Akteuren aus Wirtschaft und Gesellschaft beeinflussen. Dies ist auch aus den strategischen Absichten des LVP ablesbar. Die sächsische Landesverkehrsplanung hat es sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2025 ein umweltfreundliches Verkehrssystem sicherzustellen. So legt die Staatsregierung im Verkehrsbereich besonderes Gewicht auf rationelle Energieanwendung und Energieeinsparung als Beitrag zur Energiewende.

Für die summarische Betrachtung ist die Frage zu beantworten, in welcher Weise die Aussagen der einzelnen Kapitel – unabhängig von den prognostizierten Trends für den Personenverkehr in Sachsen (Verringerung des Gesamtverkehrsaufkommens) und des Güterverkehrsaufkommens (Zunahme) die Umweltauswirkungen des Verkehrssystems beeinflussen können. Aus den Bewertungen zu den einzelnen Abschnitten gehen folgende Trends hervor:

- Eher belastende Umweltauswirkungen sind durch die Umsetzung der Ziele für den LVP-Abschnitt 5.1 – Straßenverkehr zu erwarten.
- Sowohl belastende als auch entlastende Umweltauswirkungen können für die Umsetzung der Ziele aus den LVP-Abschnitten 5.2 – Eisenbahnverkehr, 5.6 – Güterverkehr sowie 6.2 – Elektromobilität erwartet werden.
- Überwiegend positive Umweltauswirkungen bzw. eine Minderung belastender Effekte treten bei Umsetzung der LVP-Ziele der Abschnitte 5.3 – ÖPNV, 5.7 – Rad- und Fußgängerverkehr, sowie 6.1 – Telematik auf.
- Keine erheblichen Umweltauswirkungen werden für die LVP – Abschnitte 5.4 – Luftverkehr und 5.5 – Schiffsverkehr erkennbar.

In den ländlichen Regionen steht die Sicherstellung eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes im Vordergrund. Der Fahrradverkehr gewinnt angesichts des Klimaschutzes und steigender Rohölpreise weiter an Bedeutung, wobei die Entwicklung eines landesweit zusammenhängenden Radverkehrsnetzes unterstützt werden soll. Das Fahrrad ist als weiteres umweltfreundliches Verkehrsmittel weiter zu stärken. Ziel der sächsischen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität.

### 2.2.3 Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen

Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen für die unterschiedlichen Kapitel des LVP werden mit Ausnahme der Neubaustrecke Dresden Prag und in Folge des Lückenschlusses bei Sebnitz nicht prognostiziert. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass Umweltauswirkungen aufgrund bestehender und künftig wichtiger werdender grenzüberschreitender Verkehrsbeziehungen auftreten können. Diese Wirkungen stehen jedoch nicht im Zusammenhang mit den Steuerungswirkungen des LVP, sondern sind der wirtschaftlichen Entwicklung geschuldet.

### **2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich von nachteiligen Umweltauswirkungen**

Aufgrund des Abstraktionsgrades der im LVP enthaltenen verkehrspolitischen Grundsätze werden Umweltbeeinträchtigungen erst im Rahmen der Konkretisierung der verkehrsplanerischen Konzepte durch Pläne, Programme oder Projekte auf nachgeordneten Planungsebenen quantifizierbar und qualifizierbar und sind deshalb erst auf nachstehenden Ebenen zu bewältigen. Eine Planung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich von erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt, die dann möglicherweise erkennbar werden, hat in diesem Zusammenhang entsprechend der rechtlichen Anforderungen zu erfolgen. Die entstehenden Beeinträchtigungen sind entsprechend der rechtlichen Bestimmungen zu vermeiden bzw. zu kompensieren.

Bei denjenigen Verkehrsvorhaben, die bereits im LEP zeichnerisch raumkonkret festgelegt wurden, ist – wo möglich – im Zuge der als Grundlage für die landesplanerische Festlegung bereits erfolgten fachplanerischen bzw. raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge der konkreten Vorbereitung der Umsetzung des Vorhabens die umweltverträglichste Alternative gewählt worden, sodass in diesem Zuge Beeinträchtigungen der Umwelt weitestgehend vermindert werden können. Die Planung konkreter Maßnahmen zum Ausgleich erheblicher Umweltbeeinträchtigungen sind den entsprechenden Zulassungsverfahren vorbehalten, denn sie erfordern eine Konkretisierung des Projektes wie auch der dabei auftretenden Umweltbeeinträchtigungen.

## **3 Weitere Angaben**

### **3.1 Beschreibung zugrunde gelegter Unterlagen sowie Hinweise auf Schwierigkeiten**

Die vorliegende Umweltprüfung orientiert sich im methodischen Aufbau an der Umweltprüfung zum LEP. Auch hinsichtlich der Grundlagen für die Prognose der Umweltauswirkungen wird auf die dort zugrunde gelegten Unterlagen zurückgegriffen. Somit sind die einzelnen Teile des Fachbeitrages zum Landschaftsprogramm (LfULG 2011) sowie weitere Umweltinformationen des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie relevant. Aufgrund des Fehlens raumkonkreter Festlegungen waren Informationen und Bewertungen von Natur und Landschaft der Regionalen Planungsverbände – z.B. aus den jeweiligen Fachbeiträgen für Naturschutz und Landschaftspflege und den Regionalplänen – nicht zu verwenden.

Zu den räumlich konkretisierten Festlegungen erfolgt eine Übernahme der Bewertungsergebnisse aus dem Umweltbericht zum LEP, soweit dort bereits eine Prüfung der Umweltauswirkungen erfolgt ist. Aufgrund des Abstraktionsgrades der im LVP enthaltenen verkehrspolitischen Grundsätze sowie der dazu notwendigen Maßnahmen sind darüber hinaus nur erste grobe Trendaussagen zu den damit verbundenen Konsequenzen für die Entwicklung des Umweltzustands möglich gewesen. Konkrete Prognosen zu den erwarteten Konsequenzen für den Umweltzustand sind erst im Rahmen der Konkretisierung der verkehrsplanerischen Konzepte durch Pläne, Programme oder Projekte auf nachgeordneten Planungsebenen möglich. Insgesamt traten keine erheblichen Schwierigkeiten auf.

### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen der Durchführung des Landesverkehrsplanes auf die Umwelt**

Die erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Landesverkehrsplanes auf die Umwelt sind zu überwachen und die Maßnahmen dafür im Umweltbericht zu benennen. Zweck der Überwachung (auch: Monitoring) ist im Sinne der SUP-RL unter anderem, frühzeitig unvorhergesehene negative Auswirkungen zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

Aufgrund des Abstraktionsgrades der im LVP enthaltenen verkehrspolitischen Grundsätze werden Umweltbeeinträchtigungen erst im Rahmen der Konkretisierung der verkehrsplanerischen Konzepte durch Pläne, Programme oder Projekte auf nachgeordneten Planungsebenen quantifizierbar und qualifizierbar. Eine Planung von Maßnahmen zur Überwachung der dann möglicherweise erkennbar werdenden erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt hat in diesem Zusammenhang entsprechend der rechtlichen Anforderungen zu erfolgen.

Zu den mit dem LEP räumlich konkretisierten Festlegungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird auf die im Umweltbericht des LEP gegebenen Hinweise zur Überwachung verwiesen. Insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung dieser Vorhaben, jedoch auch bezogen auf die verkehrspolitischen Grundsätze, ist zu empfehlen, dass die zugrundeliegenden Annahmen zur Entwicklung der Rahmendaten (Verkehrsprognose) regelmäßig geprüft werden. Dies kann, obgleich eher der Plankontrolle als der Überwachung von Umweltauswirkungen zuzurechnen, dazu führen, Anpassungserfordernisse frühzeitig zu erkennen. Es wird empfohlen in diesem Rahmen auch die Konsequenzen für die Entwicklung des Umweltzustands in den Blick zu nehmen und hierbei möglichst auf bewährte und aussagekräftige Indikatoren zurückzugreifen, wie sie im Umweltbericht des LEP (S. 79) dargestellt sind. Auch Angaben der Verkehrsprognose des LVP können Verwendung finden. Besondere Eignung für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Verkehrssystems insgesamt haben folgende Indikatoren:



- Flächeninanspruchnahme für Verkehrsinfrastruktur,
- Landschaftszerschneidung,
- Entwicklung der durch Verkehrslärm beeinträchtigen Fläche bzw. Siedlungsfläche,
- Entwicklung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. des Primärenergieverbrauches,
- Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr.

Insgesamt ist für die Überwachung allerdings davon auszugehen, dass die Entwicklung des Verkehrssektors, und damit auch die Entwicklung für die vorgeschlagenen Indikatoren durch den LVP, nur ansatzweise zu steuern ist und damit insgesamt überwiegend von externen Rahmenbedingungen abhängt.

## 4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der vorliegende Umweltbericht bezieht sich auf den Entwurf für den Landesverkehrsplan 2025 (LVP 2025). Der Landesverkehrsplan ist sowohl für die einzelnen Verkehrsträger als auch für die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems ein Fachplan. Er hat die Aufgabe, die künftigen verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele sowie die dazu notwendigen Maßnahmen des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) darzustellen. Der Landesverkehrsplan definiert den Bedarf einzelner Verkehrsprojekte, die im Landesentwicklungsplan raumordnerisch gesichert werden und bindet die Staatsregierung und ihre nachgeordneten Behörden intern. Im Gegensatz zum Landesentwicklungsplan entfaltet er keine unmittelbaren Rechtswirkungen nach außen. Für den Landesverkehrsplan spielen nationale und internationale Rahmenbedingungen eine maßgebliche Rolle. Die Inhalte des Landesverkehrsplanes bestehen im Wesentlichen aus einem Leitbild, einer Bestandsaufnahme und Prognosen zur Verkehrsentwicklung bis 2025. Darauf basierend werden Infrastrukturmaßnahmen und Maßnahmekonzepte beschrieben, die im Prognosezeitraum umgesetzt werden sollen.

Auf der Grundlage des § 3 Abs. 1a Nr. 2 des SächsUVPG ist die Landesplanungsbehörde bei der Neuaufstellung des Landesverkehrsplanes verpflichtet, eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Planes auf

1.	Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
2.	Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3.	Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4.	die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

ermittelt und bewertet werden.

Der vorliegende Umweltbericht beschreibt die Ergebnisse dieser Umweltprüfung.

Im Einzelnen beschreibt der Umweltbericht in **Kapitel 1**:

•	Inhalte und wichtigste Ziele des Landesverkehrsplanes als Kurzdarstellung (1.1).
•	Ziele des Umweltschutzes und Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (1.2), die schutzgutbezogen zusammengefasst werden. Dies dient als Grundlage für die Aufstellung des Landesverkehrsplanes und Maßstab für die in der Umweltprüfung durchgeführte Bewertung von Umweltauswirkungen. Umweltziele bezeichnen Zielvorgaben, die auf eine Sicherung oder Verbesserung des Zustandes der Umwelt gerichtet sind und durch Rechtsnormen festgelegt werden. Die ausgewählten Umweltziele werden zugleich dazu genutzt, zielbezogen bestimmte Umweltprobleme und Aspekte des Umweltzustandes hervorzuheben.

**Kapitel 2** beinhaltet als Kern des Umweltberichts und der Umweltprüfung die **Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei der Durchführung und Nichtdurchführung des Planes einschl. der Betrachtung anderweitiger Planungsmöglichkeiten (2.1)**. In rechtlicher und methodischer Hinsicht ist wesentlich, dass

•	für bestimmte Teile des LVP (Einleitung, Leitbild, Bestandsaufnahme) ausgeschlossen werden kann, dass sie Umweltauswirkungen jedweder Art zur Folge haben können, da von ihnen keinerlei Bindungswirkungen für andere Pläne oder Programme oder für die Umsetzung von Projekten oder umweltbeeinflussende Tätigkeiten ausgehen;
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>• konkrete Bindungswirkungen nur von den im Landesverkehrsplan formulierten Infrastrukturprojekten und Maßnahmekonzepten und den neuen Entwicklungen und Technologien ausgehen, weshalb sich die Umweltprüfung vor allem auf diese beiden Abschnitte zu beziehen hat;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• sich bei abstrakt-programmatischen und nicht räumlich näher bestimmbar festlegungen noch keine räumlich konkreten Auswirkungen ermitteln und bewerten lassen; in diesen Fällen sind zu voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auch nur räumlich unbestimmte Trendaussagen zu treffen;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• bereits realisierte Vorhaben (z.B. Darstellung bereits vorhandener Flughäfen) nicht zu prüfen sind, sondern als Vorbelastungen gelten.</li> </ul>

Dem abstrakt-programmatischen Charakter des Landesverkehrsplanes entsprechend ist die Prüfung von Festlegungen in Form einer allgemeinen, nicht raumspezifischen Beurteilung erfolgt. Folgende Ergebnisse der Prüfung sind hervorzuheben:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsprognose (2.1.1): Die Verkehrsprognose legt lediglich die Rahmenbedingungen für die erwartete künftige Verkehrsentwicklung dar, weshalb ihr keine eigenständige Steuerungswirkung zukommt und eine eigenständige Prüfung von Umweltauswirkungen somit für diesen Abschnitt nicht erforderlich ist.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenverkehr (2.1.2): Im Bundesstraßen- und Staatsstraßennetz liegt der Schwerpunkt auf der Erhöhung der Verbindungsqualität überregionaler Achsen. Im LVP wird in der Summe für 69 Neubaumaßnahmen im Staatsstraßennetz ein Bedarf gesehen. Diese im LVP enthaltenen Straßenplanungen sind bereits im aktuellen Landesentwicklungsplan Sachsen enthalten und in der zeichnerischen Darstellung des LEP als Ziele und Grundsätze der Raumordnung festgelegt. Im Zuge der Umweltprüfung bei der Aufstellung des LEP wurden diese Vorhaben bereits einer vertiefenden Umweltprüfung unterzogen. Für die Kategorie der Staatsstraßen, die explizit im Landesverkehrsplan enthalten sind, erfolgt eine nachrichtliche Übernahme der Prüfergebnisse aus dem Umweltbericht zum LEP. Durch die Priorisierung der Projekte in die Dringlichkeitsstufen 1 (Umsetzung bis 2025) und 2 (Umsetzung nach 2025) erfolgt gegenüber den Festlegungen des Landesentwicklungsplanes eine Herabstufung von 24 Projekten in den weiteren Bedarf. Eine nochmalige Überprüfung der Erforderlichkeit vor deren Umsetzung unter angepassten Prüfbedingungen wird somit wahrscheinlich.  Für fünf der enthaltenen Verkehrsvorhaben können FFH-Konflikte nicht ausgeschlossen werden. Kumulative Wirkungen aus den symbolischen Festlegungen von Verkehrsvorhaben auf FFH- bzw. SPA-Gebiete wurden für acht Schutzgebiete ermittelt. Fünf Verkehrsvorhaben können je nach technischer Ausbildung der Querung im Konflikt zum Biotopverbund stehen, da sie barrierehaft wirken könnten.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eisenbahnverkehr (2.1.3): Die im LVP enthaltenen Vorhaben wurden bereits im Rahmen des LEP zeichnerisch festgelegt und in der Umweltprüfung zum Landesentwicklungsplan vertiefend betrachtet. Eine weitergehende Festlegung durch den LVP erfolgt nicht. Insgesamt ergeben sich in Bezug auf Schienenprojekte aus den Festlegungen des Landesverkehrsplanes keine Umweltauswirkungen, die nicht schon durch die Festlegungen des Landesentwicklungsplanes, Teil Verkehr, bedingt sind.  Bei zwei Projekten (DB Neubaustrecke Dresden – Prag und DB Ausbaustrecke Leipzig – Dresden Abschnitt Böhla – Weinböhla) lassen sich erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten nicht ausschließen. Das Vorhaben „DB Ausbaustrecke Leipzig – Dresden Abschnitt Böhla – Weinböhla“ kann je nach technischer Ausbildung der Querung im Konflikt zum Biotopverbund stehen, da es barrierehaft wirken könnte. Bei der DB Neubaustrecke Dresden – Prag ist aufgrund der hohen Tunnelanteile von einer sehr begrenzten Zerschneidungswirkung auszugehen.  Da der schienengebundene Verkehr insbesondere bezüglich der CO2-Emission, aber auch der Flächenbeanspruchung sowie der Lärmemission, im Vergleich mit dem Straßenverkehr günstiger abschneidet, wird diese absehbare Entwicklung als Folge der Einzelmaßnahmen zu einer Minderung belastender Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs führen. Gleichwohl sind bei der Konkretisierung von Maßnahmen auf nachfolgenden Planungsebenen lokal belastende Umweltwirkungen möglich.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlicher Personennahverkehr (2.1.4): Bei der Konkretisierung von Maßnahmen auf nachfolgenden Planungsebenen sind lokal belastende Umweltwirkungen möglich. Diese stehen jedoch großräumig wirksamen Entlastungseffekten aufgrund der Förderung des weniger beeinträchtigenden öffentlichen Personennahverkehrs (Bus- bzw. Schienenverkehr) auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs gegenüber.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luftverkehr (2.1.5): Da im Landesverkehrsplan auf konkrete Vorgaben zum Ausbau verzichtet wird, sind erhebliche Umweltauswirkungen auf dieser Planungsebene nicht erkennbar.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schiffsverkehr (2.1.6): Für die Häfen in Riesa und Dresden werden bedarfsgerechte Ausbaumaßnahmen beschrieben und für den Hafen in Torgau stehen bestandssichernde Maßnahmen im Vordergrund. Aufgrund der Kleinflächigkeit möglicher Erweiterung bzw. möglicher Flächenreserven im Bestand sowie einer fehlenden räumlichen Bindung sind erhebliche Umweltauswirkungen nicht erkennbar. Mögliche Erweiterungsabsichten an den benannten Standorten können bei planerischen Entscheidungen auf nachgeordneter Ebene ein entsprechendes Gewicht erlangen. Kommt es zu einer Förderung des weniger beeinträchtigenden Binnenschiffs- bzw. des Schienengüterverkehrs auf Kosten des Straßengüterverkehrs, ist mit großräumig wirksamen Entlastungseffekten zu rechnen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Güterverkehr (2.1.7): Im Abschnitt Güterverkehr ist ein bedarfsgerechter Ausbau von intermodalen Güterverkehrszentren vorgesehen. Für den südwestsächsischen Raum wird von dem Erfordernis eines zusätzlichen Standortes für den Kombinierten Verkehr ausgegangen. Hierbei ist mit erheblichen belastenden anlage- bzw. betriebsbedingten Auswirkungen zu rechnen. Kommt es zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene oder auch auf die Wasserstraße, sind in Bezug auf den Straßengüterverkehr zugleich entlastende Wirkungen zu prognostizieren.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrrad- und Fußgängerverkehr (2.1.7): Der Bau von Infrastruktur für den nicht motorisierten Verkehr wird in der Regel nur mit kleinflächig wirksamen belastenden Umweltauswirkungen verbunden sein. Erhebliche negative Umweltauswirkungen müssen bei der räumlichen Konkretisierung von Planungsabsichten auf nachgeordneten Ebenen geprüft werden. Die Verlagerung von PKW-Fahrten auf den Fahrrad- und Fußgängerverkehr insbesondere im Nahverkehr führt zu erheblichen Umweltentlastungen.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrstelematik (2.1.7): Durch den Einsatz der Verkehrstelematik kann erwartet werden, dass infolge optimierter Betriebsabläufe unter gegebenen Rahmenbedingungen eine Minderung der betriebsbedingten Umweltauswirkungen erreicht werden kann und zugleich eine Vermeidung negativer Umweltauswirkungen beim Neubau von Verkehrsinfrastrukturen möglich ist. Eine Quantifizierung dieser Wirkungen ist basierend auf den Inhalten des Landesverkehrsplanes nicht möglich.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektromobilität (2.1.7): Der Abschnitt Elektromobilität zielt auf die Information zu bereits laufenden Aktivitäten und auf die Unterstützung von Innovationsprozessen. Konkrete Vorhaben, die mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sein können, werden nicht benannt.</li> </ul>

Dem schließt sich in **Kap. 2.2** eine übergreifende **Gesamtplanbetrachtung** an, in der die oben bereits dargestellten Ergebnisse zusammengefasst werden.

Die Darstellung zu **Vermeidung, Minderung und Ausgleich von Umweltauswirkungen** erfolgt in **Kap. 2.3**. Aufgrund des Abstraktionsgrades der im LVP enthaltenen verkehrspolitischen Grundsätze werden Umweltbeeinträchtigungen erst im Rahmen der Konkretisierung der verkehrsplanerischen Konzepte durch Pläne, Programme oder Projekte auf nachgeordneten Planungsebenen quantifizierbar und qualifizierbar und sind deshalb erst auf nachstehenden Ebenen zu bewältigen.

Als **weitere Angaben** enthält der Umweltbericht in **Kap. 3**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• eine Kurzbeschreibung zugrundegelegter Unterlagen sowie Hinweise auf Schwierigkeiten (Kap. 3.1)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angaben zu geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen der Durchführung des Landesverkehrsplanes auf die Umwelt (Kap. 3.2)</li> </ul>

## Quellenverzeichnis

BMU 2011 – BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT (HRSG.): Nationale Strategie zur Biologischen Vielfalt (2007): Im Internet verfügbar unter: [http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/broschuere\\_biolog\\_vielfalt\\_strategie\\_bf.pdf](http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/broschuere_biolog_vielfalt_strategie_bf.pdf)

DIE BUNDESREGIERUNG 2002: Perspektiven für Deutschland (Nationale Nachhaltigkeitsstrategie). Im Internet verfügbar unter: [http://www.bundesregierung.de/nsc\\_true/Content/DE/\\_\\_\\_Anlagen/2006-2007/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung](http://www.bundesregierung.de/nsc_true/Content/DE/___Anlagen/2006-2007/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung)

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN 2005: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament. Thematische Strategie zur Luftreinhaltung. Im Internet verfügbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0446:FIN:DE:PDF>

LFULG 2011 – SÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT, LANDWIRTSCHAFT UND GEOLOGIE: Fachbeitrag zum Landschaftsprogramm Sachsen (2011)

LFUG 2007 – SÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT UND GEOLOGIE: „Historische Kulturlandschaft“ Fachbeitrag zum Landschaftsprogramm Sachsen (2007)

SÄCHSISCHE STAATSREGIERUNG 2009: GESUNDHEITSZIELE DER SÄCHSISCHEN STAATSREGIERUNG AUF GRUNDLAGE DES KOALITIONSVERTRAG ZWISCHEN DER CHRISTLICH DEMOKRATISCHEN UNION DEUTSCHLANDS, LANDESVERBAND SACHSEN UND DER FREIEN DEMOKRATISCHEN PARTEI DEUTSCHLANDS, LANDESVERBAND SACHSEN ÜBER DIE BILDUNG DER STAATSREGIERUNG FÜR DIE 5. LEGISLATURPERIODE DES SÄCHSISCHEN LANDTAGES. Sächsische Gesundheitsziele verfügbar im Internet unter: <http://www.gesunde.sachsen.de/98.html>

SMI 2011 – SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN (HRSG.): Landesentwicklungsbericht 2010

SMI 2011 – SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN (HRSG.): Landesentwicklungsplan 2012 (Entwurf, Stand 20. Dezember 2011). Im Internet verfügbar unter: [http://www.landentwicklung.sachsen.de/download/Landesentwicklung/Entwurf\\_LEP\\_Druckversion.pdf](http://www.landentwicklung.sachsen.de/download/Landesentwicklung/Entwurf_LEP_Druckversion.pdf)

SMI UND SMUL 2009 – SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN UND STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDWIRTSCHAFT SACHSEN: Gemeinsames Handlungsprogramm des SMI und des SMUL zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme im Freistaat Sachsen. Vom Sächsischen Kabinett zur Kenntnis genommen am 28.04.2009

SMUL 2001 – SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDWIRTSCHAFT: Klimaschutzprogramm des Freistaates Sachsen. Im Internet verfügbar unter: [http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/klima/klimaschutzprogramm\\_sachsen.pdf](http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/klima/klimaschutzprogramm_sachsen.pdf)

SMWA UND SMUL 2011 – SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT UND SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDWIRTSCHAFT SACHSEN: Energie- und Klimaprogramm Sachsen (Entwurf, Stand 12. Oktober 2011). Im Internet verfügbar unter [http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/EuK\\_Kabinett.pdf](http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/EuK_Kabinett.pdf)

SMWA 2012 – SÄCHS. STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR (HRSG.): Landverkehrsplan Sachsen 2025 (Entwurf, Stand März 2012).

STATISTISCHES LANDESAMT DES FREISTAATES SACHSEN 2011: Statistischer Bericht – Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung im Freistaat Sachsen 2010. Im Internet verfügbar unter: [http://www.statistik.sachsen.de/download/100\\_Berichte-A/A\\_V\\_1\\_j10.pdf](http://www.statistik.sachsen.de/download/100_Berichte-A/A_V_1_j10.pdf)

## Gesetze und Richtlinien

BAUGESETZBUCH (BauGB) in der Fassung vom 23.09.2004 zuletzt geändert am 22.07.2011

BUNDES-BODENSCHUTZ- UND ALTLASTENVERORDNUNG (BBODSCHV) vom 12. Juli 1999, zuletzt geändert durch Art. 16 G v. 31.07.2009 I 2585

GESETZ FÜR DEN VORRANG ERNEUERBARER ENERGIEN (EEG) in der Fassung vom 25.10.2008, zuletzt geändert am 12.04.2011

GESETZ ÜBER DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010, zuletzt geändert durch Artikel 11 G des Gesetzes vom 11.08.2010

GESETZ ÜBER DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM FREISTAAT SACHSEN (SächsUVPG) vom 01.09.2003, rechtsbereinigt mit Stand vom 10.05.2007, zuletzt geändert am 19.05.2010

GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (BNatSchG) in der Fassung vom 29. Juli 2009, erschienen im Bundesgesetzblatt 2009, Teil I Nr. 51 vom 6. August 2009, in Kraft getreten am 01.03.2010

GESETZ ZUM SCHUTZ UND ZUR PFLEGE DER KULTURDENKMALE IM FREISTAAT SACHSEN (Sächsisches Denkmalschutzgesetz – SächsDSchG) in der Fassung vom 03.03.1993, rechtsbereinigt mit Stand vom 01.01.2009

GESETZ ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN BODENVERÄNDERUNGEN UND ZUR SANIERUNG VON ALTLASTEN (Bundes- Bodenschutzgesetz – BBodSchG) in der Fassung vom 17.03.1998, zuletzt geändert am 09.12.2004

GESETZ ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN DURCH LUFTVERUNREINIGUNGEN, GERÄUSCHE, ERSCHÜTTERUNGEN UND ÄHNLICHE VORGÄNGE (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung vom 26.09.2002, zuletzt geändert am 01.03.2011

GESETZ ZUR ORDNUNG DES WASSERHAUSHALTS (Wasserhaushaltsgesetz– WHG) in der Fassung vom 27.07.1957, zuletzt geändert am 11. August 2010

GESETZ ZUR RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG DES FREISTAATES SACHSEN (Landesplanungsgesetz – SächsLPlG) in der Fassung vom 11. Juni 2010

RAUMORDNUNGSGESETZ (ROG) in der Fassung vom 22.12.2008, zuletzt geändert am 31.07.2009

RICHTLINIE 92/43/EWG DES RATES VOM 21.05.1992 ZUR ERHALTUNG DER NATÜRLICHEN LEBENS-RÄUME SOWIE DER WILDLEBENDEN TIERE UND PFLANZEN (Flora-Fauna-Habitatrichtlinie – FFH-RL)

RICHTLINIE 79/409/EWG DES RATES VOM 02.04.1979 ÜBER DIE ERHALTUNG DER WILDLEBENDEN VOGELARTEN (Vogelschutzrichtlinie – VS-RL)

RICHTLINIE 2001/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES VOM 27.06.2001 ÜBER DIE PRÜFUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN BESTIMMTER PLÄNE UND PROGRAMME (SUP- RL)

RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES VOM 25.06.2002 ÜBER DIE BEWERTUNG UND BEKÄMPFUNG VON UMGEBUNGSLÄRM (Umgebungslärmrichtlinie)

RICHTLINIE 2006/60/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES VOM 23.10.2000 ZUR SCHAFFUNG EINES ORDNUNGSRAHMENS FÜR MAßNAHMEN DER GEMEINSCHAFT IM BEREICH DER WASSERPOLITIK (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL)

SÄCHSISCHES GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (SächsNatSchG) in der Fassung vom 03.07.2007, zuletzt geändert am 23.09.2010

SÄCHSISCHES WASSERGESETZ (SächsWG) in der Fassung vom 18.10.2004, zuletzt geändert am 23.09.2010

STRAHLENSCHUTZVERORDNUNG (StrlSchV) in der Fassung vom 20. Juli 2001, zuletzt geändert durch Art. 1 VO zur Änderung strahlenschutzrechtlicher VO vom 4. Oktober 2011

VERFASSUNG DES FREISTAATES SACHSEN vom 27.05.1992

26. VERORDNUNG ZUR DURCHFÜHRUNG DES BUNDES-IMMISSIONSSCHUTZGESETZES – VERORDNUNG ÜBER ELEKTROMAGNETISCHE FELDER (26. BImSchV) vom 16.12.1996

39. VERORDNUNG ZUR DURCHFÜHRUNG DES BUNDES-IMMISSIONSSCHUTZGESETZES – VERORDNUNG ÜBER LUFTQUALITÄTSSTANDARDS UND EMISSIONSHÖCHSTMENGEN (39. BImSchV) vom 02.08.2010

WALDGESETZ FÜR DEN FREISTAAT SACHSEN (SächsWaldG) vom 10.04.1992, rechtsbereinigt mit Stand vom 28.12.2009

## Anlage 2

### Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Bedarf neu

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Dringlichkeits- einstufung***	Länge in [km]	voraussichtliche Gesamtkosten in Mio. €*	Planungs- stand **	Landkreis
A 14	AS Leipzig/ Messegelände - AS Leipzig/O	VB	7,2	72,6	BAU	
A 14	AS Leipzig/O - AD A 14/A 38	VB	5,9	23,8	VP	
A 72	AS B 175 (Rathendf.) - AS B 7n (Frohburg) (o)	VB	14,5	85,0	BAU	
A 72	AS B 7n (Frohburg (m) - AS S Borna	VB	6,0	65,7	BAU	
A 72	AS N Borna (B 176) -AK A 38/A 72 (BA 5.1)	VB	9,5	64,2	PE	
A 72	AS N Borna (B 176) -AK A 38/A 72 (BA 5.2)	VB	7,2	96,9	PA	
A 72	AK A 38/A 72 -AS Leipzig/Connewitz	WB*	7,7	52,0	OP	
A 72	AS Chemnitz-Süd - AS Stollberg-West	WB	14,7	68,5	OP	
A 72	AS Stollberg-West - AS Zwickau-Ost	WB	14,3	54,3	OP	
B 2	OU Bad Dübener 2. BA	WB*	2,5	10,7	OP	TDO
B 2	OU Bad Dübener/ Wellaune	VB	2,5	5,4	VE	TDO
B 2	OU Krostitz/ Hohenossig	VB	2,8	3,8	OP	TDO
B 2	OU Groitzsch/ Audigast	WB*	3,0	4,0	VP	L
B 2	OU Krostitz/ Krensitz	WB	3,5	4,7	LEB	TDO
B 2	OU Schönwölkau/ Lindenhayn	WB	2,3	3,2	LEB	TDO
B 6	Verlegung Dresden-Cossebaude	VB	4,7	61,2	VE	LH DD
B 6	Verlegung in Machern	VB	4,3	26,3	VP	L
B 6n	Verlegung sw Torgau	WB*	12,5	29,5	VP	TDO
B 6n	OU Bad Dübener	WB*	3,6	5,7	OP	TDO
B 6n	OU Kossa/Görschütz und Pressel mit Verlegung	WB*	4,5	4,7	OP	TDO
B 6	OU Kühren	WB	2,4	3,0	OP	L
B 7	Verl. nördl. Frohburg (Teil SN) o. AS A 72	VB	6,0	13,8	VE	L
B 87	AS Leipzig-Mitte (A 14) - s Eilenburg	VB	15,5	75,7	ROV	TDO
B 87	s Eilenburg - n Eilenburg	WB*	4,0	67,8	ROV	TDO
B 87	n Eilenburg - s Torgau	WB*	21,5			TDO
B 87	s Torgau - n Torgau	VB	9,0	57,0	ROV	TDO
B 92	Plauen - A 72	VB	4,5	23,5	OP	V
B 94	Reichenbach - A 72	VB	2,2	10,3	VE	V
B 95	OU Thum/ Ehrenfriedersdorf	VB	8,0	33,0	VP	ERZ
B 95	OU Burkhardtsdorf	VB	2,7	22,9	VE	ERZ
B 95	OU Wiesa/ Schönfeld	WB	3,5	15,8	OP	ERZ
B 96	OU Hoyerswerda	VB	7,3	14,3	PA	BZ
B 96	Westtangente Bautzen	VB	3,6	27,7	BAU	BZ
B 96	Verlegung Eibau - B 178	WB*	4,1	15,5	OP	GR
B 96n	Lgr. SN/BB - Hoyerswerda	VB	13,4	32,2	ROV	BZ
B 96	Groß Särchen - Königswartha	WB	9,4	16,8	OP	BZ
B 97	Bernsdorf - Lauta	WB*	9,2	25,3	OP	BZ
B 97	OU Ottendorf-Okrilla (m. V AS Hermsdorf)	neu	7,0	27,0	VP	BZ
B 98	TOU Großenhain (2. BA)	VB	5,4	10,0	BAU	MEI
B 98	OU Wildenhain	VB	2,7	7,9	VE	MEI
B 98	OU Thiendorf	VB	1,7	3,6	VP	MEI
B 98	OU Schönfeld	VB	2,6	6,2	VP	MEI
B 98	OU Glaubitz	WB	2,6	6,6	OP	MEI

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Dringlichkeits- einstufung***	Länge in [km]	voraussichtliche Gesamtkosten in Mio. €*	Planungs- stand **	Landkreis
B 101	OU Lauter	VB	4,5	68,3	VP	ERZ
B 101	Verlegung in Aue (B 101 - B 169)	VB	2,7	26,2	VE	ERZ
B101/ B173	OU Freiberg	VB	13,4	62,2	PB Klage	FG
B 101	OU Freiberg - Brand-Erbisdorf	VB	0,7	3,5	VP	FG
B 101	OU Annaberg-Buchholz	WB*	4,3	23,4	VP	ERZ
B 101	OU Schlettau	WB*	2,1			ERZ
B 101	OU Brand-Erbisdorf	WB*	5,5	16,0	VP	FG
B 101	OU Scheibenberg	WB	4,2	12,5	OP	ERZ
B 107	OU Grimma (3.BA)	VB	3,1	12,8	VE	L
B 107	A 4 - Ebersdorf (B 169)	VB	3,5	31,0	VE	FG/ C
B 107	Ebersdorf (B 169) - Südverbund Chemnitz (S 236)	VB	6,9	65,9		FG/ C
	1. BA Südverbund Chemnitz (S 236)-B 173	VB	4,5	36,8	VEG	FG/ C
	2. BA B 173 - Ebersdorf (B 169)	VB	2,4	29,1	VE	FG/ C
B 107	OU Trebsen	WB	3,5	6,1	OP	L
B 107	TOU Colditz (mit Neubau Muldebrücke)	WB	3,0	14,4	OP	L
B 115	OU Krauschwitz, 1. BA	VB	3,6	8,5	VP	GR
B 115	OU Krauschwitz, 2. BA	VB	2,4	6,1	VP	GR
B 156	OU Malschwitz/Niedergurig	VB	2,2	3,0	VE	BZ
B 156	Uhyst - Boxberg	WB	7,0	12,3	OP	GR
B 156	OU Bluno	neu	2,0	4,9	OP	BZ
B 169	Riesa - B 6	VB	5,0	21,0	BAU	MEI
B 169	B 6 - Salbitz	VB	7,6	21,9	PE	MEI/ TDO
B 169	Salbitz - Döbeln (A 14)	WB*	10,4	30,1	VP	FG
B 169	OU Göltzschtal	VB	10,4	33,8	PU	V
B 169	OU Lichtensee	VB	2,8	3,3	OP	MEI
B 169	OU Gröditz	VB	7,5	21,2	VP	MEI
B 169	OU Rossau/ Greifendorf	WB	1,9	4,5	VPG	FG
B 169	OU Schlema	WB	5,5	23,5	OP	ERZ
B 169	Aue (Bahnhofsbrücke - S 222)	WB	1,0	8,2	OP	ERZ
B 170	OU Dippoldiswalde - Altenberg	WB	18,5	27,1	OP	PIR
B 171	TOU Olbernhau	WB	1,8	6,5	OP	ERZ
B 171	OU Zöblitz	WB	2,2	19,5	OP	ERZ
B 172	OU Pirna 3. BA	VB	4,0	70,9	PE	PIR
B 173	OU Mülsen	VB	3,9	27,9	VE	Z
B 173	OU Bernsdorf	VB	2,5	10,8	VE	Z
B 173	Verl. in Flöha	VB	5,8	44,4	im Bau/ VE	FG
B 173	TOU Reichenbach	VB	1,2	6,5	OP	V
B 173	Plauen - A 72	VB	2,1	10,5	VEG	V
B 173	OU Oederan	WB*	3,9	18,9	VEG	FG
B 173	OU Oberlungwitz/Mittelbach	VB	11,4	80,3	VE	Z / C
B 173	OU Mohorn	WB	3,3	7,1	OP	PIR
B 174	Verlegung Chemnitz - Gornau	VB	4,7	34,6	BAU	C/ ERZ

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Dringlichkeits- einstufung***	Länge in [km]	voraussichtliche Gesamtkosten in Mio. €*	Planungs- stand **	Landkreis
B 174	OU Großobersdorf/Hohndorf	VB	3,3	22,6	VP	ERZ
B 174	OU Marienberg/Reitzenhain	VB	1,7	6,7	VP	ERZ
B 175/ B 180	OU Waldenburg, 2.BA	WB*	5,7	15,5	VE	Z
B 175/ B 180	OU Waldenburg, 3.BA	WB	1,4	7,5	OP	Z
B 175	OU Rochlitz	WB	4,2	18,0	OP	FG
B 178	A 4 - S 112 (Nostitz)	VB	5,1	41,4	PA	GR
B 178	Obercunnersdorf - Niederoderwitz	VB	10,2	46,1	BAU	GR
B 178	Niederoderwitz - Zittau	VB	5,9	20,5	PE	GR
B 180	OU Thalheim	WB*	6,0	22,2	VE	ERZ
B 181	A 9 - Stadtgrenze Leipzig	VB	4,3	11,3	PA	TDO
B 182	OU Strehla	WB	5,6	7,8	OP	MEI
B 182	OU Dommitzsch/Greudnitz, Wörblitz, Proschwitz	WB	4,1	4,5	OP	TDO
B 282	OU Mehltheuer	WB	3,5	15,5	OP	V
B 282	OU Mühltroff	WB	4,5	18,0	OP	V
B 282	OU Syrau	WB	3,8	16,8	OP	V
B 283	Verlegung in Aue	WB	1,1	4,2	OP	ERZ

\* voraussichtliche Gesamtkosten (Bau- und Grunderwerbskosten); Anteil für Baulastträger (Bund) Stand Februar 2012

\*\* Planungsstand Februar 2012

\*\*\* Dringlichkeitseinstufung gemäß Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004

VB .....Vordringlicher Bedarf

WB\* ...Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

WB ... Weiterer Bedarf

neu ... nicht im Bedarfsplan Bundesfernstraßen enthalten

#### Maßnahmetyp

OU ... Ortsumgehung

TOU....Teilortsumgehung

BA.....Bauabschnitt

AS.....Anschlussstelle

AK.....Autobahnkreuz

#### Planungsstand

OP = ohne Planung

VP = Aufstellung Vorplanung

ROV = Raumordnungsverfahren

LEB = Vorplanung/ Linienführung bestätigt

VE = Aufstellung Vorentwurf

VEG = Vorentwurf genehmigt

PA = Planfeststellung beantragt

PE = Erörterung im Planfeststellungsverfahren fand statt

PB = Planfeststellungsbeschluss erlassen

PB Klage = Planfeststellungsbeschluss wird beklagt

PU = Planfeststellung unanfechtbar

Bau = im Bau

VF = Verkehrsfreigabe erfolgt



# Anlage 3

## Entwicklung der Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren

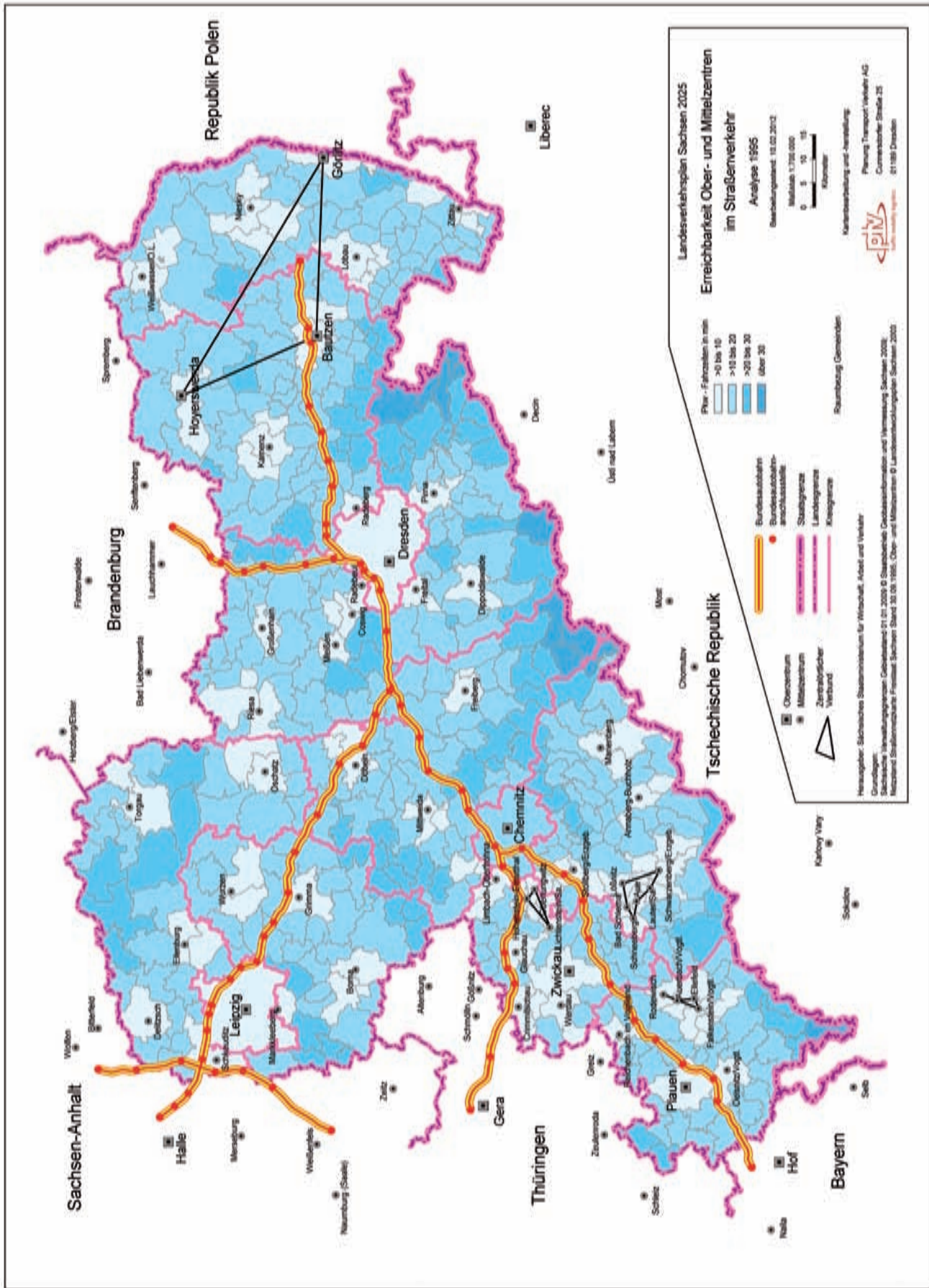
Die Entwicklung der Angebotsqualität im Straßenverkehr wurde über Erreichbarkeitsanalysen visualisiert. Als Ergänzung zu den in Kapitel 5.1 ausgewiesenen Entwicklungen der Pkw-Fahrzeiten aus den Gemeinden zu der nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle für die Zeithorizonte 1995, 2010 und 2025 werden nachfolgend die Erreichbarkeiten zu den Mittel- und Oberzentren dargestellt.

Die Mittelzentren stellen in Ergänzung zu den Oberzentren ein räumlich ausgewogenes Grundgerüst zur Sicherung von Versorgungsqualitäten in den einzelnen Teilräumen dar. Den Anlagen 3.1 – 3.3 ist zu entnehmen, dass für die untersuchten Netzzustände für das jeweilige Bezugsjahr sämtliche zentralörtlichen Einrichtungen der Mittel- bzw. Oberzentren (soweit diese näher liegen als das nächstgelegene Mittelzentrum) von allen Gemeinden aus in weniger als 45 Minuten Pkw-Fahrzeit erreichbar sind.

Während im Jahr 1995 noch aus rund 30 % der Gemeinden mehr als 45 Minuten und aus rund 10 % der Gemeinden mehr als 60 Minuten Pkw-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum benötigt wurden, verbesserte sich die Erreichbarkeit bis zum Analysejahr 2010. Mit dem heutigen Straßennetz benötigen nur noch rund 3 % der sächsischen Gemeinden mehr als einer Stunde Fahrzeit, um das nächste Oberzentrum zu erreichen. Zum Prognosehorizont 2025 werden sich infolge der bis dahin realisierten Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz noch einmal verbesserte Erreichbarkeiten der Oberzentren ergeben. Aus über 80 % der sächsischen Gemeinden ist dann das nächste Oberzentrum in weniger als 45 Minuten Fahrzeit erreichbar. Nur aus sechs Gemeinden ist eine Pkw-Fahrzeit von ca. einer Stunde zu erwarten.

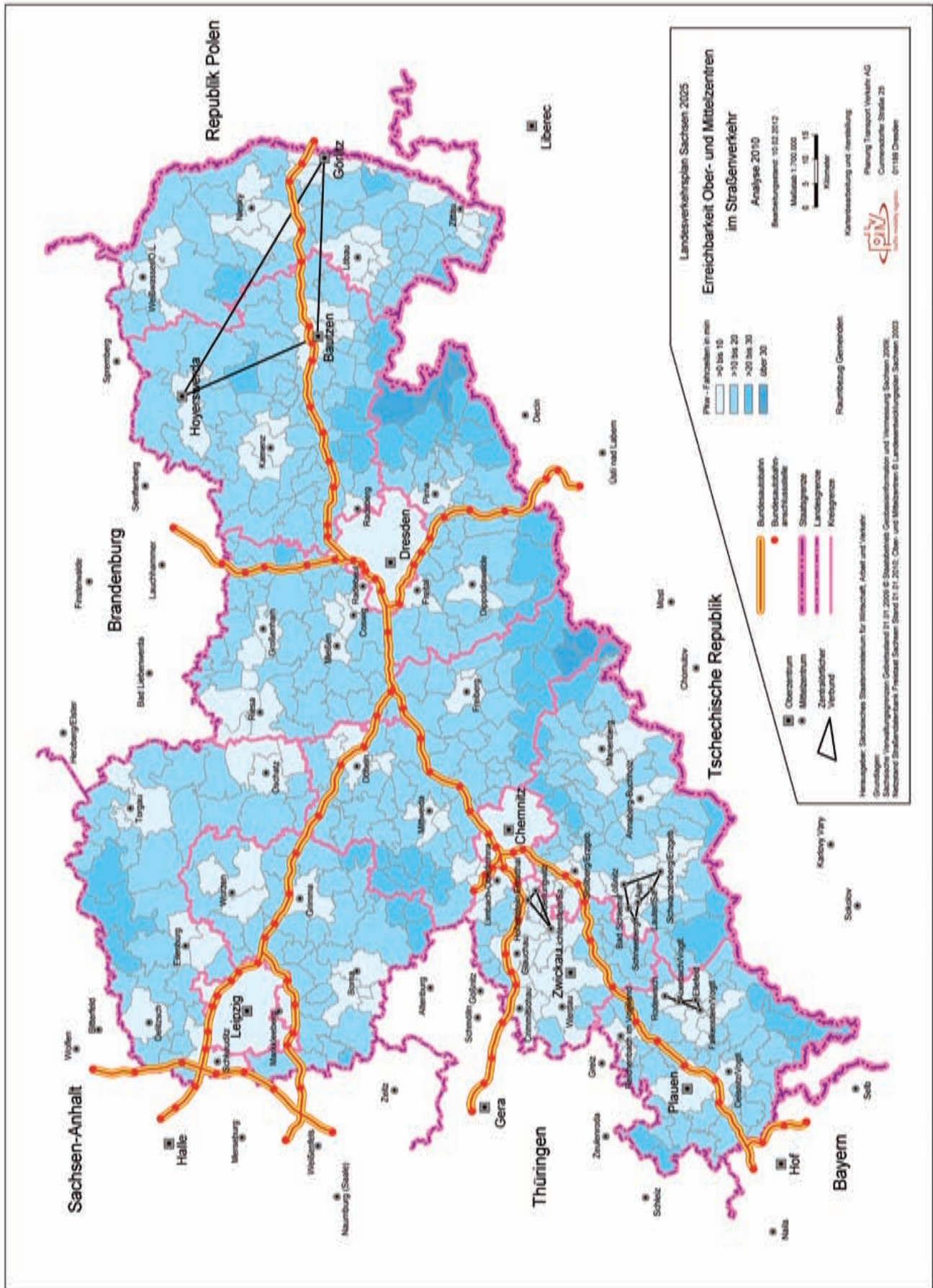
# Anlage 3.1

## Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren im Straßenverkehr im Jahr 1995



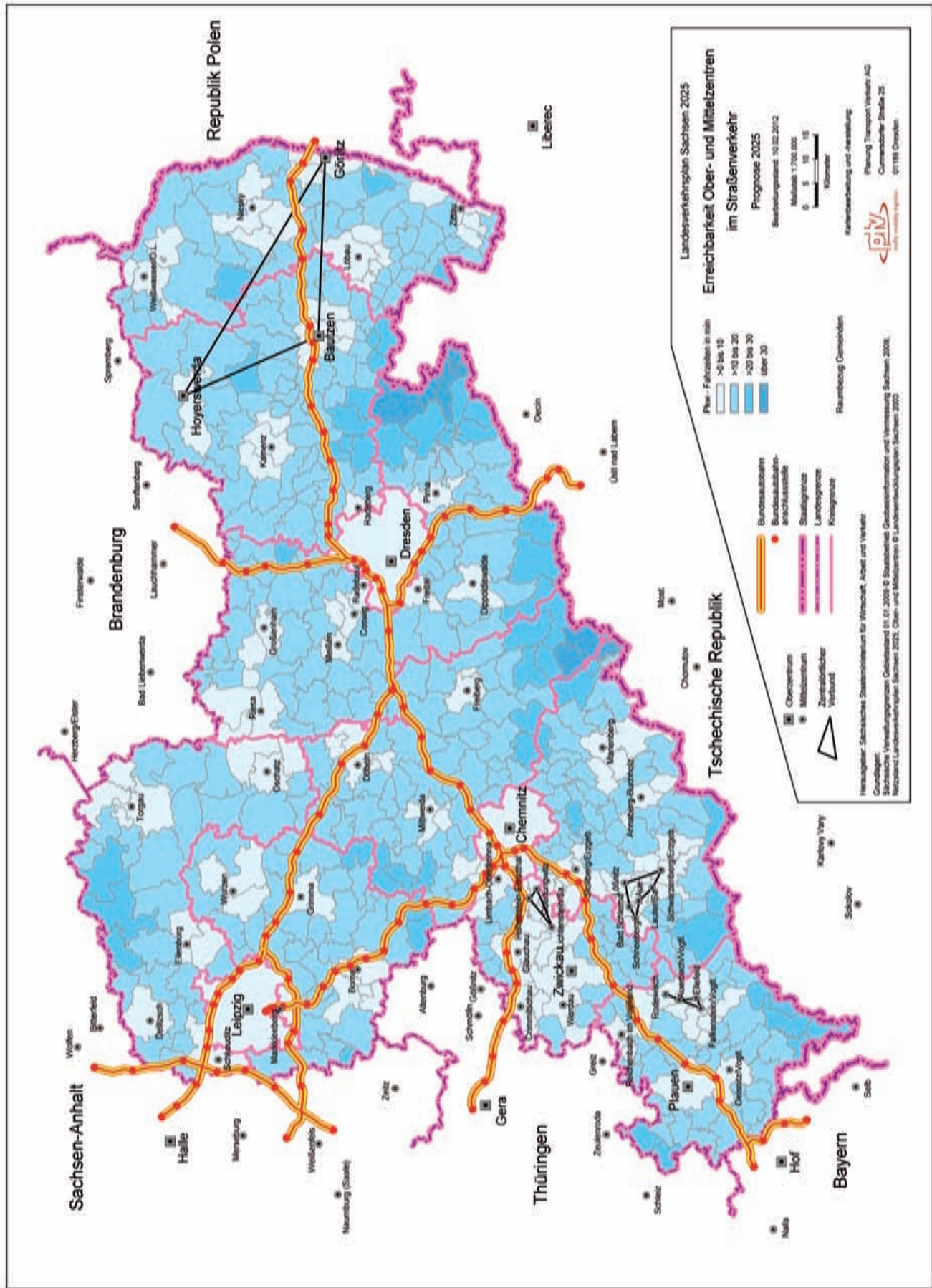
# Anlage 3.2

## Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren im Straßenverkehr im Jahr 2010



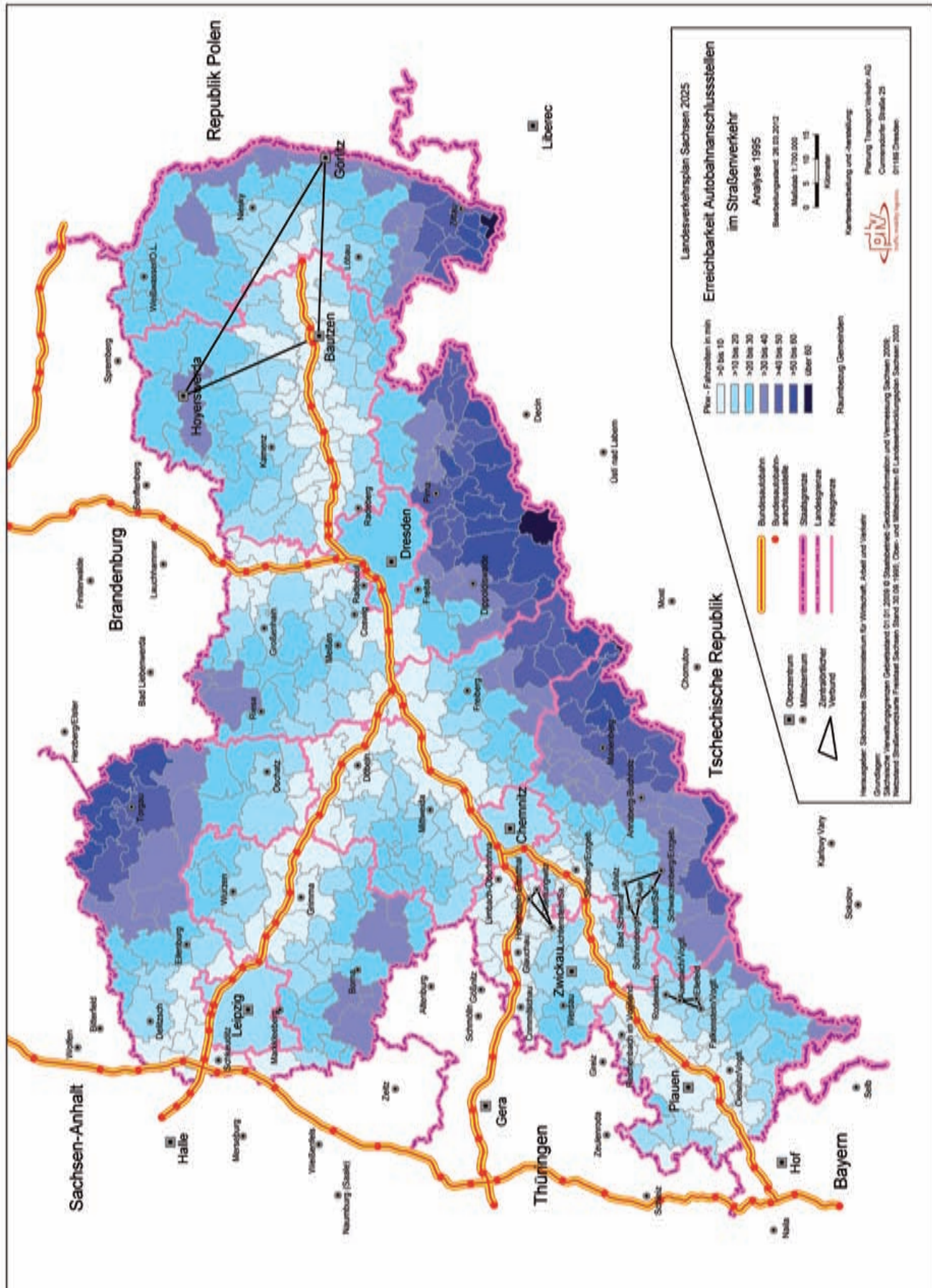
# Anlage 3.3

## Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren im Straßenverkehr im Jahr 2025



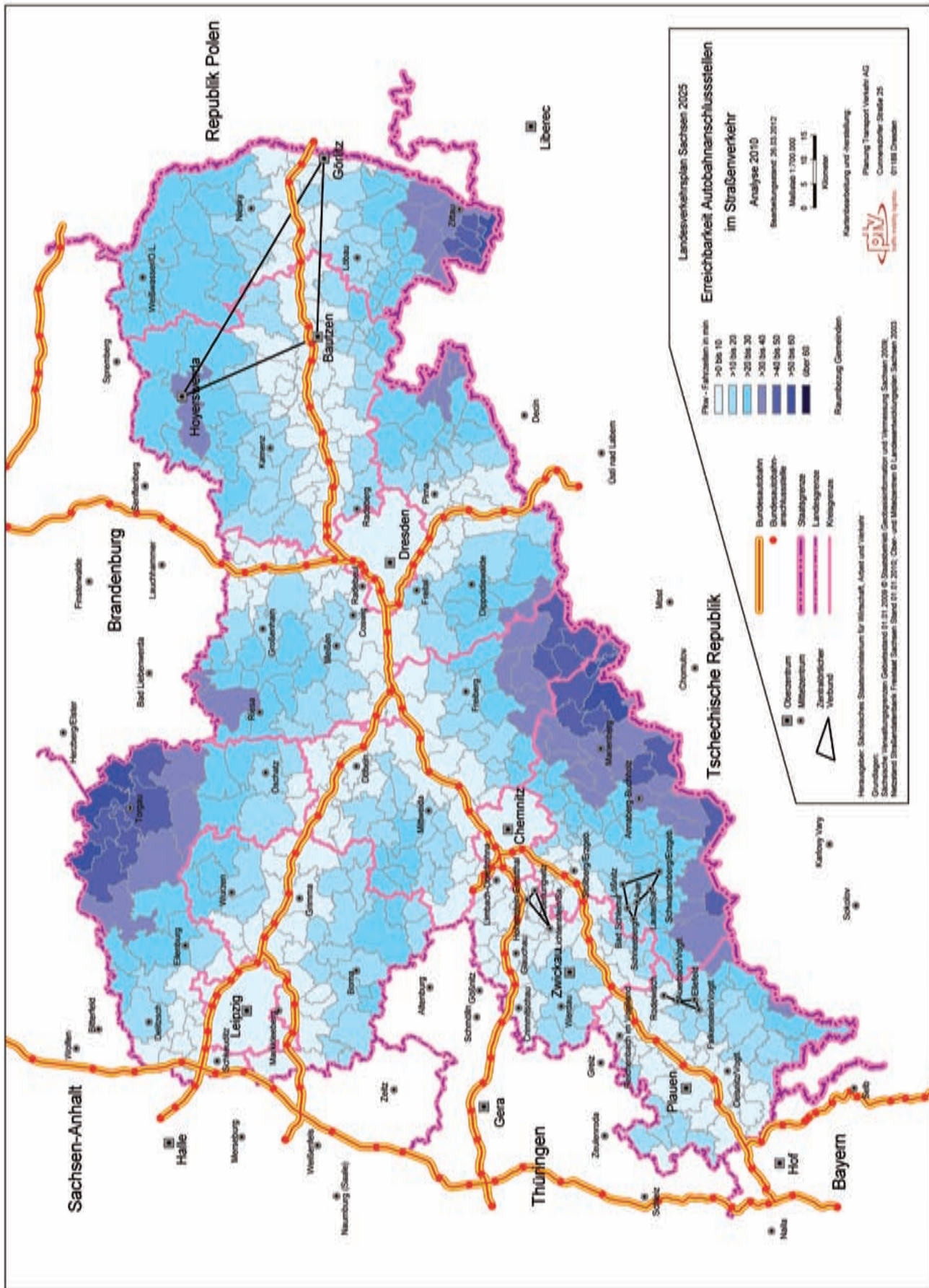
# Anlage 4.1

## Entwicklung der Erreichbarkeit von Autobahnanschlüssen 1995



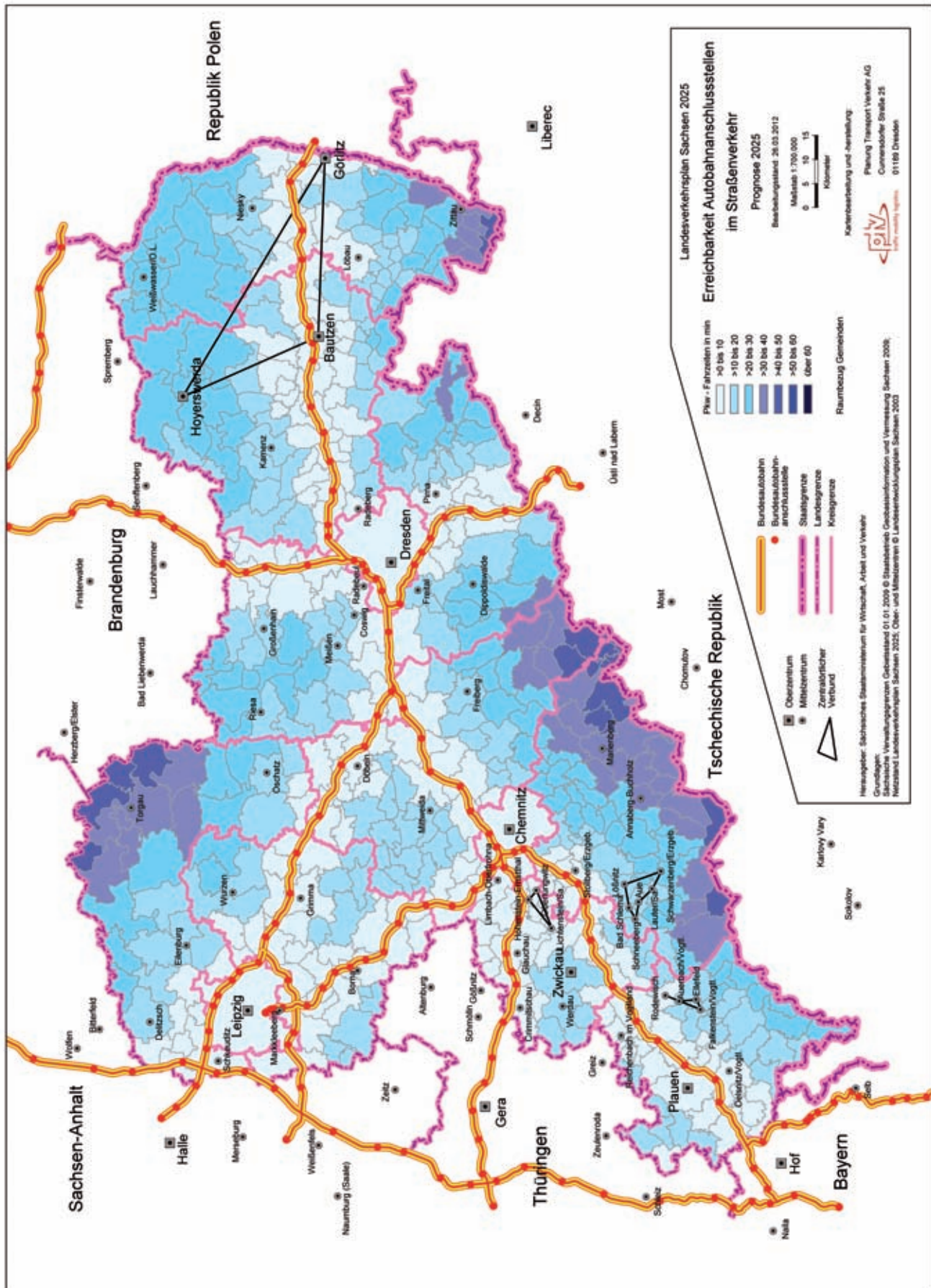
# Anlage 4.2

## Entwicklung der Erreichbarkeit von Autobahnanschlüssen 2010



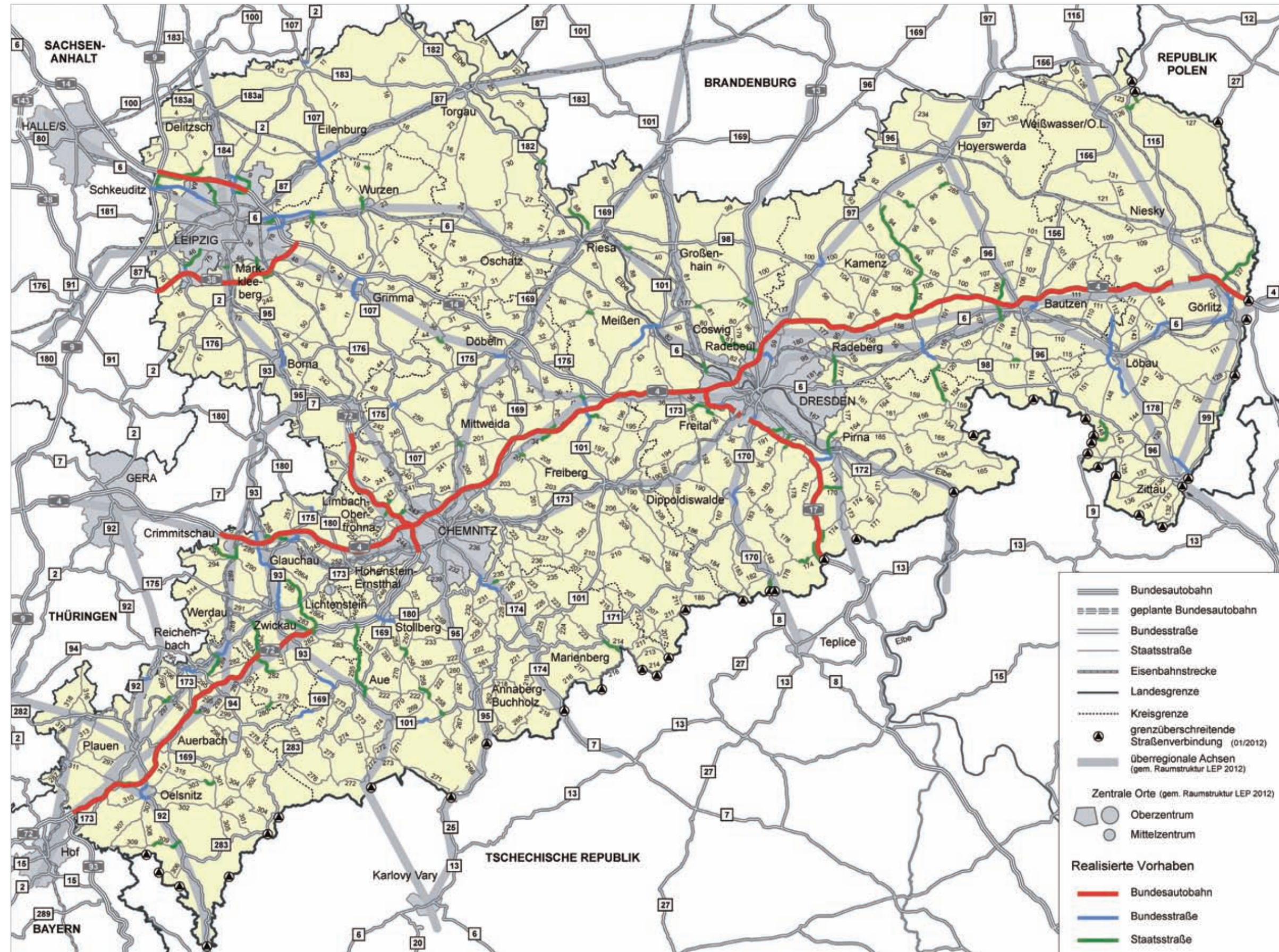
# Anlage 4.3

## Entwicklung der Erreichbarkeit von Autobahnanschlüssen 2025



## Anlage 5

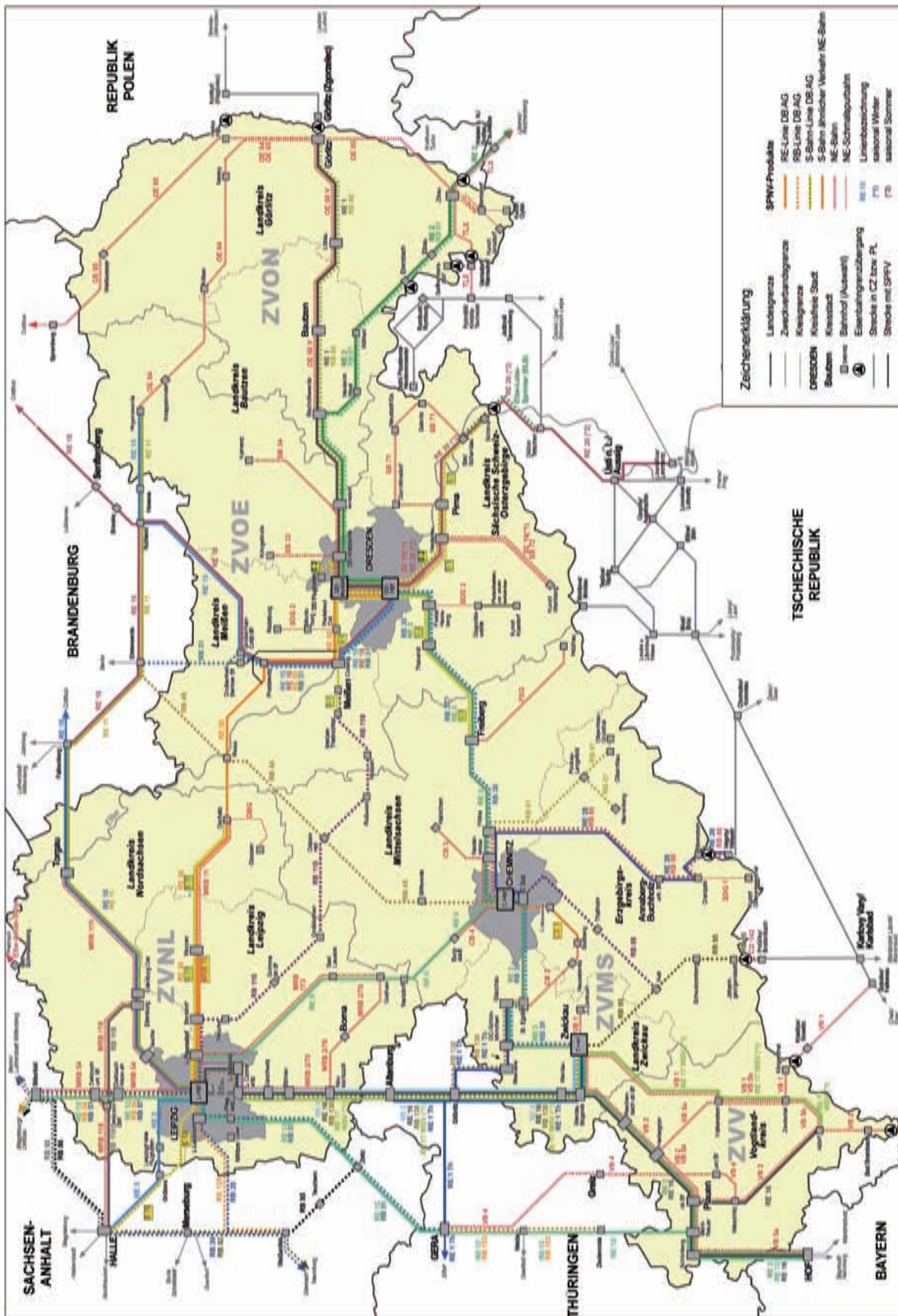
Realisierte Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Neubauvorhaben Staatsstraßen 1991 – 2011



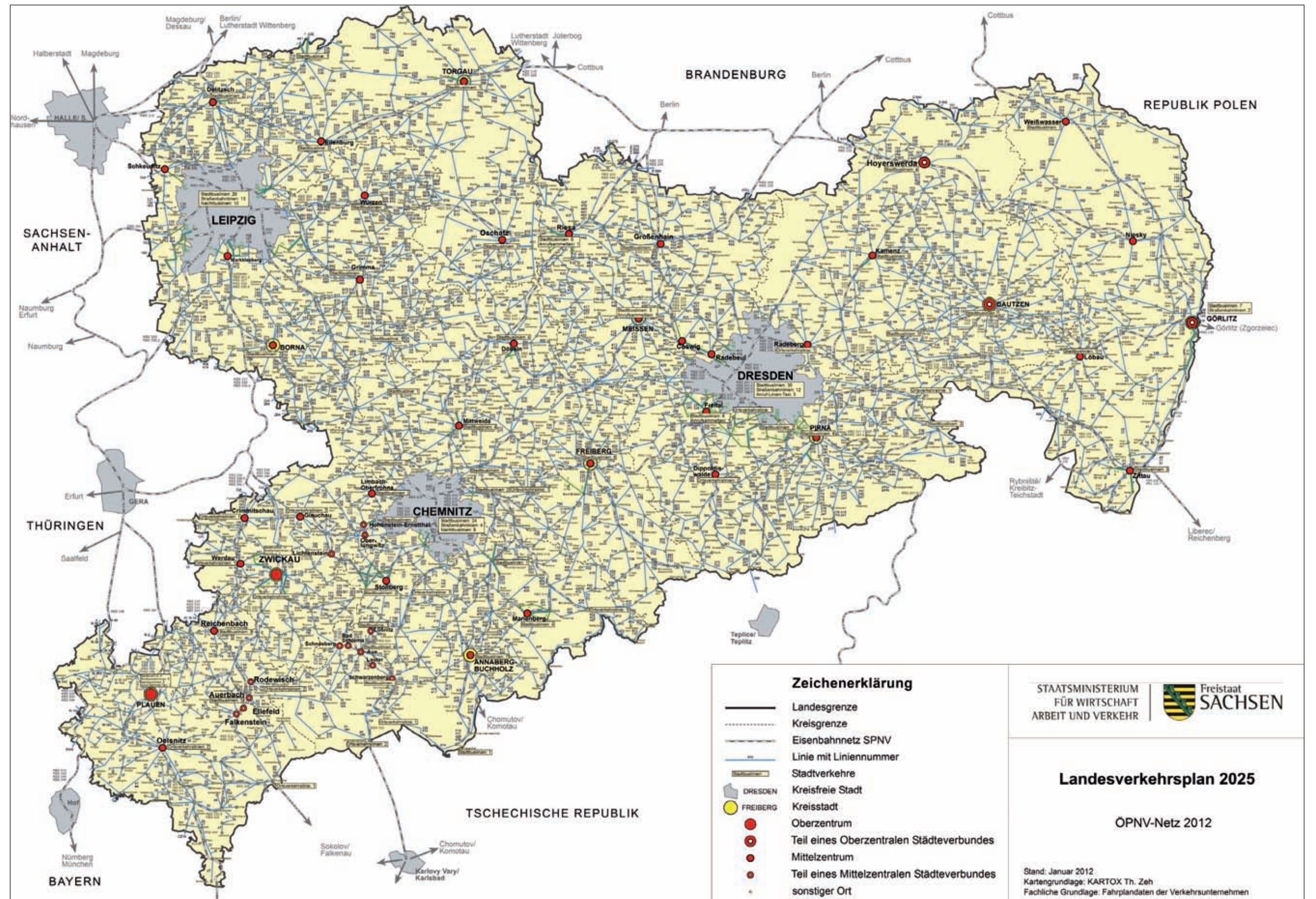


# Anlage 6

## Schienerpersonennahverkehrsnetz



Anlage 7  
ÖPNV-Netz und Angebot



# Anlage 8

## Übersicht geprüfter Neubauvorhaben Staatsstraßen

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Länge in [km]	Gesamtkosten in Mio. €*	Planungsstand **	Landkreis	Maßnahmetyp
1	OU Grebehna	1,8	2,2	VP	TDO	OU
8	OU Radefeld	1,5	1,8	VE	TDO	OU
11	V in Grimma, 2.BA	0,4	2,1	OP	L	BÜ
11	OU Bad Düben	1,8	3,0	OP	TDO	OU
19	OU Böhlitz, 1.BA	1,5	1,8	OP	L	OU
21	Straßenverbindung zwischen B 182 und B 6	15,0	7,1	VE	TDO	V
23	V in Wurzen	3,0	3,3	OP	L	V
24	OU Dahlen	3,5	4,4	OP	TDO	OU
24	OU Wermsdorf (S24)	3,3	5,5	VP	TDO	OU
24	OU Luppa (Wermsdorf)	2,5	4,0	OP	TDO	OU
25	OU Beilrode	1,5	3,0	OP	TDO	BÜ
29	TOU Großböhma	0,8	1,3	OP	TDO	OU
31	OU Mügeln/Schweta***	6,6	16,5	Bau	TDO	OU
32	OU Lommatzsch, 1.BA-Teil 1***	1,0	1,5	VF	MEI	OU
32	OU Lommatzsch, 1.BA, Teil 2 (Verbindung S85 - S32 östl. Lommatzsch)	0,8	1,1	VP	MEI	OU
32	OU Lommatzsch, 2.BA (S32/S85)	2,2	5,1	OP	MEI	OU
32	V in Döbeln	1,7	16,6	VE	FG	V
35	OU Ostrau	1,1	2,5	OP	FG	OU
36	V westl. Wilsdruff mit Umbau AS Wilsdruff (A4)	2,5	4,2	VP	SSO	V
36	OU Ragewitz	1,4	1,7	OP	L	OU
38	OU Pomßen/Grethen	5,2	6,0	OP	L	OU
38	OU Wermsdorf (S38)	4,5	16,2	PE	TDO	OU
40	Neubau zwischen Nünchritz und B 6	12,5	31,9	VP	MEI	V
43	V westlich Brandis***	3,3	6,6	Bau	L	V
44	V bei Hohnbach	1,9	1,9	OP	L	V
45	V östlich Brandis	1,9	1,2	VP	L	V
45	V östlich Polenz	1,8	1,6	VP	L	V
45	OU Klinga	3,2	3,3	VP	L	OU
46	V östl. Markkleeberg (Bornaische Straße - B 186 Ost)	3,3	15,7	VEG	L	V
49	TOU Pomßen	0,9	1,0	OP	L	OU
58	V bei Bärnsdorf	1,3	1,5	VP	MEI	V
65	V Südl. Groitzsch	1,0	1,8	OP	L	V
71	OU Lippendorf	1,5	2,5	OP	L	OU
80	V/A in Weinböhma	3,5	7,5	VP	MEI	V
80	V südl. Auer***	3,1	6,5	VF	MEI	V
84	N Niederwartha-Meißen 1. BA; Teil 2***	2,1	25,1	VF	MEI	V
	N Niederwartha-Meißen 2. BA Teil 2.1***	1,3	26,7	Bau	MEI	V
	N Niederwartha-Meißen 2. BA Teil 2.2	2,1	20,4	PA	MEI	V
84	N Niederwartha-Meißen 3. BA	4,1	20,1	VE	MEI	V
84	N Niederwartha-Meißen 4. BA	1,2	2,8	OP		V

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Länge in [km]	Gesamtkosten in Mio. € *	Planungsstand **	Landkreis	Maßnahmetyp
88	Verlegung östlich Nünchritz	2,0	4,0	OP	MEI	V
88	V nördl. Kreinitz	1,8	2,5	OP	MEI	V
88	A Röderau mit Beseitigung des BÜ	2,0	4,2	OP	MEI	BÜ
91	OU Radeburg (Westumfahrung)	1,9	3,6	PA	MEI	OU
94	OU Bernsdorf	3,2	13,3	PB	BZ	OU
95	OU Kamenz (Südspange)/S 100	4,8	10,4	LEB	BZ	OU
95	OU Pulsnitz	3,9	10,1	OP	BZ	OU
95	OU Wittichenau/ Keula	1,5	2,0	OP	BZ	OU
95	OU Radeberg (Südumfahrung), S 95 bis S 177	3,6	6,0	OP	BZ	OU
96	V in Volkersdorf	1,5	2,0	OP	MEI	V
100	OU Kamenz (Nordwestumgehung)	2,0	3,0	LEB	BZ	OU
101	OU Crostwitz	1,0	1,0	OP	BZ	OU
106	OU Bautzen Südumgehung, 2.BA	5,9	19,9	VEG	BZ	OU
106	Südumgehung Bautzen, 3. BA (B96 bis B6)	4,6	6,3	OP	BZ	OU
107	OU Quatitz	1,5	3,0	OP	BZ	OU
111	OU Reichenbach	2,5	3,9	OP	GR	OU
111	Südwestumgehung Görlitz 1. BA, B 6-S 111	5,3	10,9	PE	GR	V
111	Südwestumgehung Görlitz 2. BA (OU Kunnerwitz)	2,5	5,6	PA	GR	V
111	OU Bautzen-Ost, 2.BA (B6 bis A4 - B 156)	5,0	8,5	OP	BZ	OU
121	V westl. Rothenburg neu: BÜ-Beseitigung Horka	2,0	5,0	OP	GR	BÜ
122	OU Kleinradmeritz	1,6	3,0	OP	GR	OU
126	OU Weißwasser	2,5	3,8	OP	GR	OU
127	OU Rothenburg	9,5	11,6	OP	GR	OU
127	V nördl. Weißkeißel 2. BA	3,5	4,1	VE	GR	V
127	Zubringer GÜG Krauschwitz (D/PL)***	2,0	5,6	VF	GR	GÜG
127	Zubringer GÜG Deschka (D/PL)	1,2	5,2	VP	GR	GÜG
128	V südl. Hagenwerder	1,0	2,8	OP	GR	V
129	V Wendisch - Paulsdorf	1,0	1,5	OP	GR	BÜ
131	OU Reichwalde S131/ S153	2,7	4,3	OP	GR	OU
131	OU Kringelsdorf	1,0	1,9	VP	GR	OU
131	Spreestrasse, 2.BA	4,6	6,0	ROV	BZ	V
133	V westl. Olbersdorf	8,0	16,5	OP	GR	V
135	OU Großschönau	4,6	6,2	OP	GR	OU
135	V nördl. Spitzkunnersdorf	5,0	9,0	OP	GR	V
139	OU Mittelherwigsdorf	1,2	3,2	OP	GR	OU
142	Verl. Querverbindung B96 - S148n	2,2	5,5	OP	GR	V
152	OU Oppach	2,2	4,7	OP	GR	OU
159	V bei Neustadt/ Sachsen	3,2	8,7	OP	SSO	V
174	V Börnersdorf-Bad Gottleuba	4,3	12,8	VP	SSO	V
175	OU Wittgensdorf	3,0	6,1	VE	SSO	OU
176	V Pirna-südlich Liebstadt	12,4	18,9	VE	SSO	V
177	V südlich Großerkmannsdorf	4,2	16,2	VE	BZ	V

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Länge in [km]	Gesamtkosten in Mio. € *	Planungsstand **	Landkreis	Maßnahmetyp
177	Radeberg - A4	6,7	28,3	PA	BZ	V
177	OU Seifersdorf	8,3	19,1	VP	BZ	OU
177	Ausbau n. Pirna	5,0	38,2	PB	SSO	V
177	OU Wünschendorf/ Eschdorf	5,4	24,7	PA	SSO	OU
177	Ortsumgehung Ottendorf-Okrilla	9,0	13,5	OP	BZ	OU
177	OU Großdittmannsdorf	2,7	2,8	OP	MEI	OU
177	OU Gröbern	1,3	1,3	OP	MEI	OU
177	OU Ullendorf	4,9	6,1	VE	MEI	OU
184	OU Frauenstein	4,5	19,5	LEB	FG	OU
191	V nördl. Rippien/Goppeln***	3,7	10,3	Bau	SSO	V
192	OU Grumbach	3,0	10,6	VP	SSO	OU
200	V Lichtenau/Ottendorf	1,2	7,5	PU	FG	V
200	OU Mittweida	5,9	23,9	VE	FG	OU
216	N Olbernhau - BGr D/CZ	0,4	2,2	VE	ERZ	GÜG
218	Verlegung Annaberg-Buchholz - Marienberg	5,9	16,5	OP	ERZ	V
222	OU Geyer (S 222/S 260)	5,4	27,8	VE	ERZ	OU
222	(B101) OU Wolkenstein/Falkenbach	2,9	8,0	PA	ERZ	OU
223	OU Augustusburg S 223/S 236	3,8	13,7	VE	FG	OU
223	OU Augustusburg S 236neu, Querspange	1,2	2,5	OP	FG	OU
223	V in Flöha***	0,7	4,2	Bau	FG	V
223	OU Pockau	1,6	6,3	OP	ERZ	OU
223	OU Lengefeld	3,8	6,8	OP	ERZ	OU
223	V Waldkirchen	1,5	2,7	LEB	ERZ	V
241	OU Niederfrohna	3,5	7,5	PE	FG/Z	OU
242	OU Störmthal	3,3	9,3	PB	L	OU
242	OU Burgstädt / Taura	3,2	14,5	PB Klage	FG	OU
242	Verlegung Wüstenbrand	3,1	15,0	VP	Z	V
244	V Limbach-Oberfrohna	1,2	2,1	OP	Z	V
247	Verlegung westl. Lunzenau	4,7	9,6	VE	FG	V
247	V in Lunzenau	0,4	2,0	VP	FG	V
250	OU Erlau	1,6	2,9	OP	FG	OU
251	V Oberwiera	0,5	1,0	OP	Z	V
255	OU Lichtenstein	2,6	5,2	OP	Z	OU
257	OU Zwönitz (nördl.)	3,6	4,7	OP	ERZ	OU
282	OU Kirchberg	8,6	31,3	PE	Z	OU
283	V BAB-Zubringer Zwickau-Ost 2.BA***	2,6	11,5	VF	Z	V
288	V nördl. Glauchau	1,9	4,8	PB Klage	Z	V
288	Verlegung zwischen S 289 und B 93 bei Waldsachsen	1,8	6,0	VP	Z	OU
289	V Neukirchen	5,4	30,2	PB Klage	Z	V
289	V nördl. Werdau	2,8	12,5	PU	Z	V
289	V Fraureuth/ Ruppertsgrün	2,6	15,6	PA	Z	V
289	V Römersgrün	3,5	12,2	VE	Z	V

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Länge in [km]	Gesamtkosten in Mio. €*	Planungsstand **	Landkreis	Maßnahmetyp
289	OU Gablenz	3,9	11,5	OP	Z	OU
293	V BAB-Zubr. Zwickau-West, 2. BA B 173-B 175***	4,2	15,9	Bau	Z	V
293	Ringschluss nordwestlich Zwickau von B 175 bis B 93 TA 1: B 175 bis S 290	2,8	11,2	OP	Z	V
293	Ringschluss nordwestlich Zwickau von B 175 bis B 93 TA 2: B 290 bis B 93	4,2	16,8	OP	Z	V
297	Verlegung westlich Plauen	3,7	4,8	OP	V	V
298	OU Brockau	0,9	1,5	PA	V	OU
298	OU Kleingera	1,4	3,4	VE	V	OU
299	V westl. Rodewisch***	5,6	15,8	Bau	V	V
302	OU Schöneck	2,0	8,5	OP	V	OU
304	OU Grünbach	4,7	17,5	VP	V	OU
306	Verlegung in Bad Elster	4,3	27,6	VP	V	V
308	OU Obereichigt	1,4	2,0	OP	V	OU
309	OU Posseck	1,3	3,4	PA	V	OU
309	Verlegung bei Tiefenbrunn	2,0	3,4	VP	V	V
311	Verlegung westl. Weischlitz	7,7	13,0	VP	V	V

\* voraussichtliche Gesamtkosten (Bau- und Grunderwerbskosten); Anteil Freistaat Sachsen, Planungsstand Februar 2012

\*\* Planungsstand Februar 2012

\*\*\* Diese Maßnahmen wurden aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes keiner Bedarfsprüfung unterzogen.

#### Maßnahmetyp

V ... Verlegung

BÜ ... Beseitigung Bahnübergang

OU ... Ortsumgehung

GÜG ... Grenzübergang

#### Planungsstand

OP ... ohne Planung

VP ... Aufstellung Vorplanung

ROV ... Raumordnungsverfahren

LEB ... Vorplanung/ Linienführung bestätigt

VE ... Aufstellung Vorentwurf

VEG ... Vorentwurf genehmigt

PA ... Planfeststellung beantragt

PE ... Erörterung im Planfeststellungsverfahren fand statt

PB ... Planfeststellungsbeschluss erlassen

PB Klage ... Planfeststellungsbeschluss wird beklagt

PU ... Planfeststellung unanfechtbar

Bau ... im Bau

VF ... Verkehrsfreigabe erfolgt

# Anlage 9

## Übersicht Neubauvorhaben Staatsstraßen Dringlichkeitsstufe 1

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Länge in [km]	Gesamtkosten in Mio. €*	Planungsstand **	Landkreis	Maßnahmetyp
11	V in Grimma, 2. BA	0,4	2,1	OP	L	BÜ
31	OU Mügeln/Schweta***	6,6	16,5	Bau	TDO	OU
32	OU Lommatzsch, 1. BA, Teil2 (Verbindung S 85 - S 32 östl. Lommatzsch)	0,8	1,1	VP	MEI	OU
36	V westl. Wilsdruff mit Umbau AS Wilsdruff (A4)	2,5	4,2	VP	PIR	V
38	OU Wermsdorf (S38)	4,5	16,2	PE	TDO	OU
43	V westlich Brandis***	3,3	6,6	Bau	L	V
65	V Südl. Groitzsch	1,0	1,8	OP	L	V
	<i>N Niederwartha-Meißen 2. BA Teil 2.1***</i>	1,3	26,7	Bau	MEI	V
	<i>N Niederwartha-Meißen 2. BA Teil 2.2</i>	2,1	20,4	PA	MEI	V
84	N Niederwartha-Meißen 3. BA	4,1	20,1	VE	MEI	V
88	Verlegung östlich Nünchritz	2,0	4,0	OP	MEI	V
94	OU Bernsdorf	3,2	13,3	PB	BZ	OU
106	OU Bautzen Südumgehung, 2. BA	5,9	19,9	VEG	BZ	OU
121	V westl. Rothenburg neu: BÜ-Beseitigung Horka	2,0	5,0	OP	GR	BÜ
127	Zubringer GÜG Deschka (D/PL)	1,2	5,2	VP	GR	GÜG
177	V südlich Großerkmannsdorf	4,2	16,2	VE	BZ	V
177	Radeberg - A4	6,7	28,3	PA	BZ	V
177	Ausbau n. Pirna	5,0	38,2	PB	PIR	V
177	OU Wünschendorf/ Eschdorf	5,4	24,7	PA	PIR	OU
191	V nördl. Rippien/Goppeln***	3,7	10,3	Bau	PIR	V
200	V Lichtenau/Ottendorf	1,2	7,5	PU	FG	V
200	OU Mittweida	5,9	23,9	VE	FG	OU
216	N Olbernhau - BGR D/CZ	0,4	2,2	VE	ERZ	GÜG
222	(B101) OU Wolkenstein/Falkenbach	2,9	8,0	PA	ERZ	OU
223	V in Flöha***	0,7	4,2	Bau	FG	V
241	OU Niederfrohna	3,5	7,5	PE	Z	OU
242	OU Störmthal	3,3	9,3	PB	L	OU
247	Verlegung westl. Lunzenau	4,7	9,6	VE	FG	V
282	OU Kirchberg	8,6	31,3	PE	Z	OU
288	V nördl. Glauchau	1,9	4,8	PB Klage	Z	V
288	Verlegung zwischen S 289 und B 93 bei Waldsachsen	1,8	6,0	VP	Z	OU
289	V Neukirchen	5,4	30,2	PB Klage	Z	V
289	V nördl. Werdau	2,8	12,5	PU	Z	V
289	V Fraureuth/ Ruppertsgrün	2,6	15,6	PA	Z	V
289	V Römersgrün	3,5	12,2	VE	Z	V
293	V BAB-Zubr. Zwickau-West, 2. BA B 173-B175***	4,2	15,9	Bau	Z	V
298	OU Brockau	0,9	1,5	PA	V	OU
298	OU Kleingera	1,4	3,4	VE	V	OU
299	V westl. Rodewisch***	5,6	15,8	Bau	V	V
309	OU Posseck	1,3	3,4	PA	V	OU

Die nachstehende Tabelle enthält die Vorhaben, welche während der Fortschreibung des Landesverkehrsplanes bereits für den Verkehr freigegeben wurden. Diese Straßenbauvorhaben wurden aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes keiner Bedarfsprüfung unterzogen

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Länge in [km]	Gesamtkosten in Mio. € *	Planungsstand **	Landkreis	Maßnahmetyp
32	OU Lommatzsch, 1.BA-Teil 1	1,0	1,5	VF	MEI	OU
80	V südl. Auer	3,1	6,5	VF	MEI	V
84	N Niederwartha-Meißen 1. BA; Teil 2	2,1	25,1	VF	MEI	V
127	Zubringer GÜG Krauschwitz (D/PL)	2,0	5,6	VF	GR	GÜG
283	V BAB-Zubringer Zwickau-Ost 2.BA	2,6	11,5	VF	Z	V

\* voraussichtliche Gesamtkosten (Bau- und Grunderwerbskosten); Anteil Freistaat Sachsen, Stand Februar 2012

\*\* Planungsstand Februar 2012

\*\*\* Diese Straßenbauvorhaben wurden aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes keiner Bedarfsprüfung unterzogen.

#### Maßnahmetyp

V ... Verlegung

BÜ ... Beseitigung Bahnübergang

OU ... Ortsumgehung

GÜG ... Grenzübergang

#### Planungsstand

OP ... ohne Planung

VP ... Aufstellung Vorplanung

ROV ... Raumordnungsverfahren

LEB ... Vorplanung/ Linienführung bestätigt

VE ... Aufstellung Vorentwurf

VEG ... Vorentwurf genehmigt

PA ... Planfeststellung beantragt

PE ... Erörterung im Planfeststellungsverfahren fand statt

PB ... Planfeststellungsbeschluss erlassen

PB Klage ... Planfeststellungsbeschluss wird beklagt

PU ... Planfeststellung unanfechtbar

Bau ... im Bau

VF ... Verkehrsfreigabe erfolgt



# Anlage 10

## Übersicht Neubauvorhaben Staatsstraßen Dringlichkeitsstufe 2

Str.-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	Länge in [km]	Gesamtkosten in Mio. €*	Planungsstand **	Landkreis	Maßnahmetyp
1	OU Grebehna	1,8	2,2	VP	TDO	OU
25	OU Beilrode	1,5	3,0	OP	TDO	BÜ
84	N Niederwartha-Meißen 4. BA	1,2	2,8	OP	MEI	V
80	V/A in Weinböhlen <sup>1)</sup>	3,5	7,5	VP	MEI	V
88	A Röderau mit Beseitigung des BÜ	2,0	4,2	OP	MEI	BÜ
91	OU Radeburg (Westumfahrung)	1,9	3,6	PA	MEI	OU
95	OU Kamenz (Südspange)/S 100	4,8	10,4	LEB	BZ	OU
95	OU Pulsnitz <sup>2)</sup>	3,9	10,1	OP	BZ	OU
106	Südumgehung Bautzen, 3. BA (B 96 bis B 6) <sup>3)</sup>	4,6	6,3	OP	BZ	OU
111	Südwestumgehung Görlitz 1. BA, B 6-S 111 <sup>4)</sup>	5,3	10,9	PE	GR	V
111	Südwestumgehung Görlitz 2. BA (OU Kunnerwitz) <sup>4)</sup>	2,5	5,6	PA	GR	V
129	V Wendisch - Paulsdorf	1,0	1,5	OP	GR	BÜ
142	Verl. Querverbindung B 96 - S 148n	2,2	5,5	OP	GR	V
177	OU Seifersdorf <sup>2)</sup>	8,3	19,1	VP	BZ	OU
192	OU Grumbach	3,0	10,6	VP	PIR	OU
242	OU Burgstädt / Taura	3,2	14,5	PB Klage	FG	OU
242	Verlegung Wüstenbrand	3,1	15,0	VP	Z	V
247	V in Lunzenau	0,4	2,0	VP	FG	V
289	OU Gablenz	3,9	11,5	OP	Z	OU
293	Ringschluss nordwestlich Zwickau von B 175 bis B 93 TA 1: B 175 bis S 290	2,8	11,2	OP	Z	V
293	Ringschluss nordwestlich Zwickau von B 175 bis B 93 TA 2: B 290 bis B 93	4,2	16,8	OP	Z	V
302	OU Schöneck <sup>5)</sup>	2,0	8,5	OP	V	OU
304	OU Grünbach <sup>5)</sup>	4,7	17,5	VP	V	OU
306	Verlegung in Bad Elster	4,3	27,6	VP	V	V

\* voraussichtliche Gesamtkosten (Bau- und Grunderwerbskosten); Anteil Freistaat Sachsen, Stand Februar 2012

\*\* Planungsstand Februar 2012

1) Über den Bedarf wird nach voller Verkehrswirksamkeit der S 84n - Bauabschnitte 2, 3, 4 und der Verlegung der B 6 zwischen Dresden und Cossebaude entschieden.

2) Über den Bedarf wird nach voller Verkehrswirksamkeit der S 177n zwischen Pirna und A4 entschieden

3) Über den Bedarf wird nach voller Verkehrswirksamkeit der S 106 Südumfahrung Bautzen, 2. BA, der B 178n zwischen Zittau und A4 und der B 96 - Westtangente Bautzen entschieden.

4) Über den Bedarf wird nach voller Verkehrswirksamkeit der B178n zwischen Zittau und A4 entschieden.

5) Über den Bedarf wird nach voller Verkehrswirksamkeit der OU Göltzschtal entschieden.

### Maßnahmetyp

V ... Verlegung

BÜ ... Beseitigung Bahnübergang

OU ... Ortsumgehung

### **Planungsstand**

OP ... ohne Planung

VP ... Aufstellung Vorplanung

ROV ... Raumordnungsverfahren

LEB ... Vorplanung/ Linienführung bestätigt

VE ... Aufstellung Vorentwurf

VEG ... Vorentwurf genehmigt

PA ... Planfeststellung beantragt

PE ... Erörterung im Planfeststellungsverfahren fand statt

PB ... Planfeststellungsbeschluss erlassen

PB Klage ... Planfeststellungsbeschluss wird beklagt

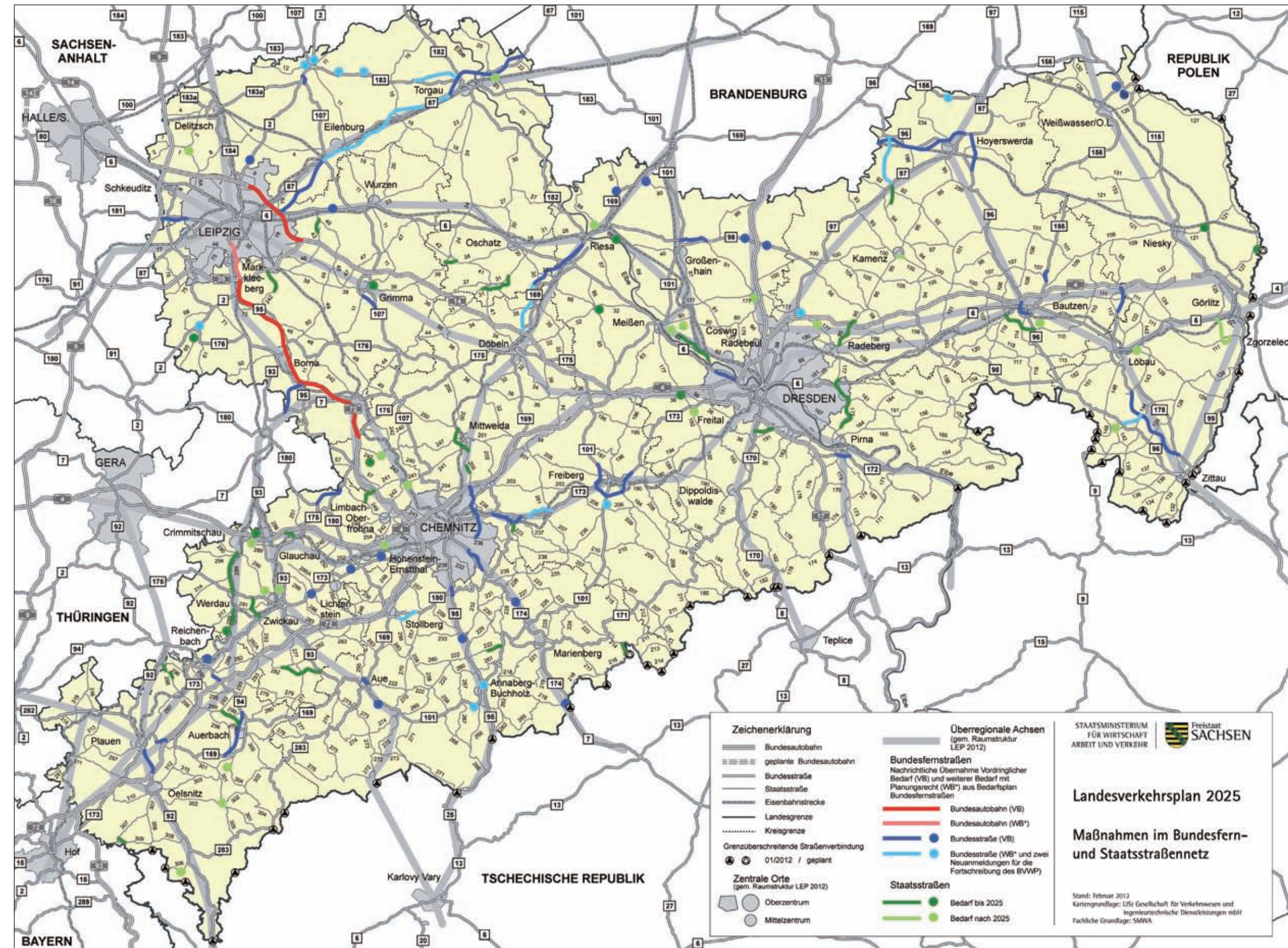
PU ... Planfeststellung unanfechtbar

Bau ... im Bau

VF ... Verkehrsfreigabe erfolgt

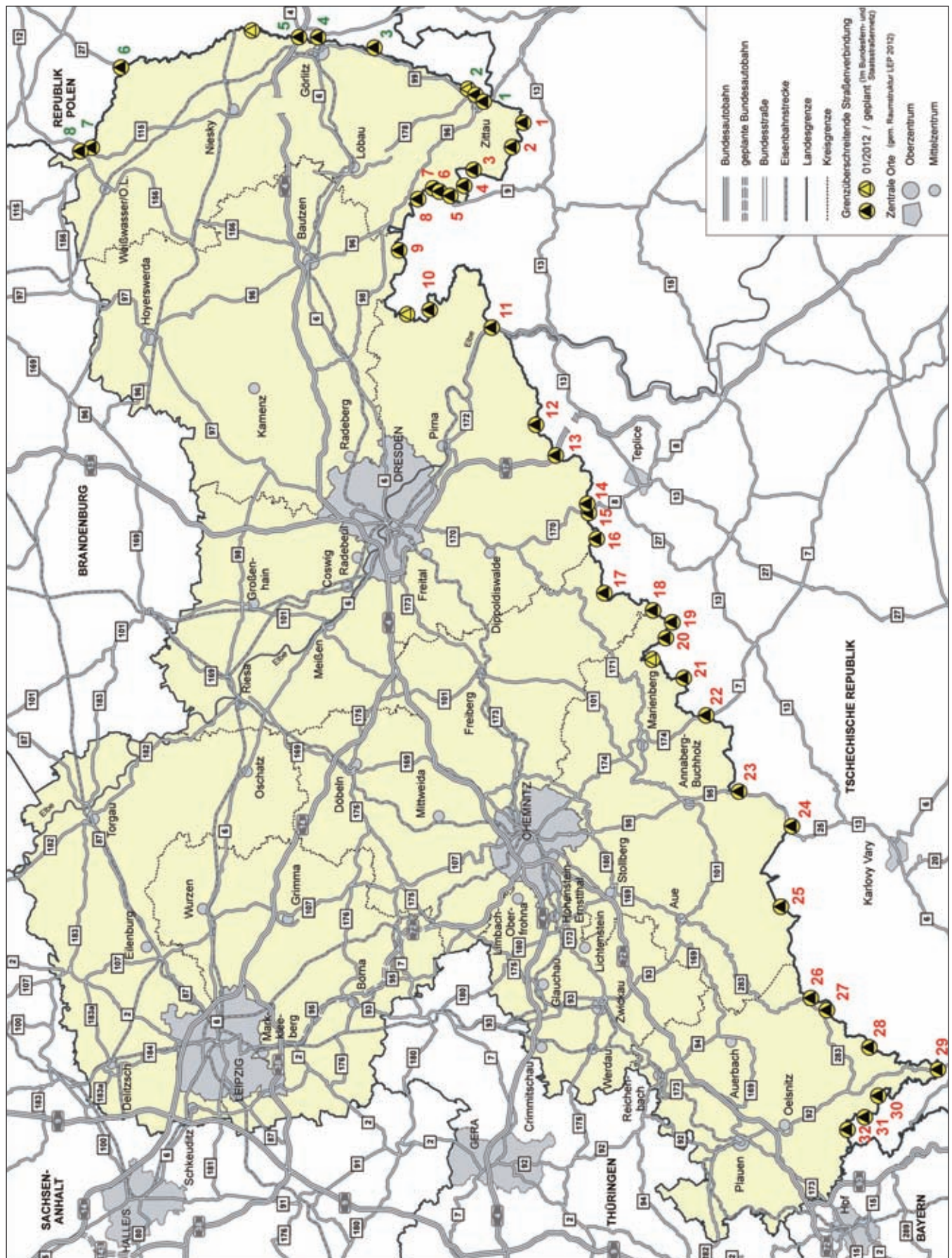
# Anlage 11

## Maßnahmen im Bundesfern- und Staatsstraßennetz



# Anlage 12

## Grenzüberschreitende Straßenverbindungen



## SACHSEN – TSCHECHIEN

Lfd.Nr.	Straßenverbindung	Nutzung
1	Lückendorf – Petrovice	Kfz bis 3,5 t; Busse
2	Jonsdorf – Krompach	Kfz bis 3,5 t
3	Großschönau – Varnsdorf	Kfz bis 7,5 t; Busse
4	Seifhennersdorf (Zollstr.) – Varnsdorf	Kfz bis 7,5 t; Busse
5	Seifhennersdorf (Rumburker Str.) – Rumburk	Kfz bis 7,5 t; Busse
6	Neugersdorf – Rumburk	Kfz ohne Einschränkung
7	Neugersdorf / Hauptstraße – Jiřikov	Kfz bis 3,5 t; Busse
8	Ebersbach / Bahnhofstraße – Jiřikov	Kfz bis 3,5 t; Busse
9	Sohland – Rořany	Kfz bis 3,5 t
10	Sebnitz – Dolní Poustevna	Kfz bis 3,5 t
11	Schmilka – Hřensko	Kfz bis 3,5 t; Busse
12	Bahratal – Petrovice	Kfz bis 3,5 t; Busse
13	Breitenau – Krásný Les	ohne Einschränkung
14	Zinnwald – Cínovec	Kfz bis 3,5 t; Linienbusse
15	Altenberg – Cínovec *	Kfz bis 12,0 t; Busse
16	Neurehefeld – Moldava	Kfz bis 3,5 t; Busse
17	Deutschgeorgenthal – Český Jiřetín	Kfz bis 3,5 t; Busse
18	Deutscheinsiedel – Mníšek	Kfz bis 3,5 t; Busse
19	Deutschneudorf – Nová Ves v Horách	Kfz bis 3,5 t
20	Deutschkatharinenberg – Hora Sv. Kateřiny	Kfz bis 3,5 t
21	Rübenau – Kalek	Kfz bis 2,8 t; (nach Sanierung der Grenzbrücke Kfz bis 3,5 t)
22	Reitzenhain – Hora Sv. Šebestiána	Kfz ohne Einschränkung (außer Gefahrguttransporte)
23	Bärenstein – Vejprty	Kfz ohne Einschränkung (Sperrung der II / 219 ab Grenze Vejprty für Kfz > 7,5t)
24	Oberwiesenthal – Boží Dar	Kfz ohne Einschränkung (Sperrung der I / 25 ab KP mit II / 219 bis Dolní Žďár für Kfz > 10 t ab 01.07.2008)
25	Johanngeorgenstadt – Potůčky (Breitenbach)	Kfz bis 3,5 t
26	Klingenthal / Aschberg – Bublava	Kfz bis 3,5 t
27	Klingenthal – Kraslice	Kfz bis 3,5 t; Busse
28	Wernitzgrün – Luby	Kfz bis 3,5 t
29	Schönberg – Vojtanov	ohne Einschränkung
30	Bad Elster / Ferienheim – Doubrava	Kfz bis 3,5 t; Busse im Linienverkehr
31	Bad Elster / Bärenloh – Hranice	Kfz bis 3,5 t
32	Ebmath – Hranice	Kfz ohne Einschränkungen

\* mit Ausnahmen für den regionalen Wirtschaftsverkehr

## SACHSEN – POLEN

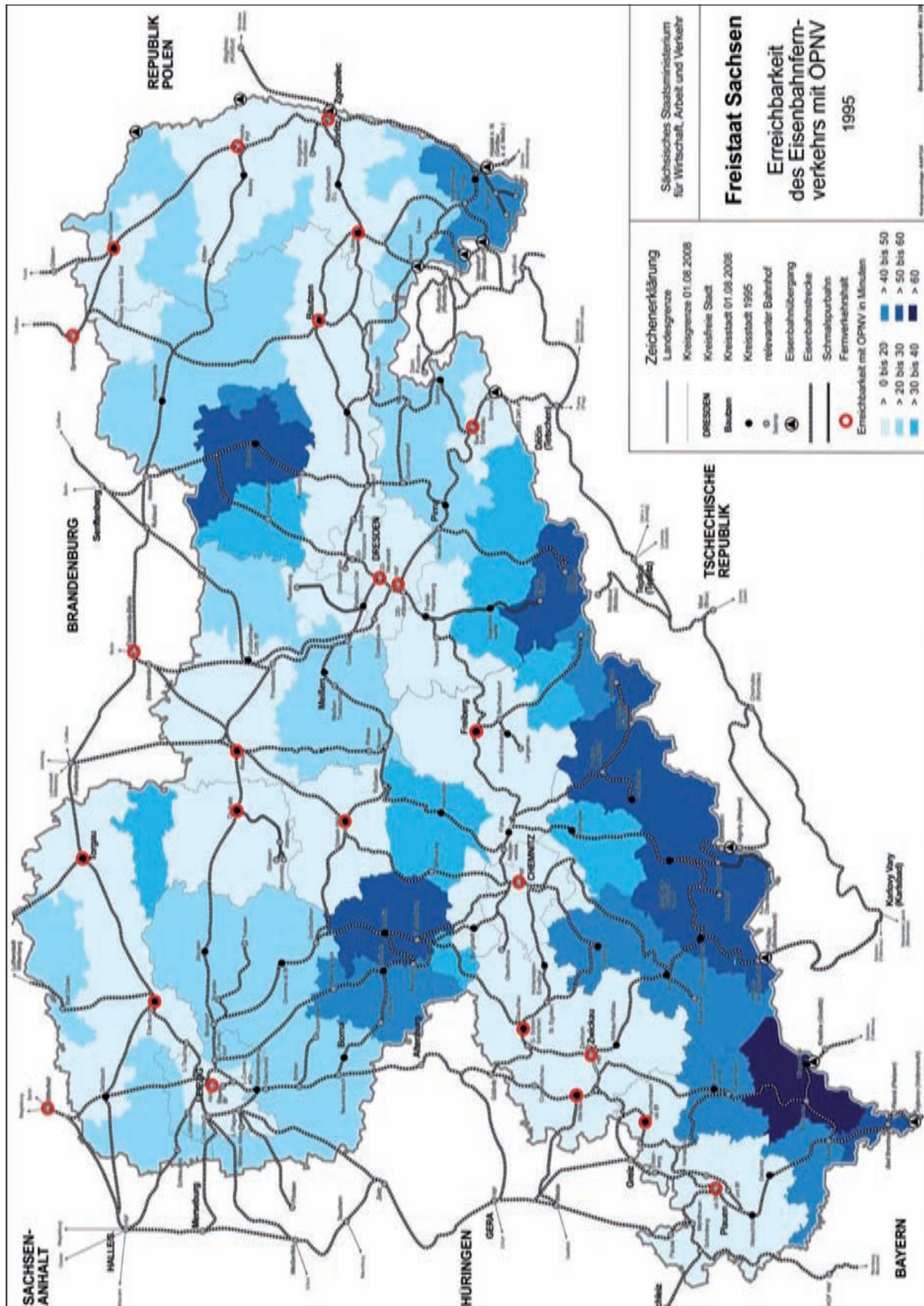
Lfd.Nr.	Straßenverbindung	Nutzung
1	Zittau / Friedensstraße – Porajow (PL)**	Kfz bis 12,0 t; Busse
2	Zittau / Chopinstraße – Sieniawka *	Kfz bis 7,5 t; Busse
3	Hagenwerder – Radomierzyce	Kfz bis 12 t, Busse; landwirtsch. Verkehr
4	Görlitz – Zgorzelec	Kfz bis 7,5 t; Busse
5	Ludwigsdorf – Jedrzychowice	ohne Einschränkung
6	Podrosche – Przewoz	Kfz bis 3,5 t
7	Krauschwitz Leknica	ohne Einschränkung
8	Bad Muskau – Leknica	Kfz bis 3,5 t; Busse

\* mit Ausnahmen für den regionalen Wirtschaftsverkehr

\*\* führt auch nach Tschechien

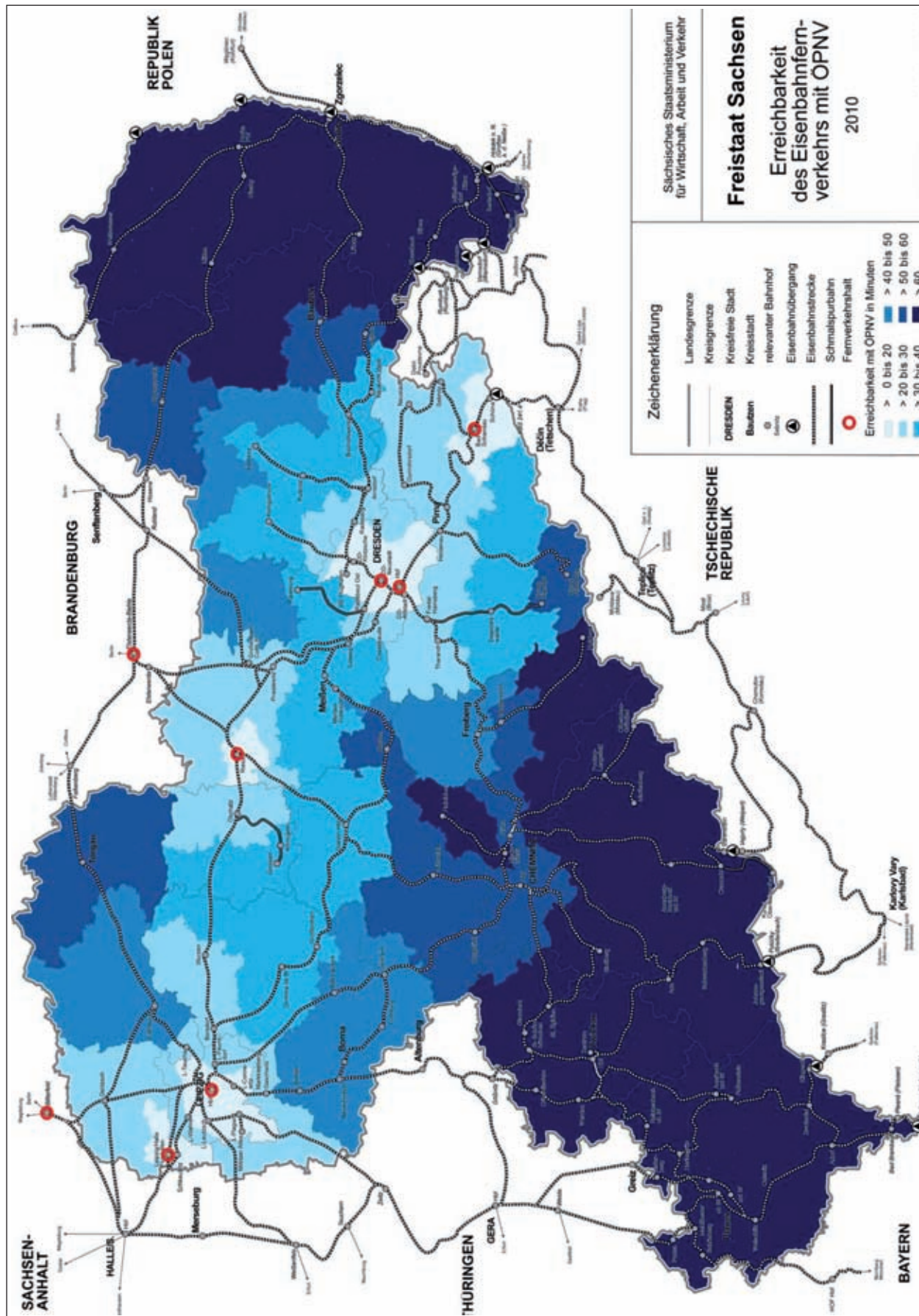
# Anlage 13.1

## Erreichbarkeit des Eisenbahnfernverkehrs im Jahr 1995



# Anlage 13.2

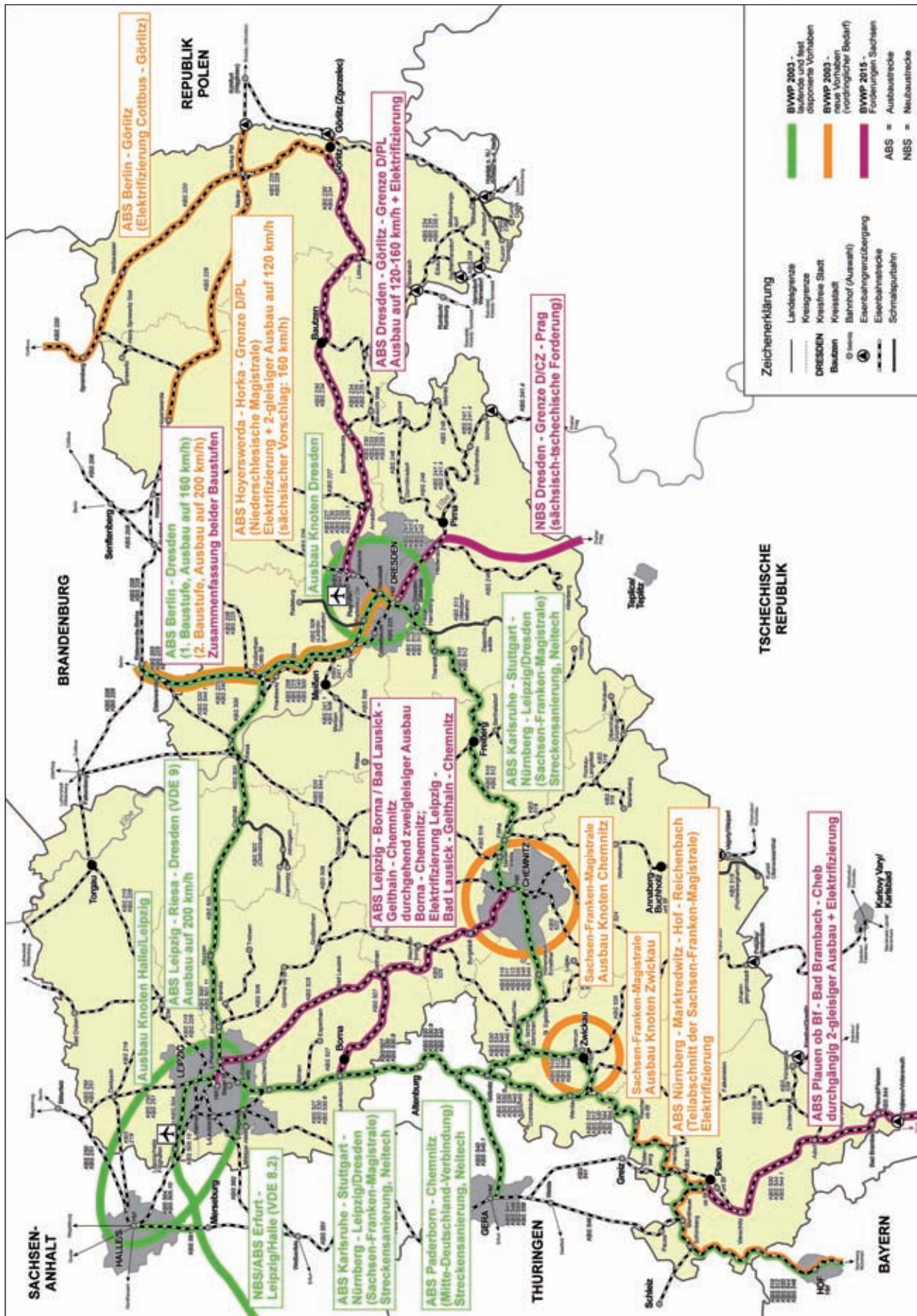
## Erreichbarkeit des Eisenbahnfernverkehrs im Jahr 2010





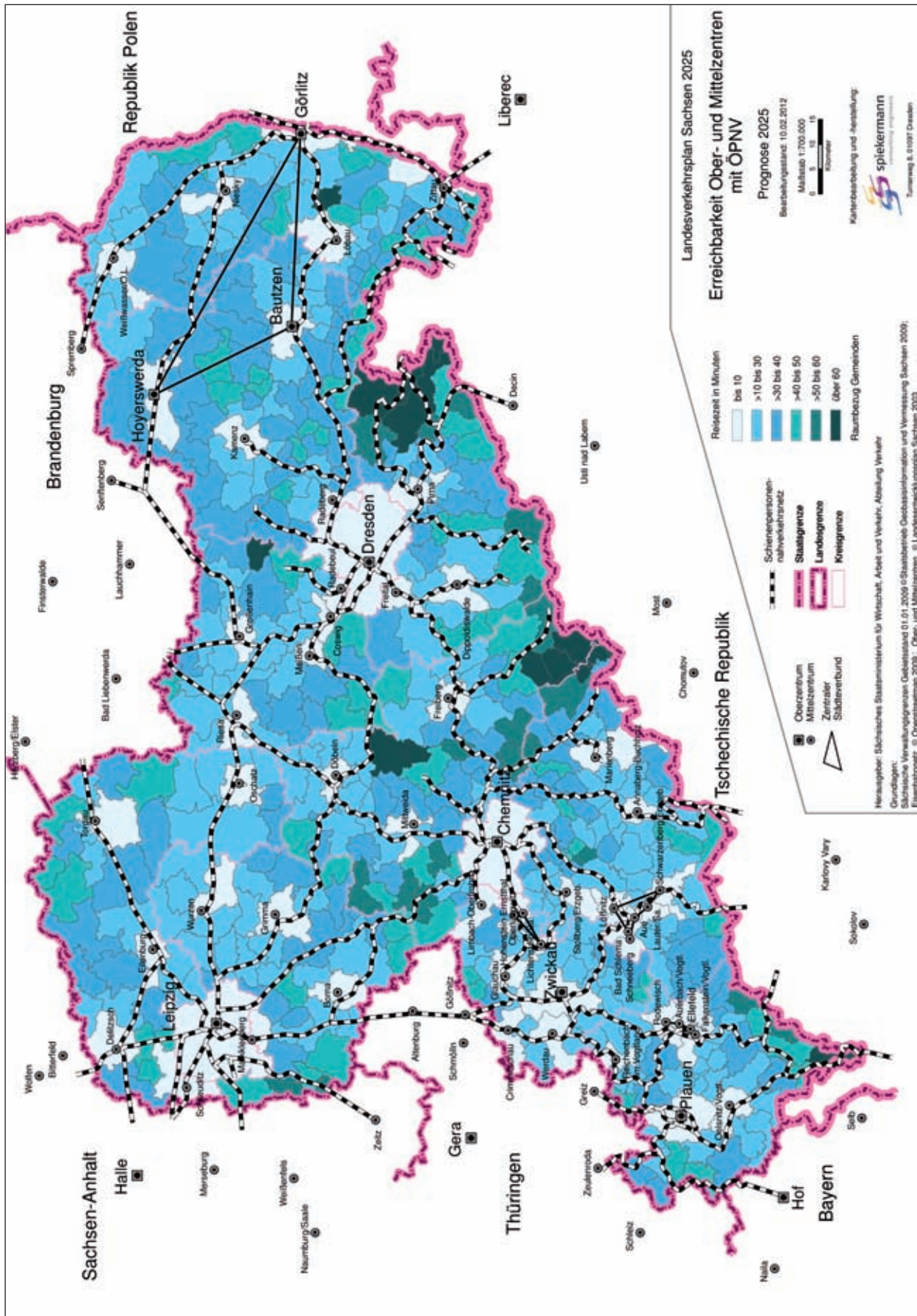
# Anlage 14

## Infrastrukturmaßnahmen Eisenbahnverkehr



# Anlage 15

## Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren mit dem ÖPNV im Jahr 2025



**Herausgeber:**

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
[www.smwa.sachsen.de](http://www.smwa.sachsen.de)

**Redaktion:**

Projektgruppe Landesverkehrsplan  
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Gestaltung und Satz:**

mdc-Die Agentur der ESB GmbH

**Bildnachweis:**

Seite 5: © DEGES, Seite 18: © Uwe Schoßig  
Titel: Deutsche Bahn AG/Roland Horn, Verkehrsverbund Oberelbe GmbH,  
D. Ott - fotolia.com, © Betty/PIXELIO, © Carsten Jünger/PIXELIO,  
© schemmi/PIXELIO, Denise Knoblauch/mdc

**Druck:**

addprint AG Bannewitz

**Redaktionsschluss:**

September 2012

**Auflage:**

3.000 Stück

**Download:**

[www.landesverkehrsplan.sachsen.de](http://www.landesverkehrsplan.sachsen.de)