

Anlage 1

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)



🚲 *ADFC unterstützen!*



ADFC-Radreiseanalyse 2021

11.03.2021

Die ADFC-Radreiseanalyse zeigt, dass die Zahl der Radreisen 2020 um 35 Prozent gesunken, die Anzahl der Tagesausflüge per Rad aber um 40 Prozent gestiegen ist. 1,8 Millionen Bundesbürger*innen haben 2020 erstmals eine Radreise unternommen.

Reisen waren 2020 durch die Pandemie nur stark eingeschränkt möglich. Die ADFC-Radreiseanalyse zeigt, dass die Zahl der Radreisen 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 35 Prozent gesunken ist. Damit war der Radtourismus aber weniger stark betroffen als andere touristische Bereiche. Da Reisen 2020 so schwer planbar waren, stieg die Anzahl der Tagesausflüge per Rad um 40 Prozent an.

ADFC-Tourismusexpertin Janine Starke sagt: „2020 war ein besonders schwieriges Reisejahr und hat uns gezeigt, wie wichtig der Radtourismus für den Deutschland-Tourismus ist. Besonders die Zahl derjenigen, die zum ersten Mal eine Radreise unternommen haben, birgt großes Potenzial, denn die Radreisenden waren sehr zufrieden mit ihrer Reiseentscheidung und würden das Reiseziel zu 82 Prozent weiterempfehlen.“

Radreisende zufrieden mit ihrer Reiseentscheidung

77 Prozent der Radreisenden, die 2020 einen Radurlaub gemacht haben, planen auch 2021 einen Radurlaub. Sogar fast die Hälfte derer, die 2020 keinen Radurlaub gemacht haben, möchten in diesem Jahr einen unternehmen. Rund 70 Prozent planen mindestens eine Radreise für 2021, fast 80 Prozent wollen dabei in Deutschland bleiben.

Der Anteil der Bevölkerung, die gelegentlich oder regelmäßig Rad fährt, lag 2020 mit 78 Prozent ^{Zum Beginn} ähnlich hoch wie bei der letzten ADFC-Radreiseanalyse. Allerdings sagten mehr als die Hälfte der

Teilnehmer*innen, dass sie das Fahrrad während der Pandemie häufiger genutzt haben: 32 Prozent für Ausflüge, 30 Prozent für Alltagswege, 19 Prozent für sportliche Aktivitäten und 15 Prozent für den Arbeitsweg. Rund 18 Prozent kauften sich 2019 ein neues Fahrrad.

40 Prozent mehr Tagesausflüge

31 Millionen Bundesbürger*innen haben 2020 mindestens einen Tagesausflug mit dem Rad unternommen. Das sind zwar drei Millionen weniger als 2019, dennoch nahm die Anzahl der Tagesausflüge kräftig zu: 2020 unternahmen die Menschen im Durchschnitt 16,4 Tagesausflüge in der Freizeit (2019: 10) und sechs Tagesausflüge im Urlaub (2019: 5).

Damit stieg die Anzahl auf insgesamt 464 Millionen Tagesausflüge (2019: 330 Mio.) und 64 Millionen Tagesausflüge im Urlaub (2019: 62 Mio.) – das ist ein Plus von 40 Prozent gegenüber 2019.

1,8 Millionen machten 2020 ihre erste Radreise

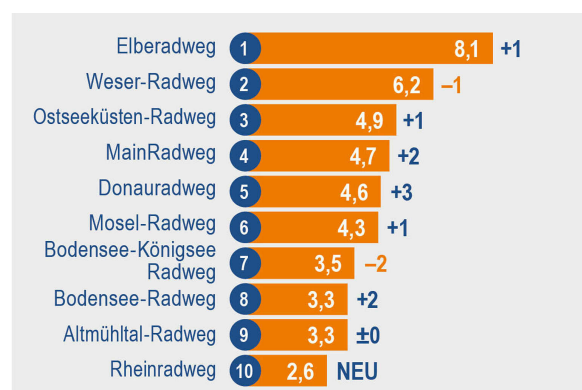
Weniger Radreisen im Corona-Jahr durch Beherbergungsverbote und Reiseeinschränkungen: Die Anzahl der Radreisenden sank 2020 um 1,9 Millionen auf 3,5 Millionen Bundesbürger*innen, die 2020 eine Radreise mit mindestens drei Übernachtungen unternommen haben. Das ist ein Minus von 35 Prozent. Mehr als die Hälfte der Radreisenden haben 2020 erstmals einen Radurlaub unternommen, das sind rund 1,8 Millionen Menschen.

Der Reisezeitraum hat sich 2020 von Mai/Juni auf Juli/August verschoben. Rund 40 Prozent gaben an, dass die Radreise der Ersatz für eine verschobene oder abgesagte Reise war. Für mehr als die Hälfte war die Radreise der Haupturlaub.

Kurzfristige Reiseentscheidungen durch Corona

Die Reiseentscheidungen wurden 2020 besonders kurzfristig getroffen: Rund 50 Prozent trafen sie maximal einen Monat vor Abreise, 20 Prozent sogar erst eine Woche vor Abreise. 76 Prozent der Radreisen wurden mit bis zu sieben Übernachtungen geplant, davon fiel etwa ein Drittel mit bis zu drei Nächten in den Bereich der Kurzreisen.

2020 hat sich der Anteil der Radreisen innerhalb Deutschlands auf 88 Prozent erhöht (+ 7 % gegenüber 2019). Auch wenn die meisten generell in Deutschland verreisen, gaben 48 Prozent an, wegen der Pandemie in Deutschland geblieben zu sein. Nur 21 Prozent der Radreisen 2020 fanden im Ausland statt (- 12 % im Vergleich zu 2019).



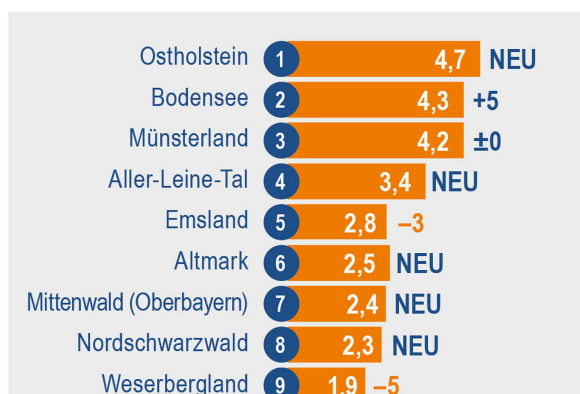
[^ Zum Beginn](#)

Die beliebtesten Radrouten Deutschlands © ADFC/Zweiplus

Die beliebtesten Radrouten und -regionen

Der Elberadweg ist zurück auf der Spitzenposition. Auf Platz 2 folgt der Weserradweg und auf dem dritten Platz befindet sich der Ostseeküsten-Radweg. Der MainRadweg liegt auf Platz 4 und der Donauradweg auf Platz 5. Mit Mosel- und Rheinradweg sind weitere bekannte Flussradwege unter den Top Ten vertreten.

Bei den Radregionen schafften es einige neu ins Ranking: Neueinsteiger Ostholstein landete auf Platz 1, gefolgt vom Bodensee und dem Münsterland. Die Plätze 4 und 5 belegen das Aller-Leine-Tal und das Emsland. Neu im Ranking sind die Altmark auf Platz 6, gefolgt von Mittenwald (Oberbayern) und dem Nordschwarzwald. Damit zeigt sich ein Trend, den der ADFC durch seine erfolgreiche Kampagne #AbseitsRadeln vorangetrieben hat: Neben den klassischen Flussradwegen entdecken Radreisende verstärkt auch neue Regionen.



Die beliebtesten Radregionen Deutschlands 2020 © ADFC/Zweiplus

Bayern als Bundesland weiter vorne

Bei den Bundesländern führt Bayern wieder das Ranking an. Auf Platz 2 befindet sich Mecklenburg-Vorpommern, das drei Plätze gut machte, und auf Platz 3 Niedersachsen. Es folgen Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. Brandenburg verbesserte sich um zwei Plätze auf Platz 6, auch Thüringen, das Saarland und Berlin konnten sich verbessern.

Die ADFC-Radreiseanalyse findet seit 1999 jährlich statt. An der repräsentativen Onlinebefragung nahmen diesmal knapp 10.700 Bundesbürger*innen teil. Die Umfrage wird unterstützt von fahrrad.de.

In der blauen Medienbox finden sich weitere Materialien zur ADFC-Radreiseanalyse 2021 und das Webdossier zur ADFC-Radreiseanalyse.

[^ Zum Beginn](#)

Anlage 2

Report

Pflegebedürftigkeit verschiebt sich ins höhere Alter

Wenn Menschen pflegebedürftig werden, sind sie heute im Durchschnitt älter als früher. Zudem leben sie länger mit ihrer Pflegebedürftigkeit.

Von  Angela Misslbeck

Veröffentlicht: 14.12.2015, 06:06 Uhr



BERLIN/POTSDAM/ROSTOCK. Durchschnittlich 82,1 Jahre alt sind Senioren in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, wenn sie pflegebedürftig werden. Das steht im ersten regionalen Pflegereport des wissenschaftlichen Instituts GeWiNo der AOK Nordost.

Das Eintrittsalter von Pflegebedürftigkeit liegt im Nordosten aktuell bei 82,1 Jahren. Vier Jahre zuvor waren es noch sieben Monate weniger.

© Gina Sanders / Fotolia.com

2010 lag das durchschnittliche Eintrittsalter in die Pflegebedürftigkeit noch bei 81,4 Jahren.

"Wir sehen daran, dass im Zeitverlauf Menschen, die alt werden, immer länger gesund bleiben können", sagt Professor Adelheid Kuhlmeier von der Uniklinik Charité Berlin.

Als wissenschaftlich interessant wertet Kuhlmeier auch die Erkenntnis, dass Menschen heute deutlich länger mit ihrer Pflegebedürftigkeit leben als vor fünf Jahren. Ende 2010 waren 63,4 Prozent aller Menschen, die fünf Jahre zuvor als pflegebedürftig eingestuft wurden, gestorben.

Ende 2014 galt das nur noch für 60,2 Prozent. Die Altersforscherin zeigt sich deshalb überzeugt, "dass es in Zukunft immer mehr darauf ankommen wird, für eine bessere Lebensqualität derer zu sorgen, die bereits pflegebedürftig sind."

Anteil Pflegebedürftiger steigt stark

Weitere Ergebnisse des Reports: Der Anteil der Pflegebedürftigen an der Gesamtbevölkerung über 70 Jahre steigt, besonders deutlich in Mecklenburg-Vorpommern.

Gleichzeitig nimmt überall der Anteil der Versicherten ab, die bei der Ersteinstufung schwer oder schwerst pflegebedürftig waren.

Fast 60 Prozent der Pflegebedürftigen in der Region Nordost blieben bis zum Tod in ihrem zu Hause wohnen.

Thomas Meißner aus dem Präsidium des Deutschen Pflegerates meint: "Das ist nicht nur ein klares Signal für politische Entscheidungen pro Ausbau der ambulanten Pflegemöglichkeiten, wie sie sich im Pflegestärkungsgesetz II ja auch wiederfinden, sondern auch ein ganz klares Signal für Kostenträger, den Ausbau der ambulanten Versorgung zu unterstützen, die Weiterentwicklung alternativer Wohnformen zu fördern und hierfür die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen."

Dabei fordert Meißner individuelle Lösungsansätze in den einzelnen Regionen. Er verweist auf die Unterschiede in der Inanspruchnahme von Pflege-, Sach- und Geldleistungen zwischen städtischen und ländlichen Regionen.

Geldleistungen wurden dem Report zufolge von Pflegebedürftigen in städtischen Gemeinden selten, in ländlichen Gemeinden dagegen oft in Anspruch genommen. Umgekehrt werden Pflegebedürftige in Städten deutlich häufiger stationär versorgt als auf dem Land. Insgesamt wurde aber weniger als jeder Fünfte der Pflegebedürftigen im Nordosten Deutschlands vollständig im Pflegeheim versorgt.

Beratungsbesuche wirken

95 Prozent der Pflegebedürftigen, die Geldleistungen in Anspruch nehmen, bleiben laut Report im eigenen Zuhause, wenn sie sich beraten lassen haben. GeWINO-Geschäftsführer Dr. Thomas Zahn schließt daraus: "Beratungsbesuche können offensichtlich mit wertvollen Informationen unterstützen."

Der Pflegereport zeigte aber auch, dass pflegende Angehörige die entlastenden Angebote noch zu wenig nutzen. Die Verhinderungspflege, die zum Beispiel bei einer Erkrankung der Pflegeperson beantragt werden kann, wurde den Angaben zufolge 2014 nur in 14 Prozent aller Fälle genutzt. Die Kurzzeitpflege beantragte sogar nur jeder zehnte Betroffene.

Der Report basiert auf den standardisierten, anonymisierten Abrechnungsdaten aller Pflegeleistungen der 131.386 pflegebedürftigen Versicherten der AOK Nordost über 70-Jährigen mit Wohnsitz in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. In allen drei Bundesländern zusammengenommen waren 41,3 Prozent der über 70-Jährigen bei der AOK Nordost versichert.

Damit erhebt der Report Anspruch auf Repräsentativität. Er wertet das Pflegegeschehen in den drei Bundesländern auch auf Kreis- und Stadtbezirksebene aus. Die AOK Nordost will damit eine Planungsgrundlage für die Politik bieten.

Das würdigt auch der für Pflegepolitik zuständige Referatsleiter des Brandenburger Sozialministeriums Ulrich Wendte. "Statistiken und Benchmarking sind ein guter Weg, um pflegepolitisches Handeln auf den verschiedenen Ebenen zu unterstützen", so Wendte.

MEHR ZUM THEMA

Heil und Scholz versus Spahn
Koalition streitet über
bessere Bezahlung für
Pflegekräfte (/Politik
/Koalition-streitet-
ueber-bessere-
Bezahlung-fuer-
Pflegekraefte-
419291.html)

Braucht es ein „Pflege-
Tariftreue-Gesetz“, um die
finanzielle Situation der
Pfleger zu verbessern? In
der Koalition gibt es Streit
über den besten Weg zum
Ziel.

02.05.2021

Pandemie-Politik
Lockerungen für
Geimpfte in NRW und
im Saarland
(/Nachrichten
/Lockerungen-fuer-
Geimpfte-im-Saarland-
419287.html)

Immer mehr Bundesländer
greifen einer bundesweiten
Regelung vor: Auch NRW
und das Saarland stellen ab
Montag Geimpfte den
Getesteten gleich.

02.05.2021

Datenklau
AOK in Sachsen warnt
vor betrügerischen
Anrufen (/Nachrichten
/AOK-in-Sachsen-warnt-
vor-betruegerischen-
Anrufen-419283.html)

Anrufer haben sich als
Mitarbeiter der AOK
ausgegeben und
persönliche Daten der
Versicherten erfragt. Die
Kasse rät zur Vorsicht und
empfiehlt, Anzeige zu
erstellen.

30.04.2021

SCHLAGWORTE

Pflege (/Nachrichten/Suche?eLogType=863&search=&kSectionId=84&page=1),
Krankenkassen (/Nachrichten/Suche?eLogType=863&search=&kSectionId=81&page=1),
Mecklenburg-Vorpommern (/Nachrichten/Suche?eLogType=863&search=&
kSectionId=169&page=1),
Brandenburg (/Nachrichten/Suche?eLogType=863&search=&kSectionId=165&page=1),
Berlin (/Nachrichten/Suche?eLogType=863&search=&kSectionId=164&page=1)

KOMMENTARE

Sie müssen angemeldet sein, um einen Kommentar verfassen zu können.

Die Newsletter der Ärzte Zeitung

Lesen Sie alles wichtige aus den Bereichen Medizin, Gesundheitspolitik und Praxis und Wirtschaft.

Nachmittags: das schnelle Telegramm.

Am Morgen: Ihr individuell zusammengestellter Themenmix.

Newsletter bestellen » (<https://www.springermedizin.de/mynewsletters-aerztezeitung>)

Vorteile des Logins

Über unser **kostenloses Login** erhalten Ärzte, Medizinstudenten, MFA und weitere Personengruppen viele Vorteile.

Die Anmeldung ist mit wenigen Klicks erledigt.

Jetzt anmelden / registrieren » (<https://sig>)

TOP-MELDUNGEN

UPDATE

(/Medizin/Morphin-bei-Herzinfarkt-nicht-schaedlich-sondern-schuetzend-419259.html)

🔒 Kontroverse Studienlage Morphine bei Herzinfarkt nicht schädlich, sondern schützend? (/Medizin /Morphin-bei-Herzinfarkt-nicht-schaedlich-sondern-schuetzend-419259.html)

Wenn überhaupt hatte man bisher eine Morphine-Gabe bei Herzinfarktpatienten als potenzielles Risiko angesehen. Nun gibt es womöglich einen Paradigmenwechsel.

(/Nachrichten/Lockerungen-fuer-Geimpfte-im-Saarland-419287.html)

Pandemie-Politik Lockerungen für Geimpfte in NRW und im Saarland (/Nachrichten /Lockerungen-fuer-Geimpfte-im-Saarland-419287.html)

Immer mehr Bundesländer greifen einer bundesweiten Regelung vor: Auch NRW und das Saarland stellen ab Montag Geimpfte den Getesteten gleich.

02.05.2021

(/Medizin/Tennisarm-viele-Therapien-wenig-Evidenz-419267.html)

🔒 Orthopäden-Jahrestagung Tennisarm – viele Therapien, wenig Evidenz (/Medizin /Tennisarm-viele-Therapien-wenig-Evidenz-419267.html)

Insertionstendopathien am Ellenbogen sind häufig, lästig, mitunter hartnäckig und erledigen sich meist von selbst. Bleiben die Schmerzen dennoch bestehen, hat das oft weitere Ursachen.

Von Dr. Bianca Bach |

Von Veronika Schlimpert |
heute

30.04.2021



NACH OBEN

Inhaltsverzeichnis

Rubriken

[Startseite \(/\)](#)
[Politik \(/Politik/\)](#)
[Medizin \(/Medizin/\)](#)
[Praxis & Wirtschaft \(/Wirtschaft/\)](#)
[Panorama \(/Panorama/\)](#)

Information

[Schlagwortbaum \(/Verlag/Schlagwortbaum\)](#)
[Nutzungsbedingungen/AGB \(/Service/Allgemeine-Geschaeftsbedingungen-fuer-elektronische-Produkte-der-Springer-Medizin-Verlag-GmbH-20696.html\)](#)
[Datenschutzerklärung \(/Service/Datenschutzerklaerung-19267.html\)](#)
[Cookie-Einstellungen](#)
[Impressum \(/Service/Impressum-Aerzte-Zeitung-online-20698.html\)](#)
[Kontakt \(/Service/Ihr-Kontakt-zu-uns-44107.html\)](#)

Verlag

[Mediadaten \(/Nachrichten/Mediadaten-der-Aerzte-Zeitung-43955.html\)](#)
[Themenplaner \(/Service/Themenplaner-Aerzte-Zeitung-2021-414619.html\)](#)
[Rubrikanzeigen \(/Rubrikanzeigen/\)](#)
[Abonnements \(/Nachrichten/Unsere-Abonnements-fuer-Sie-401505.html\)](#)
[Newsletter \(<https://www.aerztezeitung.de/Service/Aerzte-Zeitung-Immer-auf-dem-Laufenden-mit-Newsletter-und-App-407121.html>\)](#)
[RSS \(/Service/Mit-RSS-Feeds-immer-top-informiert--404215.html\)](#)

Mehr von Springer Medizin

www.springermedizin.de (<https://www.springermedizin.de>)
www.springerpflege.de (<https://www.springerpflege.de>)
www.das-pta-magazin.de (<https://www.das-pta-magazin.de>)
jobs.springermedizin.de (<https://jobs.springermedizin.de>)

([//www.springernature.com](https://www.springernature.com))

© 2021 Springer Medizin Verlag GmbH. Part of the Springer Nature Group.
(<https://group.springernature.com/gp/group>)

Version: 1.91

Produkte (/produkte)

Anlage 3

unternehmen

Sonderlösungen für
Antriebssysteme
(/sonderloesungen-fuer-
antriebssysteme)

Engineering (/engineering)

Service & Support (/service-
support)

Unternehmen
(/unternehmen)

Downloads (/downloads)

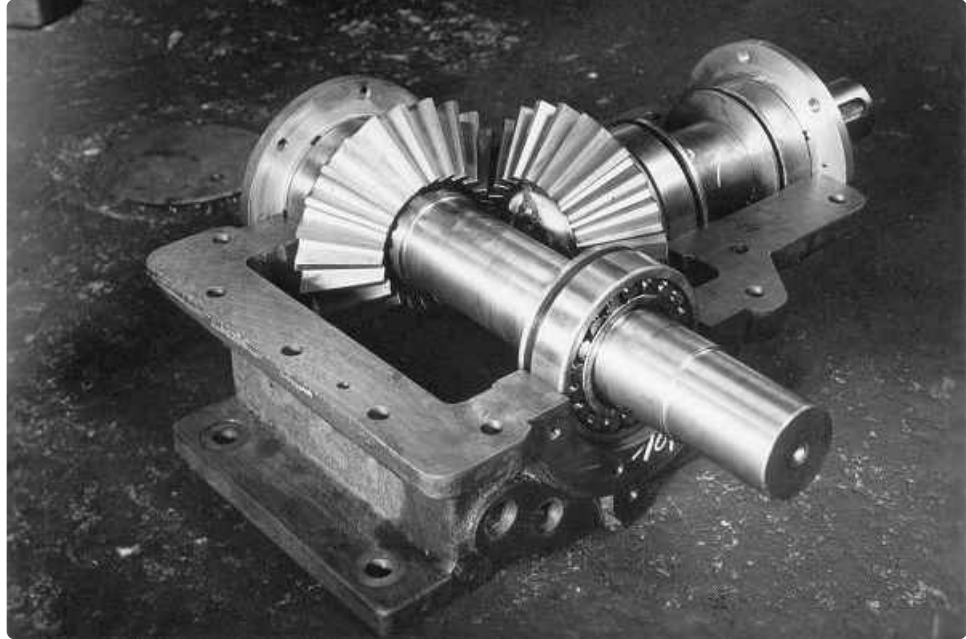
Kontakt (/kontakt)

Unternehmen

AUMA Drives - Eine Erfolgsgeschichte

In 120 Jahren hat AUMA Drives mehrere Generationen von Mitarbeitern und viele Veränderungen erlebt. Sicherheits- und technische Standards sind gestiegen, Montageflächen wurden erweitert und Abläufe optimiert. Doch die Liebe zum Detail ist geblieben.

Klicken Sie sich durch unsere Bildergalerie und begleiten Sie uns bei unserem Wandel zum modernen Lösungsanbieter.



Getriebe, Antriebe und Engineering – das Produkt- und Leistungsportfolio der AUMA Drives GmbH ist umfangreich.

Von der Konzeptentwicklung über kundenspezifische Versuchsreihen bis hin zur Industrialisierung – den wichtigsten Teil in der Unternehmensphilosophie nimmt der Bereich **Engineering** ein. Unsere Ingenieurdienstleistungen zielen auf Servicequalität und Kundenzufriedenheit. Ein Konzept, das überzeugt: Unsere Sonderlösungen arbeiten zuverlässig im weltweit größten Solarthermie-Kraftwerk (Kalifornien) sowie in der größten Meerwasserentsalzungsanlage der Welt (Dubai).

Im Bereich der **Getriebe** konnte AUMA Drives bereits unter dem Namen GFC AntriebsSysteme in den Kreis der weltweit führenden Hersteller aufsteigen. Zu unserem Leistungsspektrum gehört die Fertigung einzelner Bauteile wie Schneckenradsätze, Schneckengetriebe, Stirnradschneckengetriebe, Schneckenstirradgetriebe sowie Doppelschneckengetriebe. Wir sind außerdem Spezialist für antriebstechnische Komplettlösungen wie Aufzugsantriebe, Fahrtreppenantriebe und Drehwerksantriebe, die – je nach Anforderung – vollständig nach Kundenwunsch entwickelt und gefertigt werden.

Größe Produktvielfalt und die Dynamik der Nachfrage prägen die arbeitsinternen Prozesse von der Konstruktion bis zur Fertigung an den Anlagen. Um diese Komplexität zu beherrschen, fertigen wir bei AUMA Drives nach dem *lean-manufacturing*-Prinzip. Sämtliche Produktionsprozesse laufen unter Berücksichtigung der KANBAN und 5A Methoden ab.

Die Fokussierung auf kundenspezifische Produktlösungen und die Expansion in internationale Märkte ermöglichte das wirtschaftliche Wachstum in den folgenden Jahren derart, dass Raum und Kapazitäten auf ein Neues erweitert wurden. Allein der Montagebereich in unserem 2015/16 erweitertem WERK I umfasst mittlerweile 4.500m². Der Standort Coswig beschäftigt zur Zeit rund 220 Mitarbeiter in zwei Werken.

☎ (03523) 53549-0

✉ info@bauhauf.de (mailto:info@bauhauf.de)

Unternehmen

BAUHAUF GmbH - Bauen mit Vertrauen

BAUHAUF GmbH Unternehmen

Über uns

Die Firma **BAUHAUF GmbH Hoch- und Tiefbau** ist seit über 28 Jahren ein Partner für Bauleistungen im Großraum Sachsen, mit Fokus auf Dresden und Umgebung. Aufgrund der Vielseitigkeit unserer bisher realisierten Bauvorhaben, verfügen wir über eine lange Liste an Qualifikationen und Zulassungen unserer Mitarbeiter.

Dazu gehört u.a.:

- Verband von Holz- und Bautenschutz
- Mitglied in der Handwerkskammer der Innung Meißen
- zertifiziertes DVGW-Fachunternehmen
- präqualifiziertes Bauunternehmen
- Stellung eines Bauvorlageberechtigten der Ingenieurkammer Sachsen
- SIVV-Schein



Unser Unternehmen hat eine
ausgezeichnete Bilanz. Erhalten Sie
mehr auf www.zertifikaform.36/36/0201

Derzeit sind in unserem Unternehmen über 60 gewerbliche Fachkräfte, 15 Ingenieure in den Bereichen Kalkulation, Bauvorbereitung, Bauleitung und Abrechnung beschäftigt.

Zu unserem Leistungsspektrum zählen hochwertige, komplexe und gestalterisch anspruchsvolle Bauwerke in den Bereichen Sanierung/Neubau und im Tief- und Außenanlagenbau. Aufgrund unserer speziellen Kenntnisse und Qualifikationen sind wir eines der wenigen Unternehmen in ganz Sachsen, welches die Zulassungen zur Beschichtung von Trinkwasserbehältern besitzt. Dadurch sind wir in der Lage Sanierungs- und Neubauarbeiten im streng kontrollierten Trinkwasserbereich sachgerecht durchzuführen.

EINZELHANDELSSTANDORT- UND ZENTRENKONZEPT FÜR DIE GROßE KREISSTADT COSWIG

erstellt im Auftrag der

GROßEN KREISSTADT COSWIG

durch die

BBE Handelsberatung GmbH
Niederlassung Leipzig

Dr. Silvia Horn
Dr. Ulrich Kollatz

Leipzig, 10. Dezember 2010

Inhaltsverzeichnis

I.	Aufgabenstellung und Auftragsdurchführung	1
II.	Rahmenbedingungen des Einzelhandelsstandortes Coswig	4
	1. Regionale Lage und zentralörtliche Bedeutung	4
	2. Siedlungsstruktur der Großen Kreisstadt Coswig	7
	3. Einzelhandelsrelevante Nachfrage und deren Entwicklung bis 2020	10
	3.1 Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung	10
	3.2 Einzelhandelsrelevantes Nachfragevolumen 2010	12
	3.3 Prognose der Nachfrageentwicklung bis 2020	15
III.	Einzelhandelsstrukturen der Stadt Coswig	18
	1. Einzelhandelsbesatz mit Verkaufsfläche und Umsatzleistung	18
	2. Angebotssituation im Stadtgebiet Coswig	19
	3. Kaufkraftbindung des Einzelhandels der Stadt Coswig	26
IV.	Rahmenbedingungen für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Coswig	29
V.	Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Coswig	34
	1. Anforderungsprofil und Entwicklungsperspektiven des Einzelhandelsstandortes Coswig	34
	2. Zentrenkonzept Einzelhandel	37
	2.1 Leitziele einer abgestimmten Standort- und Zentrenentwicklung	37
	2.2 Grundstruktur des Einzelhandelsstandort- und Zentrensystems	40
	2.3 Sicherung der Nahversorgung durch das Zentrenkonzept	46
	3. Zentren- und Standortstrukturen im Stadtgebiet Coswig	50
	3.1 Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Coswig	50
	3.2 Nahversorgungszentrum Spitzgrund (in Entwicklung)	58
	3.3 Nahversorgungszentrum Am Ringpark	60
	3.4 Nahversorgungslagen und kleinteilige Nahversorger	62

4.	Einbindung und Entwicklung der Ergänzungsstandorte für großflächigen Einzelhandel	65
4.1	Ergänzungsstandort Akacia – Dresdner Straße	65
4.2	Ergänzungsstandort Salzstraße	68
4.3	Ergänzungsstandorte im Branchenumfeld Bauen & Wohnen	70
VI.	Planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung	75
1.	Steuerung der Einzelhandelsentwicklung durch planungsrechtliche Instrumentarien	75
2.	Definition der zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente „Coswiger Liste“	79
VII.	Handlungsleitfaden zur Umsetzung der Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeption der Stadt Coswig	85

Anlagen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Zentralörtliche Gliederung und raumstrukturelle Einbindung der Stadt Coswig	4
Abb. 2	Stadtgliederung Mittelzentrum Coswig mit angrenzenden Städten und Gemeinden	6
Abb. 3	Coswig – Stadtgebiete	8
Abb. 4	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Coswig und dem Freistaat Sachsen	11
Abb. 5	Verkaufsflächen- und Umsatzanteile in der Differenzierung nach kurz-, mittel- und langfristigem Bedarf	18
Abb. 6	Verkaufsflächen und Umsatzanteile nach Standortlagen	20
Abb. 7	Standortverteilung des Einzelhandels im Stadtgebiet von Coswig	24
Abb. 8	Zentrenkonzept der Großen Kreisstadt Coswig	42
Abb. 9	Räumliche Struktur des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes der Großen Kreisstadt Coswig	44
Abb. 10	Sicherung der Nahversorgung durch das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept im Stadtgebiet Coswig	47
Abb. 11	Hauptstraße mit Geschäftsbesatz	51
Abb. 12	Mix innerstädtischer Angebot	52
Abb. 13	Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Coswig	53
Abb. 14	Potenzialfläche innerstädtischer Kernbereich	55
Abb. 15	Potenzialfläche nördlicher Bereich Hauptstraße	56
Abb. 16	Abgrenzung Nahversorgungszentrum Spitzgrund (in Entwicklung)	58
Abb. 17	Aktuelle Situation des Grundstückes Moritzburger Straße 84 + 86	59
Abb. 18	Abgrenzung der Nahversorgungszentrum Am Ringpark	61
Abb. 19	Abgrenzung Ergänzungsstandort Akacia - Dresdner Straße	66
Abb. 20	Abgrenzung aktueller Ergänzungsstandort Salzstraße	69

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Einwohnerentwicklung der Stadt Coswig	10
Tab. 2	Marktpotenzial Stadt Coswig 2010 – gegliedert nach Ortsteilen und Warengruppen	14
Tab. 3	Bevölkerungsprognose für die Stadt Coswig bis 2020	15
Tab. 4	Nachfrageentwicklung in der Stadt Coswig bis 2020	17
Tab. 5	Verkaufsflächenbesatz nach Warengruppen und Standortstrukturen im Stadtgebiet Coswig	21
Tab. 6	Umsatzstruktur nach Warengruppen und Standortstrukturen im Stadtgebiet Coswig	22
Tab. 7	Ansiedlung von Lebensmittelmärkten im Stadtgebiet von Coswig – Ist-Situation 2010	24
Tab. 8	Kaufkraftbindung des Einzelhandels im Stadtgebiet Coswig	27
Tab. 9	Ansiedlung von Lebensmittelmärkten im Stadtgebiet von Coswig – nach Realisierung des Planvorhabens Nahversorgungszentrum Spitzgrund	48

I. Aufgabenstellung und Auftragsdurchführung

Die BBE Handelsberatung GmbH, Niederlassung Leipzig, wurde von der Stadt Coswig am 04.06.2010 mit der Erstellung eines Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes beauftragt.

Die aktuelle Entwicklung der Angebots- und Nachfragesituation, insbesondere die Einbindung geplanter Einzelhandelsansiedlungen in die Coswiger Standortstrukturen, erfordert eine gesamtstädtische, konzeptionelle Grundlage. Es gilt, eine zukunftsfähige Wettbewerbspositionierung des Einzelhandels in Coswig zu sichern, die sich im Kontext städtebaulicher Zielvorstellungen vollzieht. Dafür soll ein stabiler und entwicklungsfähiger Orientierungsrahmen die Grundlage bilden, in dem die Funktionen und Entwicklungsspielräume der Einzelhandelsstandorte in Coswig definiert werden.

Eine städtebaulich verträgliche Entwicklung ist keinesfalls als statisch zu betrachten, sondern soll auch potenzielle Entwicklungschancen des Einzelhandels aufgreifen. Schließlich gilt es in diesem Rahmen auch Investoren und Betreibern die notwendige Planungssicherheit zu vermitteln. Mit der Novellierung des BauGB 2007 hat der Gesetzgeber den Kommunen ein Instrumentarium an die Hand gegeben, das die kommunale Steuerung des Einzelhandels vereinfachen aber auch eine rechtssichere Bauleitplanung ermöglichen soll. Grundlage für die planerische Abwägung soll nach § 9 Abs. 2a Satz 2 BauGB insbesondere ein städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB sein, das Aussagen über die zu erhaltenden oder zu entwickelnden zentralen Versorgungsbereiche der Gemeinde oder des Gemeindeteils enthält.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept greift die aktuellen, virulenten Fragen der bauplanungsrechtlichen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in Coswig auf. Im Kontext dazu steht die Definition und räumliche Festlegung zentraler Versorgungsbereiche für Coswig. Unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Angebotsstrukturen und Entwicklungspotenziale werden für die fortführende Bewertung auch diejenigen Sortimente bestimmt und ausgewiesen, die für die Funktionsfähigkeit zentraler Versorgungsbereiche von besonderer Bedeutung sind („Liste zentren- und nahversorgungsrelevanter Sortimente“). Anhand der Liste können auch perspektivisch Einzelhandelsansiedlungen bzw. auch Standortverlagerungen gezielt beurteilt werden.

Die Stadt Coswig verfügt historisch bedingt über keine gewachsenen, innerstädtischen Strukturen. In den vergangenen Jahren hat sich ein innerstädtischer Bereich entlang der Bahnhofstraße und Hauptstraße durch umfangreiche Sanierungsaufwendungen und Neubaumaßnahmen positiv entwickelt. Dessen weiterführende Stärkung und qualitativer Ausbau als attraktives Stadtzentrum, jedoch auch die Sicherung der wohnortnahen Versorgung, stellen veritable städtebauliche Aufgabenstellungen dar und bilden folgerichtig die Schwerpunkte im Einzelhandelskonzept der Stadt Coswig. Die regionale Ausstrahlung als attraktiver Einzelhandelsstandort wird durch ein funktionales Gleichgewicht zwischen innerstädtischen Strukturen und ergänzenden Handelsstandorten angestrebt.

Im Wesentlichen erfasst die Aufgabenstellung folgende Schwerpunkte:

- Darstellung der Rahmenbedingungen des Einzelhandelsstandortes Coswig
- Strukturanalyse zum aktuellen Einzelhandelsbesatz nach Standortlagen
- Darstellung von Perspektiven und Potenzialen des Einzelhandelsstandortes Coswig, insbesondere des Stadtzentrums
- Ableitung eines räumlich und funktional differenzierten Versorgungsnetzes mit konkreten Funktionszuweisungen für einzelne Standorte
- Vorschläge zur Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche
- Entwicklung des zentrenverträglichen großflächigen Einzelhandels
- Einbindung und Bewertung aktueller Einzelhandelsplanungen im Stadtgebiet
- Empfehlungen zur planungsrechtlichen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung

Das Konzept ist auf eine wettbewerbsfähige Positionierung des Einzelhandels der Stadt Coswig sowie auf eine aktive, städtebaulich verträgliche Investitionspolitik im Bereich des Handels gerichtet. Es dient dem Ziel der Sicherung einer nachhaltigen Stadtentwicklung und der landesplanerischen Funktion der Stadt Coswig.

Die vorliegende Analyse baut im Einzelnen auf den nachfolgend dargestellten Erhebungen und Datenquellen auf:

Betriebsstättenerhebung

Die Datengrundlage basiert auf einer Vollerhebung des Einzelhandelsbestandes im gesamten Stadtgebiet, die im Juli/August 2010 durchgeführt wurde und als Stichtag den 31. August ausweist. Die Verkaufsflächen der Betriebe wurden nach Warengruppen differenziert erhoben, dies gilt auch für Mehrbranchenanbieter. Für alle Betriebe wurde unter Be-

achtung der standortbezogenen Rahmenbedingungen sowie branchen- und betriebsformenspezifischer Leistungskennziffern die Umsatzleistung ermittelt. Im Stadtzentrum wurden weitere Angebotsstrukturen (Dienstleister, Gastronomie, etc.) erhoben, darüber hinaus wurden Potenzialstandorte für genehmigungsfähige Einzelhandelsnutzungen aufgenommen.

Nachfrageanalyse

Die im Rahmen der Analyse vorgenommenen statistischen Auswertungen berücksichtigen Unterlagen der Stadt Coswig sowie des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen. Die verwendeten Daten zur Kaufkraft und zum einzelhandelsrelevanten Kaufkraftpotenzial der Stadt Coswig stammen von der BBE-Marktforschung.¹

Weitere Grundlagen

Der Ausarbeitung wurden im Wesentlichen folgende Unterlagen zu Grunde gelegt:

- Landesentwicklungsplan Freistaat Sachsen (LEP 2003) vom 16. Dezember 2003
- Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge, 1. Gesamtfortschreibung 2009, in der Fassung des Satzungsbeschlusses VV 12/2008 vom 15.12.2008, des Nachtragsbeschlusses zur Satzung VV 02/2009 vom 25.02.2009 und des Genehmigungsbescheides vom 28.08.2009
- Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKO) der Großen Kreisstadt Coswig, Stand: 18.06.2007
- Unterlagen zur Bauleitplanung der Stadt Coswig
- Statistische Sekundärdaten des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen und der Stadtverwaltung Coswig

¹ Die BBE-Marktforschung analysiert und dokumentiert die Entwicklungstendenzen im Bereich Einzelhandel. Es werden jährlich Fachdokumentationen und Publikationen erstellt und veröffentlicht.

II Rahmenbedingungen des Einzelhandelsstandortes Coswig

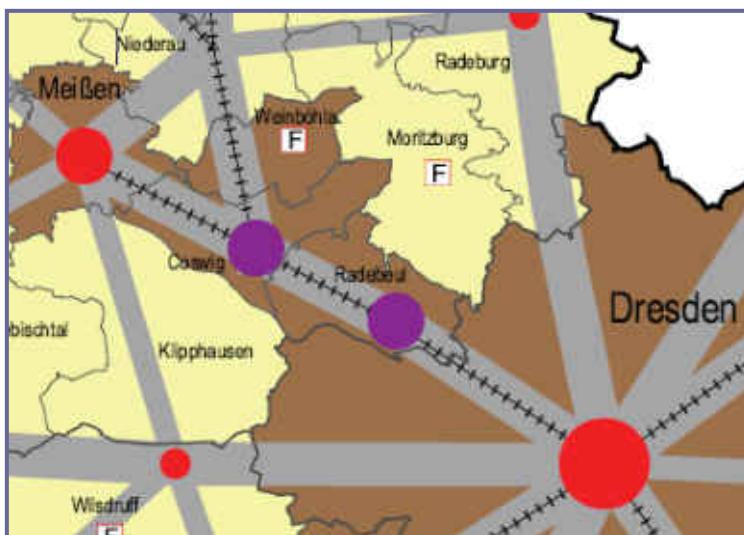
1. Regionale Lage und zentralörtliche Bedeutung

Die Große Kreisstadt Coswig liegt im Oberen Elbtal, nordwestlich der sächsischen Landeshauptstadt Dresden im Landkreis Meißen. Im Norden und Nordosten wird Coswig von Weinböhla und Moritzburg begrenzt, im Nordwesten schließt sich die Kreisstadt Meißen an und im Südosten die Stadt Radebeul.

Aktuell (Stand 31.12.2009) verfügt Coswig über 21.285 Einwohner mit Hauptwohnsitz zzgl. 1.173 Einwohner mit Nebenwohnsitz, damit ist Coswig viertgrößte Stadt im Landkreis (nach Riesa, Meißen und Radebeul). Neben dem eigenen Bevölkerungspotenzial verfügt die Region Meißen-Weinböhla-Friedewald-Coswig über ein hohes touristisches Potenzial, dieses soll für die Stadt Coswig stärker erschlossen werden.¹

Entsprechend des verbindlichen Landesentwicklungsplans des Freistaates Sachsen² nimmt die Stadt Coswig die Funktion eines Mittelzentrums im Verdichtungsraum des Oberzentrums Dresden wahr. Die Gliederung der Zentralen Orte und die raumstrukturelle Einordnung der Stadt Coswig, ist der folgenden Abbildung 1 zu entnehmen.

Abb. 1: Zentralörtliche Gliederung und raumstrukturelle Einbindung der Stadt Coswig³



Die Mittelzentren sollen gemäß Landesentwicklungsplan grundsätzlich als Versorgungs-, Bildungs- und Wirtschaftsstandorte gesichert und gestärkt werden. Mittelzentren im Verdichtungsraum sollen sich dabei in ihrer Versorgungs- und Wirtschaftsfunktion unter Berücksichtigung ihrer räumlichen Ver-

¹ vgl. Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge 2009, Abschnitt 11.1 Tourismusgebiete

² vgl. hierzu Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP 2003) vom 16. Dezember 2003, Z 2.3.7

³ vgl. Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge 2009 Karte 1 Festlegungskarte Raumstruktur (Ausschnitt)

flechtungen so entwickeln, dass die Funktionsfähigkeit der Oberzentren nicht beeinträchtigt wird (LEP Sachsen Z 2.3.8 und Z 2.3.10).

Die Wahrnehmung der zentralörtlichen Funktion stellt an den Einzelhandelsstandort Coswig besondere Anforderungen, begründet durch die Lage im Verdichtungsraum Dresden und im Spannungsfeld zweier benachbarter Mittelzentren (Radebeul und Meißen). Insbesondere durch die Nähe und räumliche Anbindung zu Dresden ergeben sich vielfältige Verflechtungsbeziehungen, die alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens tangieren, dazu gehören die Wirtschaft, die Bildung, die Kunst und Kultur.

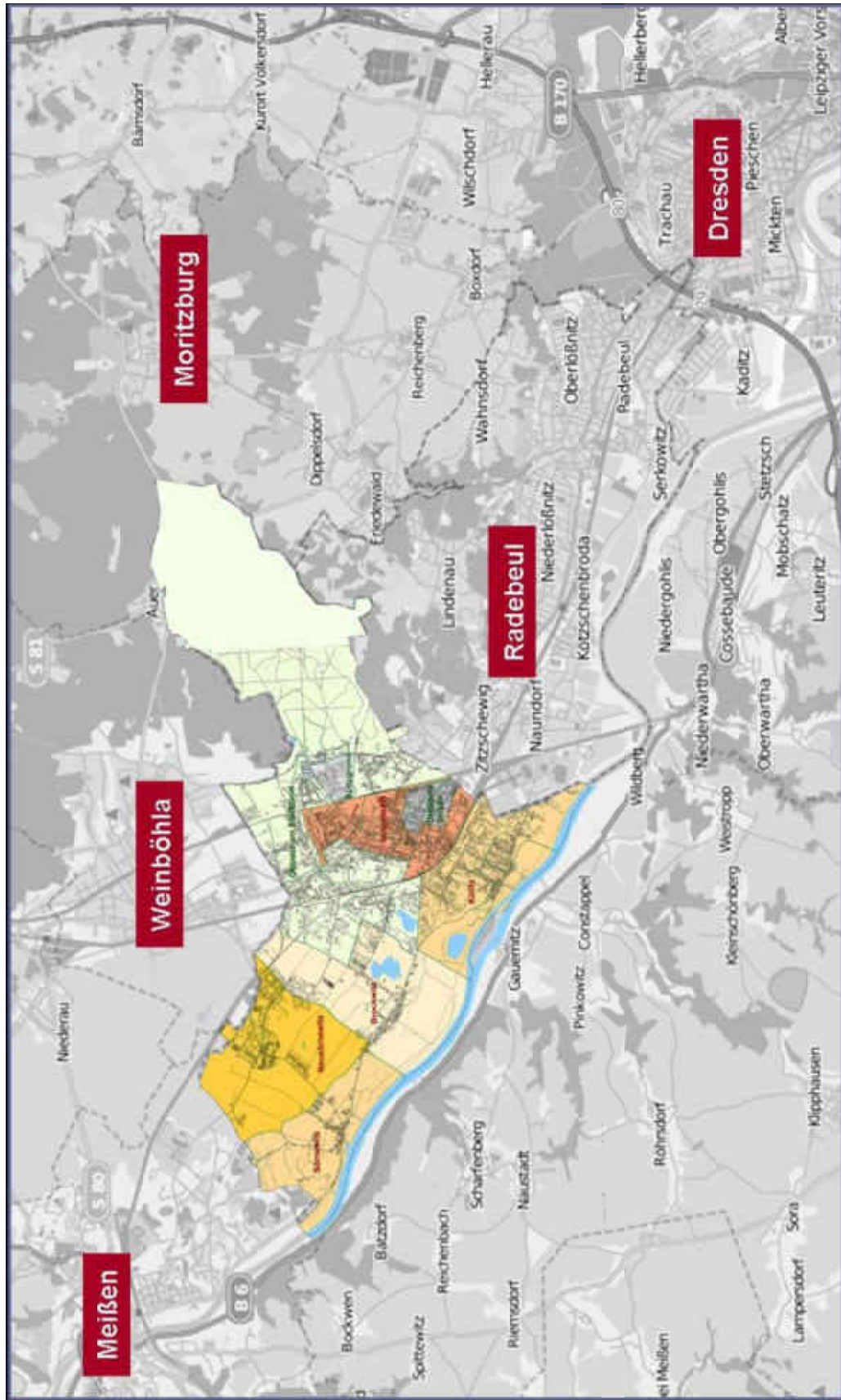
Die Entwicklung von Einzelhandelsstrukturen ist besonders stark von der Ausstrahlung des Oberzentrums Dresden tangiert. Der Coswiger Einzelhandel kann in dieser Wettbewerbssituation kaum regionale Versorgungsfunktionen übernehmen, seine Ausstrahlungskraft deckt sich im Wesentlichen mit dem Stadtgebiet, wobei dies auch von der Größe und Attraktivität der Einzelhandelsstandorte abhängig ist. Weitergehende regionale Zuflüsse resultieren lediglich aus Weinböhla und Moritzburg, außerdem sind Wechselwirkungen mit den beiden benachbarten Mittelzentren Radebeul und Meißen über die Staatsstraße S82 als verbindende Hauptverkehrsachse möglich.

Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit sind wesentliche Standortfaktoren, die die Entwicklungsperspektiven auch des Einzelhandels prägen. Die gut ausgebaute Verkehrsanbindung, sowohl über das Schienen- wie auch Straßennetz, sorgt für eine gute Erreichbarkeit. Hauptverkehrsachsen bilden die Staatsstraßen S82 und S84 sowie die Kreisstraße K8017.

Die Staatsstraße S82, als Dresdner Straße innerhalb der Stadt Coswig, verbindet in West-Ost-Richtung von Meißen kommend das Stadtgebiet Coswig weiter mit Radebeul und Dresden, ausgehend von der S82 verbindet die S84 Coswig mit Weinböhla, durch die Innenstadt verlaufend. Begründet durch die beiden Staatsstraßen weist Coswig einen hohen Durchgangsverkehr auf, besonders im innerstädtischen Bereich. Der Neubau der S84 neu, die von der B6 auf der gegenüberliegenden Elbseite über die neue Niederwarthaer Brücke kommend, über die Coswiger Ortsteile Kötzitz und Neusörnewitz nach Meißen führt, soll das Stadtgebiet erheblich vom Durchgangsverkehr entlasten.

Eine Autobahnanbindung besteht derzeit zur A4 über Radebeul (Anschlussstelle Dresden-Neustadt) und über Moritzburg (Anschlussstelle Dresden-Wilder Mann), mit dem

Abb. 2: Stadtgliederung Mittelzentrum Coswig mit angrenzenden Städten und Gemeinden



Quelle: Stadt Coswig, Städtebauliches Entwicklungskonzept – Übersichtskarte, OpenStreetMap, bearbeitet durch BBE Handelsberatung

Neubau der S84 neu wird zugleich ein günstiger Anschluss über die Bundesstraße B6 zur Anschlussstelle Dresden-Altstadt geschaffen.

An das Eisenbahnnetz ist Coswig über die Linien Leipzig–Dresden und Berlin-Dresden angebunden, am Bahnhof Coswig halten Züge des Regionalverkehrs. Außerdem besteht eine S-Bahn-Verbindung (S-Bahn-Linie 1) Dresden-Coswig-Meißen, welche die beiden Bahnhöfe Coswig und Neusörnewitz bedient. Der öffentliche Nahverkehr stützt sich weiterhin auf Straßenbahn- und Busverbindungen, durch Coswig verkehrt die Straßenbahnlinie 4 Dresden-Weinböhla, mehrere Buslinien werden von der Verkehrsgesellschaft Meißen (VGM) betrieben.

In 18 km Entfernung befindet sich der Flughafen Dresden-Klotzsche, der nationale und internationale Verbindungen ermöglicht.

Die Stärkung mittelzentraler Funktionen im Kontext mit der Steigerung der Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Coswig sind zentrale Zielstellungen der Stadtentwicklung. Der Steuerung zukünftiger Entwicklungen im Einzelhandel wird eine bedeutende Stellung in der Stadtplanung eingeräumt. Damit sind Fragen der Standortverteilung des Einzelhandels von besonderer Relevanz.

2. Siedlungsstruktur der Großen Kreisstadt Coswig

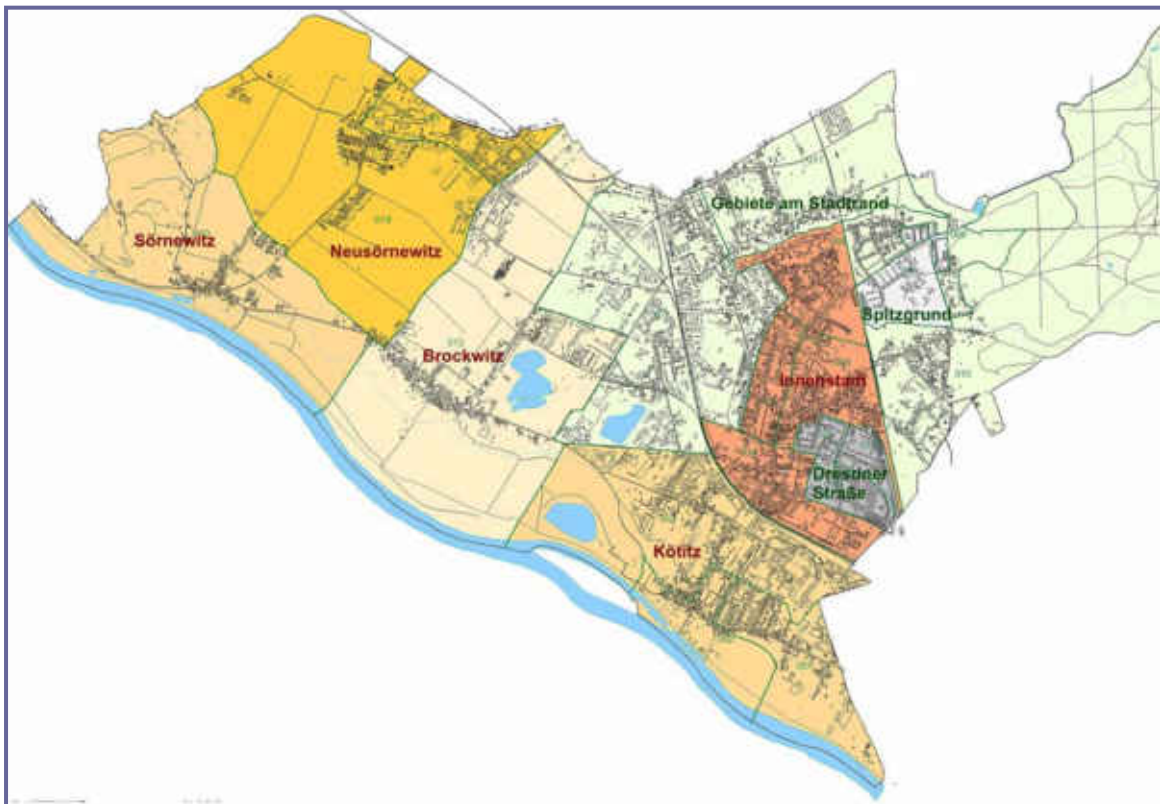
Umfang und Art der Versorgungsfunktionen sind allgemein eng mit der Siedlungsstruktur verknüpft.

Die Stadt Coswig ist aus dörflichen Siedlungsstrukturen entstanden und verfügt deshalb über keinen historisch gewachsenen Stadtkern. Die dörflichen Strukturen sind insbesondere in den peripheren Ortsteilen noch weitestgehend gut erhalten. Zur Stadt Coswig gehören neben Coswig-Mitte weiterhin die Ortsteile / Wohngebiete Brockwitz, Neusörnewitz, Sörnewitz, Kötitz und Spitzgrund. Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die Lage der einzelnen Stadtgebiete und gibt einen Überblick zur räumlichen Ausdehnung des Stadtgebietes von Coswig.

Coswig-Mitte/Innenstadt erstreckt sich, ausgehend vom Bahnhofsumfeld nördlich der Bahnlinie, entlang der Nord-Süd-Verkehrsachse Bahnhofstraße – Hauptstraße – Moritzburger Straße. Im Umfeld von Bahnhofstraße und Hauptstraße hat sich ein innerstädti-

scher Funktionsbereich herausgebildet. Konsequente Sanierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren sowie ergänzende Bebauung führten sowohl zur Attraktivitätssteigerung als Stadtmitte und als Wohnstandort wie auch zur Funktionsstärkung als Handels- und Dienstleistungsstandort. Etwa 55% der Coswiger Einwohner leben im Stadtgebiet Coswig-Mitte.

Abb. 3: Coswig – Stadtgebiete¹



Die angrenzenden Wohngebiete „Spitzgrund“ (nördlich) und „Dresdner Straße“ (östlich), als Neubau- / Plattenbaugebiete in den 60-er und 70-er Jahren entstanden, sichern mit saniertem Geschosswohnungsbau in überwiegend fünfgeschossiger Blockbebauung den Bedarf an preisstabilen, innenstadtnahen Wohnungen. Rückbaumaßnahmen in Kombination mit städtebaulicher Neuordnung sollen die Attraktivität der Wohnstandorte erhalten und ungünstigen Entwicklungen in der Alters- und Sozialstruktur begegnen. Einzelhandelsfunktionen konzentrieren sich auf zentrale Nahversorgungsstandorte, während dieser im Wohngebiet „Dresdner Straße“ mit dem Standort Am Ringpark vorhanden ist, muss im Wohngebiet „Spitzgrund“ nach diversen Standortaufgaben in der Vergangenheit eine neue Versorgungsstruktur etabliert werden.

¹ Quelle: •Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKO) der Großen Kreisstadt Coswig, Übersichtskarte, bearbeitet durch BBE

Südlich der Bahnlinie bis zum Verlauf der Elbe liegt der Ortsteil Kötitz mit fast 2.800 Einwohnern. Neben dem historischen Dorfkern wird dieser Ortsteil von größeren Gewerbestandorten an der Naundorfer Straße geprägt, verbunden mit angrenzenden Gewerbestandorten von Radebeul. Mit dem Neubau der Staatsstraße S84 neu, welche unmittelbar durch die Gewerbegebiete führt, erhalten diese eine neue Verkehrsanbindung. Einzelhandel ist, neben einem Holzfachmarkt, nur mit einzelnen kleinteiligen Anbietern vertreten, ein umfassender Nahversorgungsstandort fehlt.

Die Ortsteile Brockwitz und Sörnnewitz sind in ihrer dörflichen Struktur fast unverändert erhalten mit ca. 600 Einwohner (Sörnnewitz) bzw. ca. 800 Einwohner (Brockwitz) sind sie die kleinsten Ortsteile von Coswig. Sie liegen unmittelbar an der Staatsstraße S82 Richtung Meißen. Einzelhandelsangebote zur Grundversorgung beschränken sich auf einzelne kleinteilige Anbieter, zum Ortsteil Brockwitz gehört jedoch das Gartencenter Dehner in Solitär-lage.

Schließlich ist auf den Ortsteil Neusörnnewitz mit ca. 1.500 Einwohner zu verweisen, ursprünglich entstanden als Ansiedlung ehemaliger Siemenswerke. Auch dieser Ortsteil verfügt nur über einzelne kleinere Einzelhandelsanbieter, allerdings diverse Gewerbeflächen. Letztere werden ebenfalls durch den Neubau der Staatsstraße S84 neu zukünftig besser angebunden.

Diese Stadtstruktur mit einem räumlich begrenzten Innenstadtbereich und den differenzierten Teilräumen spiegelt sich auch in der herausgebildeten Struktur der Einzelhandelsstandorte wider, die sowohl bestimmte Erreichbarkeitskriterien anstreben (Stichworte Nahversorgung oder Verkehrsanbindung), als auch eine gewisse „kritische Größe“ für ihre Ausstrahlungskraft und Kundenakzeptanz erreichen müssen.

3. Einzelhandelsrelevante Nachfrage und deren Entwicklung bis 2020

3.1 Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung

Bezogen auf die Datengrundlage vom 30.06.2010¹ leben in der Stadt Coswig 21.477 Einwohner. Die Versorgungsfunktionen Coswigs Einzelhandel konzentrieren sich zunächst auf eine möglichst hohe Eigenbindung des örtlichen Potenzials.

Die Stadt Coswig verzeichnete in den letzten Jahren einen stetigen Bevölkerungsrückgang. Im Zeitraum von Dezember 2000 bis Juni 2010 sank die Einwohnerzahl in Coswig um 10,6%. Der Rückgang vollzog sich stärker in den ersten Jahren nach der Jahrtausendwende, etwa bis 2003, in den Folgejahren lagen die Rückgänge meist unter einem Prozent jährlich. Ursächlich für diese Entwicklung sind sowohl eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung als auch ein negativer Wanderungssaldo. Das Wanderungsverhalten der Bevölkerung und das Geburtendefizit wirken sich verstärkend auf die Überalterung der Stadt aus².

Tab. 1: Einwohnerentwicklung der Stadt Coswig

Stand	Einwohner absolut	Entwicklung zum Vorjahr	Index
Dez 2000	24.035		100,0%
Dez 2001	23.435	-2,5%	97,5%
Dez 2002	22.937	-2,1%	95,4%
Dez 2003	22.621	-1,4%	94,1%
Dez 2004	22.449	-0,8%	93,4%
Dez 2005	22.305	-0,6%	92,8%
Dez 2006	22.164	-0,6%	92,2%
Dez 2007	22.057	-0,5%	91,8%
Dez 2008	21.853	-0,9%	90,9%
Dez 2009	21.600	-1,2%	89,9%
Jun 2010	21.477	-0,6%	89,4%

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

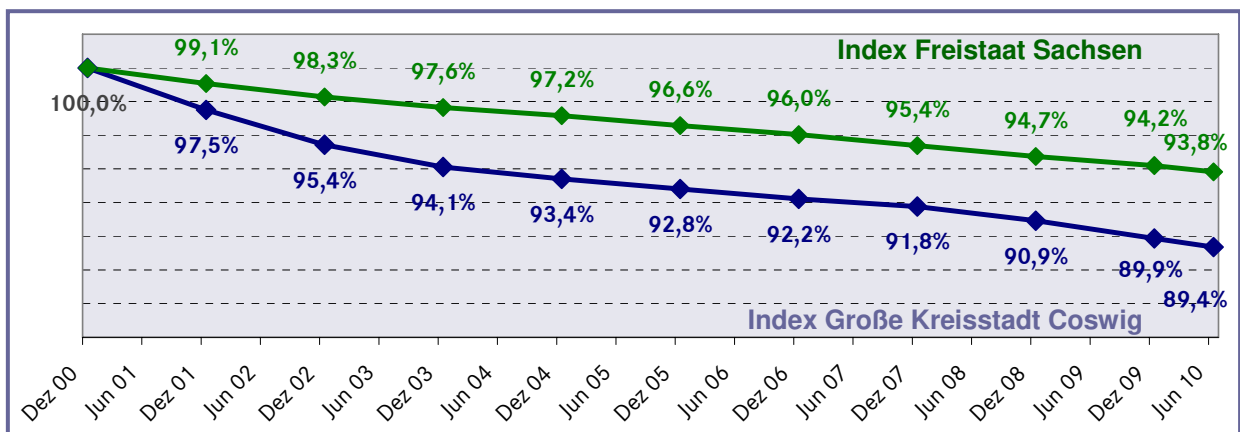
¹ Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Bevölkerung der Gemeinden im Land Sachsen am 30.06.2010

Die Stadt Coswig weist zum Stichtag 31.12.2009 mit insgesamt 21.285 Einwohnern (Hauptwohnsitz) einen leicht geringeren Bevölkerungsstand aus.

² vgl. auch Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKO) der Großen Kreisstadt Coswig, Abschnitt 3 Demographische Entwicklung

Der Bevölkerungsrückgang in Coswig war deutlich stärker ausgeprägt als im sächsischen Durchschnitt. Der Freistaat Sachsen verzeichnet im Zeitraum von Dezember 2000 bis Juni 2010 einen Rückgang der Einwohneranzahl um ca. 6,2%¹. Nachfolgende Abbildung stellt die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Coswig und im gesamten Freistaat Sachsen vergleichend gegenüber.

Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Coswig und dem Freistaat Sachsen



Die absehbare Bevölkerungsentwicklung und deren Konsequenzen für die örtliche Kaufkraftbindung bildet somit eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Entwicklungsperspektiven des Einzelhandels der Stadt Coswig und letztlich für die Umsetzung eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes.

¹ Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Daten jeweils zum Stand 31.12. bzw. zum 30.06.2010

3.2 Einzelhandelsrelevantes Nachfragevolumen 2010

Die Berechnungen zum Nachfragepotenzial 2010 basieren auf den bundesdurchschnittlichen Verbrauchsausgaben pro Kopf der Bevölkerung für die einzelnen Warengruppen. Unter Berücksichtigung der Bestimmungsfaktoren:

- Einwohner im Einzugsgebiet,
- regionales, einzelhandelsrelevantes Kaufkraftniveau und
- Verbrauchsausgaben nach Warengruppen

errechnen sich nachfolgend die Marktvolumina für das Stadtgebiet von Coswig.

Die Werte zum regionalen Kaufkraftniveau werden jährlich von der BBE-Marktforschung ermittelt. Sie repräsentieren die Bevölkerungsstruktur und ihr insgesamt verfügbares Pro-Kopf-Einkommen und stellen diese in Relation zum Bundesdurchschnitt.

Die Stadt Coswig weist mit 83,64 ein unter dem Bundesdurchschnitt (100) liegendes Kaufkraftniveau auf, das jedoch leicht über dem Niveau des Referenzwertes vom Freistaat Sachsen (81,64) angesiedelt ist. Im engeren, regionalen Vergleich liegt Coswig bereits deutlich über dem Durchschnittsniveau des Landkreises Meißen (78,53), das Oberzentrum Dresden erreicht dagegen ein Niveau von 88,74.

Die begrenzte Kaufkraft wirkt sich aber nicht im vollen Umfang in der einzelhandelsrelevanten Nachfrage aus. Im Unterschied zum insgesamt verfügbaren Einkommen (Global-Kaufkraft) liegt das Niveau der „Einzelhandelsrelevanten Kaufkraft“ deutlich höher, da sich Kaufkraftunterschiede stärker auf nichteinzelhandelsrelevante Ausgabenanteile (Dienstleistungen, Wohnungen, Reisen, Kfz, etc.) und der Sparquote niederschlagen als auf die Einzelhandelsausgaben selbst (zahlreiche Güter des täglichen Bedarfs sind weitgehend kaufkraftneutral). Für die Stadt Coswig errechnet sich eine einzelhandelsrelevante Kaufkraft von 90,93.

Die bundesdurchschnittlichen Verbrauchsausgaben über alle Einzelhandelsbranchen betragen 5.514 € pro Kopf der Bevölkerung. Infolge des geringeren Kaufkraftniveaus ist von relevanten Verbrauchsausgaben in Höhe von 5.014 € im Stadtgebiet Coswig auszugehen.

Dementsprechend errechnet sich ein einzelhandelsrelevantes Marktpotenzial von ca. 106,7 Mio. €, davon entfallen auf:

- den kurzfristigen Bedarf 62,3 Mio. € (ca. 58,4%),
- den mittelfristigen Bedarf 23,8 Mio. € (ca. 22,3%),
- den langfristigen Bedarf 20,6 Mio. € (ca. 19,3%).

Auf das Stadtgebiet Coswig-Mitte entfällt ein Anteil von ca. 58,8 Mio. € bzw. 55% des gesamtstädtischen Potenzials. Auf das Wohngebiet „Spitzgrund“ mit derzeit sehr eingeschränkten Versorgungsstrukturen entfällt ein Nachfragepotenzial von ca. 19,5 Mio. €, davon ca. 11,4 Mio. € im kurzfristigen Bedarfsbereich.

Die nachfolgende Tabelle 2 gibt einen detaillierten Überblick zum Marktpotenzial untergliedert nach Warengruppen:

Tab. 2: Marktpotenzial Stadt Coswig 2010 – gegliedert nach Ortsteilen und Warengruppen

Einzelhandelsrelevante Kaufkraftpotenziale 2010 in 1.000 € zu EVP (incl. MwSt.)	Brockwitz	Neusörnwitz	Sörnwitz	Coswig Mitte	Kötitz	Spitzgrund	Stadt Coswig gesamt
Einwohner	791	1.507	606	11.717	2.774	3.890	21.285
Kaufkraft	83,64	83,64	83,64	83,64	83,64	83,64	83,64
Nahrungs- und Genußmittel	1.290	2.457	988	19.103	4.523	6.342	34.702
Bäcker/Metzger	191	363	146	2.822	668	937	5.127
Blumen/Zoo- und Heimtierbedarf/Gartenbedarf	137	261	105	2.032	481	675	3.692
Drogerie/Parfümerie/pharmaz., mediz. und orthopäd. Artikel	567	1.080	434	8.396	1.988	2.788	15.253
PBS (privat)/Zeitungen/Zeitschriften/Bücher	131	249	100	1.937	459	643	3.519
Überwiegend kurzfristiger Bedarf	2.315	4.410	1.774	34.291	8.118	11.384	62.292
Bekleidung/Wäsche	296	565	227	4.392	1.040	1.458	7.978
Schuhe (ohne Sportschuhe), Lederwaren	75	142	57	1.105	262	367	2.008
Baumarkt-Sortiment i.e.S. (Tapeten/Farben/Lacke/Eisenw./Heimwerker/Autozubehör etc.)	341	649	261	5.045	1.194	1.675	9.164
GPK/Hausrat/Geschenkartikel	45	86	35	670	159	223	1.217
Spielwaren/Hobby/Bastein/Musikinstrumente	74	141	57	1.093	259	363	1.985
Sportartikel/Fahrräder/Camping	55	104	42	812	192	270	1.475
Überwiegend mittelfristiger Bedarf	886	1.687	678	13.117	3.105	4.355	23.828
Teppiche/Gardinen/Deko/Bettwaren/Haus-, Tisch- u. Bettwäsche	78	149	60	1.158	274	384	2.103
Möbel (inkl. Bad-/Gartenmöbel und Büromöbelkäufe von Privatverbrauchern)	185	353	142	2.743	649	911	4.984
Elektro/Leuchten/sonstige hochwertige Haushaltsgeräte	91	174	70	1.354	320	449	2.459
Unterhaltungselektronik/Musik/Video/PC/Drucker/Kommunikation	197	376	151	2.921	692	970	5.306
Foto/Optik/Akustik	70	133	54	1.036	245	344	1.882
Uhren/Schmuck	32	60	24	469	111	156	851
sonstiges	113	214	86	1.667	395	553	3.028
Überwiegend langfristiger Bedarf	766	1.459	587	11.347	2.686	3.767	20.613
Einzelhandelsrelevantes Potenzial insgesamt	3.966	7.557	3.039	58.755	13.910	19.506	106.733

3.3 Prognose der Nachfrageentwicklung bis 2020

Bevölkerungsentwicklung der Stadt Coswig bis 2020:

Entwicklungsperspektiven einer einzelhandelsrelevanten Nachfrage setzen zunächst bei einer Bevölkerungsprognose an. Die rückläufige Bevölkerungsentwicklung der Stadt Coswig in den vergangenen Jahren wird sich im Zeitraum bis 2020 fortsetzen. Grundlage dieser Aussage bildet die aktuelle Prognose des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen.

Der Bevölkerungsrückgang wird sich im gesamten Freistaat Sachsen weiter fortsetzen, fällt insgesamt jedoch moderater aus, als in anderen ostdeutschen Bundesländern. Die voraussichtliche Entwicklung verläuft regional aber sehr unterschiedlich, die Disparitäten zwischen dem Großraum Dresden und den weiteren Regionen Sachsens werden sich verschärfen. In der Stadt Dresden werden auch in den kommenden Jahren Bevölkerungszuwächse erwartet, mit zunehmender Entfernung von Dresden steigen jedoch die Bevölkerungsverluste stark an. Diese Tendenz ist bereits in der Vergangenheit zu beobachten.

Der Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes liegen zwei Annahmeszenarien zugrunde. Szenario 1 unterscheidet sich von Szenario 2 durch landeseigene Annahmen zur Lebenserwartung und dem Wanderungsaustausch mit dem Bundesgebiet. Für das Szenario 2 sind erstmals die Annahmen aus der 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes für das Land Sachsen übernommen worden. Da die endgültigen Daten des Statistischen Bundesamtes nicht rechtzeitig zur Verfügung standen, wurde das Szenario 2 in zwei Fassungen erstellt (Variante 2 und Variante 3). Als Grundlage für die Modellrechnungen zur Bevölkerungsprognose für Coswig wird die Variante 1 mit landeseigenen Annahmen und die Variante 3, mit den endgültigen Daten des Statistischen Bundesamtes herangezogen:

Tab. 3: Bevölkerungsprognose für die Stadt Coswig bis 2020¹

	Stand 30.06.2010	Prognose 2020 Variante 1		Prognose 2020 Variante 3	
Coswig	21.477	20.400	-5,0%	19.600	-8,7%
Landkreis Meißen	253.771	250.400	-1,3%	240.200	-5,3%

Quellen: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020

¹ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen; Bevölkerungsprognose 2009 - 2030, Basisjahr 2008

Die Prognose weist für Coswig einen weiteren Bevölkerungsrückgang zwischen -5,0% und -8,7% aus. Im regionalen Vergleich liegt Coswig damit deutlich über dem Durchschnitt des Landkreises Meißen.

Entwicklung der einzelhandelsrelevanten Pro-Kopf-Ausgaben bis 2020:

Generell ist in Deutschland langfristig mit einer weiteren Verringerung des Anteils einzelhandelsrelevanter Ausgaben an den Gesamtausgaben pro Kopf der Bevölkerung zu rechnen. Seit Jahren sinkt der Einzelhandelsanteil zugunsten notwendiger Ausgaben zur Alterssicherung, für Mobilität / Verkehr, Dienstleistungen, Wohnen (Mieten / Nebenkosten) oder Freizeit. Diese Ausgabensteigerungen in den anderen Bereichen können gegebenenfalls durch eine positive Einkommensentwicklung aufgefangen werden, so dass zumindest die absoluten Pro-Kopf-Ausgaben im Einzelhandel konstant bleiben oder eventuell sogar geringfügig steigen.¹

So ist das durchschnittliche Pro-Kopf-Jahreseinkommen der Bevölkerung in den ostdeutschen Bundesländern im Zeitraum 2000 – 2009 von 13.091 € auf 15.599 € gestiegen, dies entspricht einem durchschnittlichen, jährlichen Anstieg von ca. 1,9%. Wobei allerdings zwischen 2008 und 2009 (+0,3%) sowie in der Prognose 2010 (+0,2%) Tendenzen der Abschwächung des verfügbaren Einkommens erkennbar sind. Der Gesamtanstieg kam auch nur teilweise dem Einzelhandel zugute. Bei moderater Einkommensentwicklung wird mittelfristig der Einzelhandel nur geringfügig partizipieren, die Pro-Kopf-Ausgaben werden nur marginal steigen.

Die weiteren Planungsrechnungen gehen selbst bei optimistischer Betrachtung nur von einem mittleren Anstieg um 0,5% pro Jahr aus.

Szenarien der Nachfrageentwicklung in der Stadt Coswig bis 2020:

Die nachfolgenden Berechnungen zur Nachfrageentwicklung bauen auf der Bevölkerungsprognose auf und zeichnen die Kaufkraftentwicklung in zwei Szenarien. Das optimistische Szenario unterstellt die Variante 1 der Bevölkerungsprognose sowie einen geringen Anstieg der durchschnittlichen Pro-Kopf-Ausgaben, während das pessimistische Szenario

¹ vgl. zur Entwicklung des einzelhandelsrelevanten Konsums auch: BBE-Handelsszenario 2015: Der deutsche Handel vor dem Aus?, Jahrgang 2005, Gemeinschaftsprojekt der BBE Unternehmensberatung GmbH mit den Partnern Price Waterhouse Coopers und Deutsche Industriebank

von der Variante 3 der Bevölkerungsprognose und einer stagnierenden Kaufkraftentwicklung, auf dem Niveau 2010, ausgeht.

Die resultierenden Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle 4 zusammengefasst. Laut Modellrechnung zur Nachfrageentwicklung in Coswig bewegt sich die Spannweite hinsichtlich der Entwicklung des einzelhandelsrelevanten Potenzials von -7,0% bis -0,3%.

Aus Sicht der Nachfrageentwicklung zeichnet in der optimistischen Prognose eine annähernde Stagnation des aktuellen Nachfragepotenzials ab, bei pessimistischer Betrachtung aber auch eine spürbare Belastung für die Einzelhandelsentwicklung der Stadt Coswig ab. Dies verdeutlicht um so mehr, die zwingende Notwendigkeit einer städtebaulich geordneten Standortentwicklung, die den Fokus auf zentrale Versorgungsbereiche und die Sicherung der Nahversorgung richtet, um auch zukünftig attraktive Einzelhandels- und Stadtstrukturen zu erhalten.

Tab. 4: Nachfrageentwicklung in der Stadt Coswig bis 2020

	Stadt Coswig		
	2010	2020 pessimistisch	2020 optimistisch
Einwohner	21.285	19.600	20.400
Kaufkraft	83,64	83,64	88,64
Nahrungs- und Genußmittel	34.702	31.609	33.795
Bäcker/Metzger	5.127	4.622	4.971
Blumen/Zoo- und Heimtierbedarf/Gartenbedarf	3.692	3.256	3.460
Drogerie/Parfümerie/pharmaz., mediz. und orthopäd. Artikel	15.253	13.755	14.506
PBS (privat)/Zeitungen/Zeitschriften/Bücher	3.519	3.294	3.587
Überwiegend kurzfristiger Bedarf	62.292	56.537	60.319
Bekleidung/Wäsche	7.978	7.738	8.451
Schuhe (ohne Sportschuhe), Lederwaren	2.008	1.865	2.030
Baumarkt-Sortiment i.e.S. (Tapeten/Farben/Lacke/Eisenw./Heimwerker/Autozubehör etc.)	9.164	8.832	9.287
GPK/Hausrat/Geschenkartikel	1.217	1.199	1.314
Spielwaren/Hobby/Basteln/Musikinstrumente	1.985	1.865	2.030
Sportartikel/Fahrräder/Camping	1.475	1.396	1.524
Überwiegend mittelfristiger Bedarf	23.828	22.894	24.638
Teppiche/Gardinen/Deko/Bettwaren/Haus-, Tisch- u. Bettwäsche	2.103	1.973	2.131
Möbel (inkl. Bad-/Gartenmöbel und Büromöbelkäufe von Privatverbrauchern)	4.984	4.762	5.201
Elektro/Leuchten/sonstige hochwertige Haushaltsgeräte	2.459	2.279	2.481
Unterhaltungselektronik/Musik/Video/PC/Drucker/Kommunikation	5.306	5.208	5.652
Foto/Optik/Akustik	1.882	1.809	1.983
Uhren/Schmuck	851	821	912
sonstiges	3.028	2.933	3.121
Überwiegend langfristiger Bedarf	20.613	19.785	21.481
Einzelhandelsrelevantes Potenzial insgesamt	106.733	99.216	106.437
Entwicklung des Einzelhandelsrelevanten Potenzials		-7,0%	-0,3%

III. Einzelhandelsstrukturen der Stadt Coswig

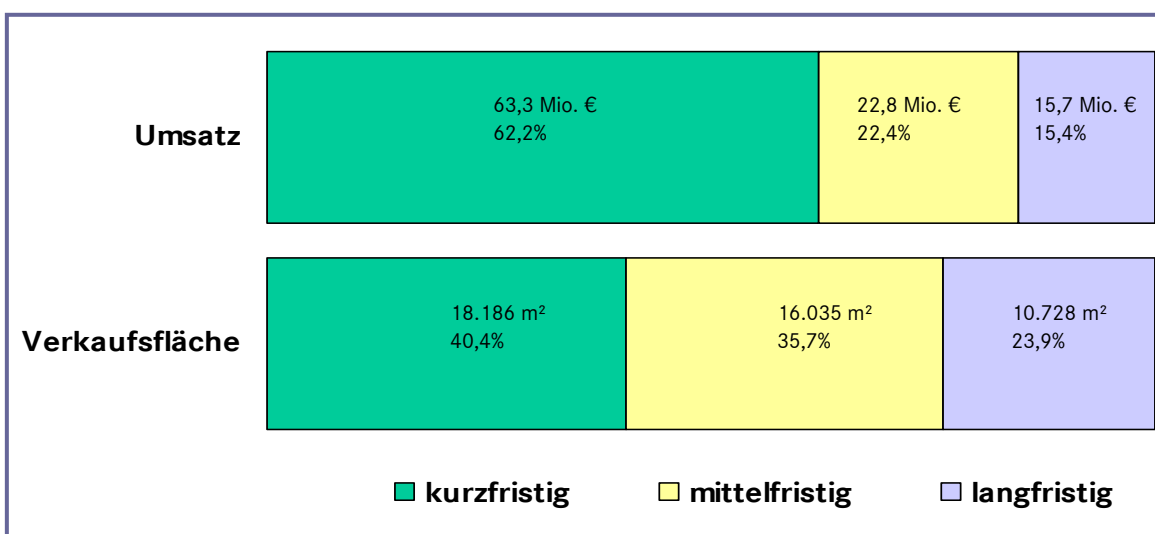
1. Einzelhandelsbesatz mit Verkaufsfläche und Umsatzleistung

Zur Analyse der aktuellen Angebotsstrukturen wurden im Stadtgebiet Coswig alle Einzelhandelsstandorte mit einzelhandelsrelevanter Verkaufsfläche, Branchenzuordnung, Standortlage sowie einer Umsatzeinschätzung nach branchenspezifischen Kennzahlen erfasst und bewertet. Berücksichtigung findet der gesamte Einzelhandel im engeren Sinne, d.h. ohne Handel mit Kraftfahrzeugen, Kraft-/Brennstoffen, Versandhandel und ambulanter Handel (z.B. Wochenmärkte). Weitere Nutzungen wie Gastronomie oder Dienstleister werden zur Charakterisierung der zentralen Versorgungsbereiche herangezogen.

Die quantitative Analyse zum Einzelhandelsbesatz geht zunächst von der Angebotssituation und -verteilung in der Gesamtstadt Coswig aus, konzentriert sich weiterführend aber auf die Standortstrukturen und Standortentwicklungen zur Ableitung eines Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes.

Die Stadt Coswig verfügt derzeit über einen Einzelhandelsbesatz von insgesamt 154 Anbietern mit einer Gesamtverkaufsfläche von 44.949 m², die einen Umsatz von ca. 101,8 Mio. € tätigen.

Abb. 5: Verkaufsflächen- und Umsatzanteile in der Differenzierung nach kurz-, mittel- und langfristigem Bedarf



Die Verkaufsflächenausstattung entspricht mit ca. 2,09 m² je Einwohner einem bereits quantitativ guten Flächenbesatz für ein Mittelzentrum, insbesondere innerhalb des Versichtsraumes Dresden mit nur begrenzter regionaler Versorgungsfunktion. Eine weitere Stärkung des Einzelhandelsstandortes Coswig ist folglich kaum über ein rein quantitatives Flächenwachstum zu erzielen, im Fokus stehen vielmehr Fragen der qualitativen Entwicklung von Angebotsstrukturen und der gezielten Stärkung maßgeblicher Einzelhandelsstandorte, darunter insbesondere der Innenstadt.

2. Angebotssituation im Stadtgebiet Coswig

Die nachfolgende Abbildung 6 sowie die Tabellen 5 und 6 zum Einzelhandelsbesatz sind differenziert nach den Standortlagen¹ innerhalb der Stadt Coswig. Dabei zeigt sich eine breit gefächerte Standortstruktur mit einem hohen Flächenanteil dezentraler Standorte im Branchenumfeld Bauen / Wohnen / Garten.

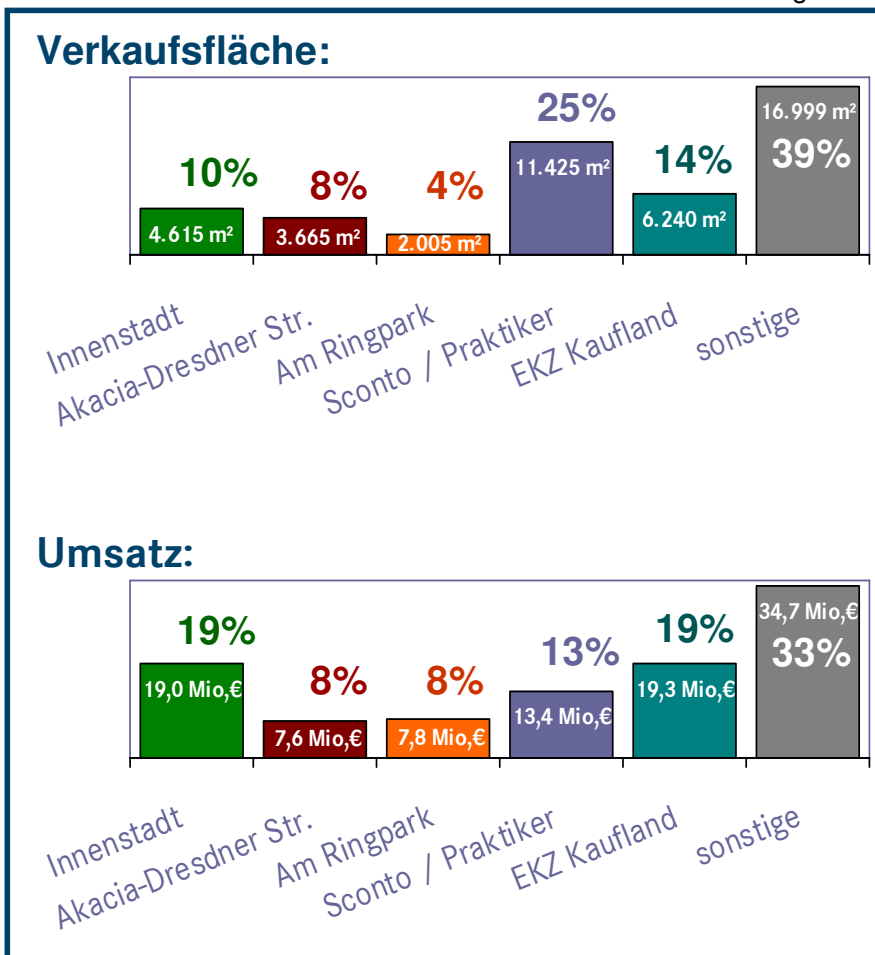
Auf die **Innenstadt** entfällt ein Verkaufsflächenanteil von lediglich 10%, allerdings sind insgesamt 49 Anbieter, also fast ein Drittel aller Coswiger Einzelhandelsanbieter. Diese verfügen mehrheitlich über kleinteilige Verkaufsflächen, 67% aller innerstädtischen Einzelhandelsanbieter verfügen über Ladenlokale mit weniger als 100 m². Die durchschnittliche Verkaufsfläche je Fachgeschäft in der Innenstadt beträgt 94 m², wobei dieser Wert bereits durch einige größere Anbieter angehoben wird. Zu den innerstädtischen Magnetstandorten zählen der Drogeriemarkt Rossmann, die Bekleidungsanbieter NKD und Takko sowie der Schuhmarkt Reno. Dabei sind aus Sicht der Verkaufsflächengröße einzig die Drogerie Rossmann und der Bekleidungsanbieter NKD als Fachmarktkonzepte einzustufen, die beiden anderen Magnetanbieter sind eher größere Fachgeschäfte. Ohne diese vier größeren Anbieter betrüge die mittlere Verkaufsfläche aller übrigen innerstädtischen Einzelhändler nur 70 m².

Die kleineren Ladenlokale bieten jedoch auch die Chance, in ihrer Vielzahl durch attraktive und individuelle Geschäftskonzepte ergänzt durch Dienstleister und Gastronomie eine eigenständige Ausstrahlungskraft als Einzelhandelsstandort zu entwickeln und somit den

¹ Die Abgrenzung der Standortlagen sowie die Zuordnung der Einzelhandelsanbieter orientiert sich bereits an den im Abschnitt VI.3 vorgenommenen Abgrenzungen für zentrale Versorgungsbereiche und Ergänzungsstandorte.

Versorgungsfunktionen sowie Bindungschancen innerhalb des Mittelzentrums gerecht zu werden.

Abb. 6: Verkaufsflächen und Umsatzanteile nach Standortlagen



Mit den mehrheitlich kleineren Flächen und dem insgesamt begrenzten Verkaufsflächenanteil von nur 10% gelingt es dem innerstädtischem Bereich derzeit aber nur sehr begrenzt, sich mit einer dominanten Angebots- und Wettbewerbsstellung abzuheben, um die Funktion eines Haupteinkaufsbereiches auszufüllen. Sicherlich entfallen in der wichtigen innerstädtischen Leitbranchen Bekleidung/Wäsche 60% der branchenspezifischen Coswiger Einzelhandelsfläche auf die Innenstadt, bei Foto/Optik/Akustik sind es 70% und bei Uhren/Schmuck 55%. Allerdings baut das innerstädtische Bekleidungsangebot auf Magnetanbieter mit preisorientiertem Angebotskonzept auf, eine spezialisierte bzw. gehobene Angebotsausrichtung des innerstädtischen Angebotes ist nicht vorhanden.

Entwicklungsperspektiven der Innenstadt sind speziell in den innerstädtischen Leitbranchen für eine Angebotsprofilierung zu nutzen. Bestehende räumliche Entwicklungskapa-

Tab. 5: Verkaufsflächenbesatz nach Warengruppen und Standortstrukturen im Stadtgebiet Coswig

	Innenstadt Coswig		"Akacia - Dresdner Straße"		"Am Ringpark" (incl. Netto)		Sconto/ Praktiker		EKZ "Kaufland"		sonstige		Stadt Coswig gesamt	
	(m ²)	(%)	(m ²)	(%)	(m ²)	(%)	(m ²)	(%)	(m ²)	(%)	(m ²)	(%)	(m ²)	(%)
Nahrungs- & Genussmittel (o. Bäcker/Metzger)	360	4%	970	11%	1.345	16%			3.110	37%	2.699	32%	8.484	100%
Bäcker/Metzger	200	30%	35	5%	40	6%			20	3%	370	56%	665	100%
Drogerie/Parfümerie/Apothekenbedarf	735	36%	110	5%	320	16%			460	22%	429	21%	2.054	100%
Blumen/Gartenbedarf/Heimtierbedarf	125	2%	855	13%	75	1%	440	7%	940	14%	4.148	63%	6.583	100%
Papier- u. Schreibwaren/Bücher/Zeitschriften	105	2,6%	135	3,4%	5	1%			90	2,3%	65	1,6%	400	100%
Bekleidung/Wäsche/sonstige Textilien	1.570	60%	350	13%	15	1%			500	19%	190	7%	2.625	100%
Schuhe/Lederwaren	310	35%	40	4%	5	1%			530	59%	10	1%	895	100%
Heimwerker/Autozubehör	55	1%	75	1%	105	1%	3.970	41%	60	1%	5.150	55%	9.415	100%
GPK/Hausrat/Geschenkartikel	195	12%	120	8%	15	1%	730	46%	200	13%	315	20%	1.575	100%
Spielwaren/Babyausst./Hobby/Musikinstr.	100	19%	30	6%	5	1%			55	10%	335	64%	525	100%
Sportartikel/Fahrräder			60	6%	5	1%	70	7%	60	6%	805	80%	1.000	100%
Haustextilien/Heimtextilien	45	4%	60	5%	5		375	29%			800	62%	1.285	100%
Möbel (incl. Bad-, Garten-, Büromöbel)	175	3%	800	12%			5.325	79%			408	6%	6.708	100%
Elektro/Elektrogeräte/Leuchten	100	13%	20	3%	10	1%	465	63%	60	8%	90	12%	745	100%
UE/Musik/Video/Kommunikation/PC	80	14%			5	1%			110	19%	390	66%	585	100%
Foto/Optik/Akustik	205	70%			25	9%			45	21%	60	21%	290	100%
Uhren/Schmuck	115	55%					50	6%			50	24%	210	100%
sonstiges	140	15%	5	1%	25	3%					685	75%	905	100%
	4.615	10%	3.665	8%	2.005	4%	11.425	25%	6.240	14%	16.999	39%	44.949	100%

Tab. 6: Umsatzstruktur nach Warengruppen und Standortstrukturen im Stadtgebiet Coswig

	Innenstadt Coswig		"Akacia - Dresdner Straße"		"Am Ringpark" (incl. Netto)		Sconto/Praktiker		EKZ "Kaufland"		sonstige		Stadt Coswig gesamt	
	(T€)	(%)	(T€)	(%)	(T€)	(%)	(T€)	(%)	(T€)	(%)	(T€)	(%)	(T€)	(%)
Nahrungs- & Genußmittel (o. Bäcker/Metzger)	1.450	5%	3.150	10%	4.640	15%			11.680	38%	9.470	32%	30.390	100%
Bäcker/Metzger	1.550	22%	470	7%	480	7%			220	3%	4.320	61%	7.040	100%
Drogerie/Parfümerie/Apothekenbedarf	6.980	53%	330	2%	1.880	14%			1.690	13%	2.395	18%	13.275	100%
Blumen/Gartenbedarf/Heimtierbedarf	380	3%	1.400	13%	230	2%	530	5%	1.110	10%	7.270	67%	10.920	100%
Papier- u. Schreibwaren/Bücher/Zeitschriften	500	30%	330	20%	20	1%			470	28%	355	21%	1.675	100%
Bekleidung/Wäsche/sonstige Textilien	3.700	59%	670	11%	45	1%			1.350	22%	435	7%	6.200	100%
Schuhe/Lederwaren	850	39%	60	3%	20	1%			1.210	56%	20	1%	2.160	100%
Heimwerker/Autozubehör	110	1%	110	1%	220	2%	5.560	53%	130	1%	4.270	42%	10.400	100%
GPK/Hausrat/Geschenkartikel	360	20%	140	8%	30	2%	570	31%	420	23%	290	16%	1.810	100%
Spielwaren/Babyausst./Hobby/Musikinstr.	300	31%	50	5%	15	2%			120	12%	490	50%	975	100%
Sportartikel/Fahrräder			60	5%	15	1%	100	8%	130	10%	980	76%	1.285	100%
Haustextilien/Heimtextilien	230	13%	90	5%	20	1%	590	33%			860	48%	1.790	100%
Möbel (incl. Bad-, Garten-, Büromöbel)	180	3%	720	11%			5.280	78%			600	9%	6.780	101%
Elektro/Elektrogeräte/Leuchten	300	21%	40	3%	30	2%	680	49%	120	9%	230	16%	1.400	100%
UE/Musik/Video/Kommunikation/PC	340	16%			15	1%			390	19%	1.320	64%	2.065	100%
Foto/Optik/Akustik	1.020	76%			110	8%					220	16%	1.350	100%
Uhren/Schmuck	500	53%							250	26%	200	21%	950	100%
sonstiges	220	16%	20	2%	60	5%	50	4%			975	73%	1.325	100%
	18.970	19%	7.640	8%	7.830	8%	13.360	13%	19.290	19%	34.700	33%	101.790	100%

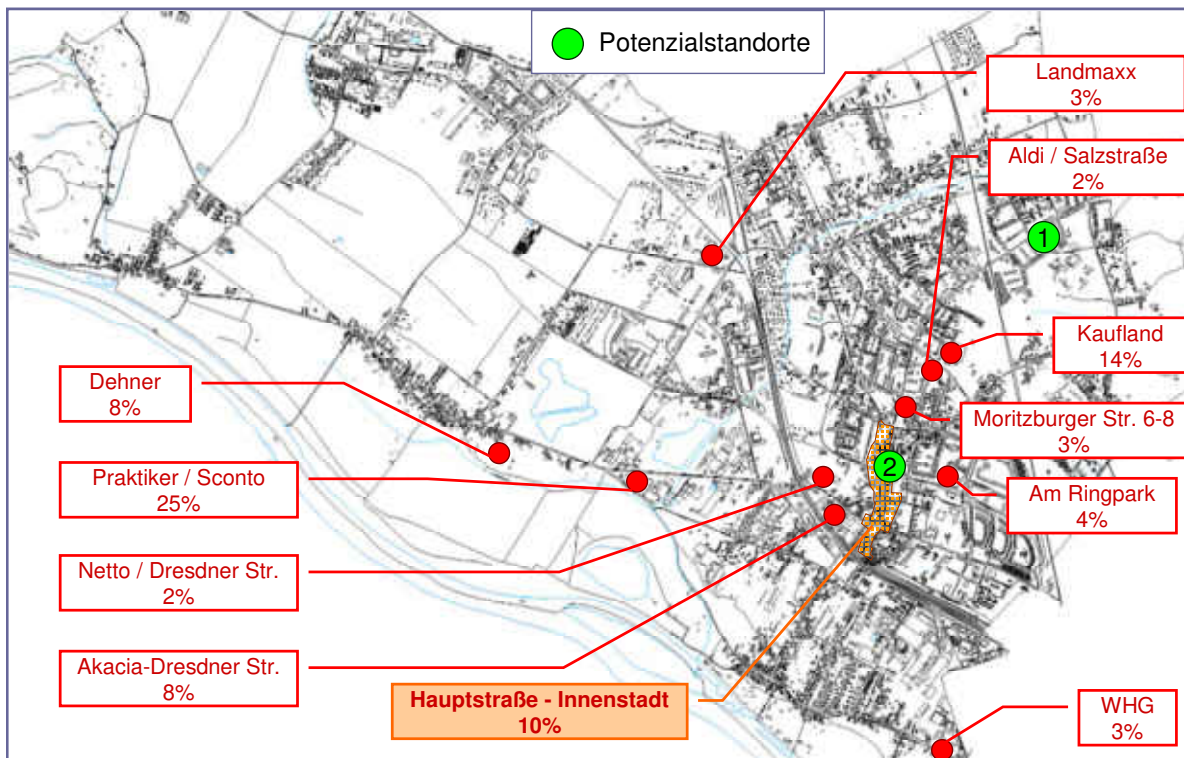
zitäten (vgl. Abschnitt V.3.1) sind gezielt zu nutzen, um eine „kritische Masse“ zur Stärkung der innerstädtischen Magnetwirkung zu erzielen.

Benachbart zu Innenstadt liegt im Bereich der **Akacia - Dresdner Straße** ein weiterer, zusammenhängender Einzelhandelsstandort. Insgesamt entfallen aktuell 8% der Coswiger Einzelhandelsfläche auf dieses Areal, wobei diverse Leerstände unberücksichtigt bleiben. Dieser Standort verknüpft mehrere Schwerpunktbereiche. Beginnend unmittelbar am Kreuzungsbereich Dresdner Straße / Kötitzer Straße mit einem Küchenstudio, dem schließt sich ein Komplex mit Geschäftshäusern an, in denen das Auktionshaus Wreesmann und der „Zoo & Co“-Fachmarkt als Anbieter hervorzuheben sind, schließlich bildet ein kleines Nahversorgungszentrum um den Lebensmittel-Discounter diska den westlichen Abschluss.

Flächengrößter Einzelhandelsstandort in Coswig ist die **Standortagglomeration aus Praktiker-Baumarkt und Sconto-Möbelmarkt** an der Dresdner Straße, als flächengrößte Anbieter der Stadt Coswig umfassen diese 25% des gesamten Verkaufsflächenbesatzes im Stadtgebiet. Darüber hinaus prägen weitere **großflächige Einzelhandelsstandorte aus dem Branchenumfeld Bauen/Wohnen/Garten** den Einzelhandelsstandort Coswig, zu verweisen ist auf das Gartencenter Dehner im Ortsteil Brockwitz, auf den Holz-Fachmarkt WHG an der Naundorfer Straße im Ortsteil Kötitz, auf einen Natursteinmarkt im Gewerbegebiet Glaswerk / Ortsteil Neusörnwitz, auf einen Landmaxx-Fachmarkt an der Auerstraße im Gewerbegebiet Industriestraße sowie auf den TTM-Fachmarkt im Gewerbegebiet Südstraße. Zusammen umfassen die Anbieter in diesem Branchenumfeld mit ca. 20.200 m² Verkaufsfläche etwa 45% des Coswiger Einzelhandelsbesatzes. Nachfolgende Abbildung veranschaulicht die einzelnen Standorte und eine damit verbundene Zergliederung des Coswiger Einzelhandels. Zudem relativiert dieser starke Branchenbesatz die Kennziffer zum Verkaufsflächenausstattung (2,09 m² pro Einwohner), die Dominanz in einem Branchenumfeld ist mit Defiziten in anderen Branchen verknüpft.

Standortdefizite zeigen sich auch in der Nahversorgung, begründet im Besatz mit Lebensmittelmärkten. Tabelle 7 bewertet deren Besatz in Relation zum Einwohnerpotenzial der Stadt Coswig. Im Stadtgebiet sind insgesamt 5 Lebensmittel-Discounter sowie 1 SB-Warenhaus mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 8.200 m² vertreten. Die Gesamtverkaufsfläche entspricht zunächst einer durchschnittlichen Ausstattungskennziffer von 383 m² je 1.000 Einwohnern bzw. 108% des bundesdurchschnittlichen Verkaufsflächenbesatzes über alle Lebensmittelbetriebsformen.

Abb. 7: Standortverteilung des Einzelhandels im Stadtgebiet Coswig



Tab. 7: Ansiedlung von Lebensmittelmärkten im Stadtgebiet von Coswig – Ist-Situation 2010

Region	Einwohner	Anzahl	Verkaufs- Fläche in qm	qm je Objekt	Einwohner je Objekt	qm je 1.000 Einwohner	DICHTE- INDEX in %
Discounter + Supermärkte							
Vergleichsbasis Bundesrepublik ^{1,2}	82.002.356	25.150	19.750.000	785	3.261	241	100
Stadt Coswig gesamt	21.477	5	3.589	718	4.295	167	69
			Netto (Melanchtonstraße)	835			
			diska (Dresdner Straße)	700			
			Netto (Dresdner Straße)	699			
			Aldi (Salzstraße)	680			
			Penny (Am Ringpark)	675			
Große Supermärkte + SB-Warenhäuser							
Vergleichsbasis Bundesrepublik ^{1,2}	82.002.356	1.818	9.260.000	5.094	45.106	113	100
Stadt Coswig gesamt	21.477	1	4.630	4.630	21.477	216	191
			Kaufland (Salzstraße)	4.630			
Lebensmittelbetriebsformen gesamt							
Vergleichsbasis Bundesrepublik ^{1,2}	82.002.356	26.968	29.010.000	1.076	3.041	354	100
Stadt Coswig gesamt	21.477	6	8.219	1.370	3.580	383	108

¹⁾ Quelle: EHI Retail Institut

²⁾ Definition: Großer Supermarkt 2.500 bis 4.999 m²; SB-Warenhaus ab 5.000 m²; Supermarkt 400 - 2.500 m²; Discounter entsprechend Angebotsstrategie

Dieser bundesdurchschnittliche Wert repräsentiert für ein Mittelzentrum aber kaum regionale Versorgungsfunktionen, zudem ist der Wert vorrangig auf den relativ großen SB-Warenhausstandort Kaufland zurückzuführen. Eine vergleichbare, separate Bewertung

des SB-Warenhausbesatzes ergibt einen Index-Wert von 191% des Bundesdurchschnittes. Bundesweit entfallen auf einen Großen Supermarkt bzw. auf ein SB-Warenhaus durchschnittlich 45.106 Einwohner, im Stadtgebiet Coswig sind es 21.477 Einwohner.

Dagegen liegt der Besatz mit eher nahversorgungsrelevanten Betriebsformen (Supermärkte und Discounter) bei lediglich 69% des Bundesdurchschnittes. Tatsächlich haben in den vergangenen Jahren mehrere Lebensmittelmärkte geschlossen und werden inzwischen z.T. anderweitig nachgenutzt, zu verweisen ist auf einen ehemaligen Discounterstandort in der Moritzburger Straße (jetzt Fachmarkt Fressnapf), einem Discounterstandort an der Dresdner Straße (jetzt Fahrradhandel), wesentlicher für die Versorgungsstrukturen ist aber die Schließung der Lebensmittelmärkte im Wohngebiet Spitzgrund. Das Wohngebiet mit ca. 3.900 Einwohnern verfügt derzeit über keine eigene Nahversorgung.

Zusätzlich ist eine einseitige Dominanz der Discounterstandorte zu verzeichnen. Einziger Vollsortimenter ist neben den Discounterstandorten das **Kaufland-SB-Warenhaus**. Dieser Standort umfasst 14% der Coswiger Einzelhandelsfläche, neben dem SB-Warenhaus sind im Gebäudekomplex weitere 8 Anbieter vertreten, darunter neben typischen Konzessionären wie Bäcker, Fleischer oder Lottoshop auch ein größerer Schuhanbieter (Deichmann – größter Schuhanbieter im Stadtgebiet) sowie ein Bekleidungsanbieter (Chelsea). Benachbart zum Eingangsbereich des SB-Warenhauses, eingebunden in die Standortagglomeration, befindet sich die Gärtnerei Wiedow. Ein zusätzlicher Discounterstandort (Aldi) liegt auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Salzstraße, er partizipiert sicherlich von der Standortnachbarschaft, ist aber nicht unmittelbar dem Kaufland-Standort zuzurechnen.

Als wichtiger **Nahversorgungsstandort** ist im Wohngebiet Dresdner Straße auf den Standort „**Am Ringpark**“ zu verweisen. Kernanbieter ist ein Lebensmittel-Discounter (Penny) in dessen Verbund weitere 8 Einzelhandelsanbieter, ein Eiscafe sowie Dienstleister und Ärzte vertreten sind. Dieser Standort repräsentiert ein Nahversorgungszentrum im besten Sinne. Benachbart, getrennt durch den Verlauf der Straßenbahntrasse, befindet sich ein weiterer Lebensmittel-Discounter (Netto), sicherlich ohne unmittelbar funktionale Kopplung an das genannte Nahversorgungszentrum, allerdings sichern diese Standorte gemeinsam die Nahversorgung im umliegenden Wohngebiet.

Die Entwicklungen im Lebensmittelhandel der Stadt Coswig führen somit zu aktuellen Versorgungslücken, haben in der Vergangenheit aber auch zur weiteren Zergliederung der Einzelhandelsstruktur beigetragen. Zukünftige Entwicklungsperspektiven sollten auf konzentrierte Einzelhandelsstandorte mit entsprechender Ausstrahlung und Kundenbindung sowie eine Sicherung der Nahversorgung ausgerichtet sein. Möglichkeiten zur Stärkung der Standortstrukturen bestehen aktuell im Rahmen von 2 Potenzialstandorten bzw. Standortbereichen (vgl. Abbildung 7, hierzu zählen:

- Planvorhaben eines Nahversorgungszentrums im Wohngebiet „Spitzgrund“ (1),
- Innerstädtische Potenzialstandorte – insbesondere das ehemalige Möbelhaus (2).

Potenzielle Funktion und Entwicklungsperspektiven dieser Standorte werden ausführlich im Rahmen der Einzelhandelsstandort- und Zentrenstruktur der Stadt Coswig (Abschnitt V.3) bewertet.

3. Kaufkraftbindung des Einzelhandels der Stadt Coswig

Die Gegenüberstellung der örtlichen Umsatzstruktur mit den Marktvolumina im Stadtgebiet Coswig führt zu Bindungsquoten der örtlichen Nachfrage. Diese stellt den entscheidenden Bewertungsmaßstab für die Zentralität und Leistungsfähigkeit des örtlichen Einzelhandels dar. Die gegenwärtig bereits erzielten Bindungsquoten in den einzelnen Warengruppen sind auch ein Indikator für die Beurteilung der Marktchancen bzw. potenziellen, wettbewerblichen Auswirkungen zusätzlicher Anbieter sowie für die Entwicklungschancen von Standortbereichen.

Gegenüber dem Marktpotenzial des Stadtgebietes Coswig errechnet sich über alle Warengruppen eine Bindungsquote von 95%, dies entspricht einem saldierten Kaufkraftabfluss von ca. 5 Mio. €. Diese Werte beinhalten sowohl regionale Kaufkraftzuflüsse als auch Kaufkraftabflüsse aus dem Stadtgebiet. Vorrangig führen die Verflechtungsbeziehungen mit dem Oberzentrum Dresden (Arbeitsstätte, Ausstrahlung als dominierender Handelsstandort, etc.) zu entsprechenden Kaufkraftabflüssen, diese können durch eigene regionale Kundenbindung des Coswiger Einzelhandels nur teilweise kompensiert werden.

Tab. 8: Kaufkraftbindung des Einzelhandels im Stadtgebiet Coswig

	<i>Marktpotenzial Stadt Coswig</i> (T€)	<i>EH-Umsatz Stadt Coswig</i> (T€)	<i>Kaufkraft- bindung</i> (%)	<i>Saldo Zu- u. Abfluß</i> (T€)
Nahrungs- und Genussmittel	34.702	30.390	88%	-4.312
Bäcker / Metzger	5.127	7.040	137%	1.913
Blumen / Zoo / Gartenbedarf	3.692	10.920	296%	7.228
Drogerie / Parfümerie / pharmaz., mediz., orthopäd. Artikel	15.253	13.275	87%	-1.978
PBS (privat) / Zeitungen / Zeitschriften / Bücher	3.519	1.675	48%	-1.844
überwiegend kurzfristiger Bedarf	62.292	63.300	102%	1.008
Bekleidung / Wäsche	7.978	6.200	78%	-1.778
Schuhe (ohne Sportschuhe), Lederwaren	2.008	2.160	108%	152
Baumarkt-Sortiment i.e.S.	9.164	10.400	113%	1.236
GPK / Hausrat / Geschenkartikel	1.217	1.810	149%	593
Spielwaren / Hobby / Basteln / Musikinstrumente	1.985	975	49%	-1.010
Sportartikel / Fahrräder / Camping	1.475	1.285	87%	-190
überwiegend mittelfristiger Bedarf	23.828	22.830	96%	-998
Haus- und Heimtextilien, Innendeko, Bettwaren	2.103	1.790	85%	-313
Möbel (inkl. Bad-/Gartenmöbel und Büromöbel von Privat)	4.984	6.780	136%	1.796
Elektro / Leuchten / sonstige hochwertige Haushaltsgeräte	2.459	1.400	57%	-1.059
Unterhaltungselektronik / Musik / Video / PC / Kommunikation	5.306	2.065	39%	-3.241
Foto / Optik / Akustik	1.882	1.350	72%	-532
Uhren / Schmuck	851	950	112%	99
Sonstiges	3.028	1.325	44%	-1.703
überwiegend langfristiger Bedarf	20.613	15.660	76%	-4.953
Einzelhandelsrelevantes Potenzial insgesamt	106.733	101.790	95%	-4.943

Bereits der kurzfristige Bedarfsbereich kann keine umfassende Bedarfsdeckung aufweisen, bei Nahrungs- und Genussmitteln (ohne Bäcker / Metzger) beträgt die Bindungsquote nur 88%, dieses Ergebnis unterstreicht die bereits diskutierten Defizite in der Standort- und Flächenausstattung. Das Lebensmittelhandwerk erzielt dagegen eine gute Kaufkraftbindung, letztlich zurückzuführen auf einen zahlreichen Filialbesatz insbesondere im Bäckerhandwerk.

In wichtigen innenstadtrelevanten Branchen sind ebenfalls größere, saldierte Kaufkraftabflüsse auszuweisen, z.B. bei Bekleidung (Bindungsquote 78%), Spielwaren (Bindungsquote 49%) oder Unterhaltungselektronik (Bindungsquote 39%). Bei Schuhe/Lederwaren wird sogar ein leichter Kaufkraftzufluss im Saldo erzielt, allerdings zeigten die Angebotsstrukturen, dass fast 60% der Verkaufsfläche auf den Kaufland-Standort entfallen, die Innenstadt nur partiell von diesen Zuflüssen profitiert.

Hohe Kaufkraftbindungen werden über die großflächigen Anbieter im Branchenumfeld Bauen/Wohnen/Garten erzielt. So liegt die Bindungsquote für Blumen/Zoo/Gartenbedarf bei 296%, für Möbel bei 136% und auch für Baumarkt-Sortimente i.e.S. bei 113%.

Eine generelle Steigerung der Bindungsquote ist sicherlich nur bedingt möglich, es ist zu beachten, dass bei einem zukünftig möglichen Nachfragerückgang (pessimistische Prognose) selbst eine Beibehaltung der aktuellen Umsatzleistung des Coswiger Einzelhandels eine Steigerung der örtlichen und regionalen Kaufkraftbindung erfordert.

Entwicklungspotenziale der Coswiger Einzelhandelsstrukturen bestehen eher warengruppenspezifisch (z.B. die angesprochenen Abflüsse bei Bekleidung, Spielwaren und Unterhaltungselektronik) und im qualitativen Bereich (z.B. Innenstadtentwicklung mit Magnetwirkung, ergänzende Angebotsstrukturen im gehobenen Bedarfsspektrum) und in der Konzentration auf zentrale Versorgungsbereiche zu Lasten von Solitär- und Streulagen im Stadtgebiet. Umsatzerwartungen zusätzlicher Anbieter in Coswig werden branchenabhängig auch verstärkt aus Umverteilungsprozessen resultieren, die folglich einer gezielten Standort- und Zentrenentwicklung bedürfen.

IV. Rahmenbedingungen für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Coswig

Nicht nur die Bevölkerung, ihre soziodemographische Struktur und die Höhe der für Konsumzwecke verfügbaren Kaufkraft haben maßgeblichen Einfluss auf die weitere Entwicklung der Versorgungsstrukturen. Auch die Präferenzen und Gewohnheiten beim Einkauf werden die räumliche Verteilung, die Sortimentsgestaltung und damit letztlich die unterschiedlichen Vertriebsformen weiterhin einem stetigen Wandel unterwerfen. So sollen zunächst die aus Sicht der BBE-Marktforschung wesentlichen Verbrauchertrends aufgezeigt werden. Diese grundlegenden Trends prägen auch das Nachfrageverhalten in Coswig und sind insofern bei der Ausgestaltung zukunftsfähiger Einzelhandelsstandorte und Angebote zu beachten:

„Smart-Shopping“: Discount und Luxus sind kein Widerspruch mehr

Grundbedürfnisse sollen effizient und preisgünstig erfüllt werden, das gesparte Geld kann dann für Luxus ausgegeben werden. Aber auch da muss das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmen. Traditionelle Verhaltensmuster verschwinden: Der Konsument schlüpft ständig in andere Identitäten und sucht einerseits das ultimative Sonderangebot, andererseits Erlebnisse, Freundlichkeit und Bequemlichkeit. Für Marken wird nicht automatisch mehr ausgegeben. Hinzu kommt aber auch, dass nur rd. 40% der Haushalte so kaufkraftstark sind, dass sie ihre Konsumwünsche weitgehend erfüllen können, der größere Rest der Bevölkerung muss sich zwangsläufig zurückhalten.

Individualismus als Gegenentwurf zu Massenmode

Viele Verbraucher machen aus der Not eine Tugend: Lifestyle zeigt sich für sie nicht mehr durch regelmäßigen Kauf von modischer Kleidung, Schuhen oder persönlichen Accessoires. Stattdessen wird die Nachfrage immer mehr von einem Wunsch nach Individualität bestimmt. Stil ist gefragt, rastloser Konsum nicht. Markenprodukte können dank kundenindividueller Massenfertigung sogar nach eigenen Vorstellungen abgeändert oder gestaltet werden.

Gesundheitsorientierung

Gesundes Essen wird Vielen immer wichtiger. Gesundheit und Genuss sind längst kein Widerspruch mehr, immer mehr Menschen wollen ihr Wohlbefinden gezielt durch bewusstes Einkaufen steigern. So werden Bio-Lebensmittel zum Massenmarkt, Essen „mit Herkunft“ und regionale Produkte sind zunehmend gefragt.

Wellness und neue Besinnlichkeit

Es wird immer erstrebenswerter, Arbeit und Freizeit ins Gleichgewicht zu bringen. Der Rückzug ins Private ersetzt hektischen Konsum, stattdessen wird Zeit mit der Familie oder dem Lebenspartner verbracht. Aus kulturellem Interesse – aber auch dank der „Billigflieger“ und günstiger Pauschalangebote - werden mehr Städtereisen durchgeführt, „sanfte“ Sportarten wie Nordic Walking oder Wandern sowie Musik, Lesen und kreative Tätigkeiten bieten Entspannung. Langsamkeit und Authentizität sind gefragt. Dabei ist durchaus Eitelkeit im Spiel: „Selbstoptimierung“ durch gesunde Ernährung, „Selbstmedikation“, Sport, Entspannung und falls nötig plastische Chirurgie spielen vor allem für kaufkraftstarke Haushalte eine zunehmende Rolle.

Online leben

Immer mehr Haushalte sind ans Internet angeschlossen, immer leistungsfähigere Technik ermöglicht schnellen Informationsaustausch, Mediengenuss und nicht zuletzt Preisvergleiche und Online-Einkauf. Mobile Geräte und die ständige Verbindung zum Netz bestimmen den Alltag und verändern die Kommunikations- und Freizeitgewohnheiten nicht nur junger Menschen. Medienkompetenz entscheidet über Zukunftschancen: Dies gilt auch für den Handel und den Händler, die Auseinandersetzung mit Online-Angeboten ist für viele Branchen existenziell.

Neue Senioren

Es wird mehr ältere Menschen geben, ihr Einkaufsverhalten wird sich von dem früherer „Senioren“ unterscheiden: Sie wollen das Leben genießen, haben Ansprüche und stellen Sparen nicht mehr in den Mittelpunkt. Sie schätzen die Vielfalt, allerdings nur wenn sie mit persönlicher Ansprache durch das Personal einhergeht. Sie wollen, dass man sich Zeit für sie nimmt und erwarten Service. Viele sind bis ins hohe Alter mobil, an neuen Erfahrungen interessiert und kaufkraftstark. Auch als Singles wollen sie dabei nicht allein sein. So ist Wohnen in der Stadt zunehmend gefragt, dient Einkauf auch der Begegnung mit anderen Menschen und werden überschaubare Versorgungsstrukturen in Wohnortnähe bevorzugt.

Generelle Konsequenzen für den Einzelhandel

Die BBE Marktforschung geht unter Würdigung der skizzierten Trends bis zum Jahr 2020 von folgender **Entwicklung für die einzelnen Warengruppen** aus¹:

- Nominal wird der Einzelhandelsumsatz geringfügig wachsen. Im Rahmen einer so langfristigen Betrachtung bewegt sich dieser Wert in der Mitte einer Prognose-Bandbreite von rd. 330 bis 420 Mrd. €, die bei Annahme verschiedener Szenarien aus heutiger Sicht denkbar erscheint. Dennoch gilt als gesichert, dass reale Zuwächse nur in begrenztem Maße zu erwarten sind.
- Der „Food“-Bereich – Nahrungs- und Genussmittel sowie sonstiger kurzfristiger Haushaltsbedarf (Tiernahrung, Reinigungsmittel, Blumen) kann - gemessen am Einzelhandelsdurchschnitt - trotz anhaltendem Preiswettbewerb leicht überdurchschnittlich wachsen. Die Konsumenten werden tendenziell gesünder/besser essen – Bio-Produkte und Convenience / Out of Home bewirken vor allem ein qualitatives Wachstum, hingegen werden keine größeren Mengen nachgefragt.
- Die Entwicklung zeigt vor allem bei Bekleidung / Wäsche / Strickwaren und Schuhen nach unten. Dazu tragen ein rückläufiger Mengenverbrauch und der Trend zu preiswerter Bekleidung bei.
- Das Segment Einrichtung/Haushalt könnte bei steigendem Haushaltsbestand mit 10 % leicht überdurchschnittlich wachsen, vor allem bezogen auf Möbel / Einrichtung und auch Hausgeräte / Beleuchtung inkl. sanitäre Haustechnik. Impulse gehen dabei von neuen Technologien und vom Trend zum Rückzug ins eigene Heim aus. Hausrat / Eisenwaren und Heimtextilien legen dagegen nur unterdurchschnittlich zu.
- Allenfalls geringes Wachstum ist im Bereich Bau-, Heimwerker und Gartenbedarf bei anhaltend hartem Wettbewerb der großen Filialisten im Handel zu erwarten. Impulse kommen aber aus dem Freizeitbereich, auch wirken zunehmende Haushaltszahlen begünstigend.
- „Consumer Electronics“ zählen trotz anhaltend ruinöser Preiskämpfe nach wie vor zu den Wachstumssegmenten. Im Einzelnen fallen darunter: klassische Unterhaltungselektronik, PC/Zubehör und Telekommunikation, bespielte Bild- und Tonträger, PC- und Videospiele / Software sowie aus dem Fotobereich Digitalkameras. Mit Blick auf die steigende Zahl von "Home Offices" wird voraussichtlich auch der Bürobedarf gute Zuwächse haben. Unterdurchschnittlich wird hingegen der Fotobereich - ohne Digitalkameras - zulegen.
- Bei den übrigen Sortimenten wird es nur leichtes Wachstum geben, vor allem beeinflusst von Körperpflege / Kosmetika und stark steigenden Ausgaben für Gesundheit. Auch Sport- und Spielwaren werden sich mit Blick auf das wachsende Freizeitsegment steigern können.

¹ vgl. BBE-Zukunftsstudie „Quo Vadis, Konsum?“

Konsequenzen für den Einzelhandelsstandort Coswig

Eine wesentliche Einflussgröße für die Zukunftschancen des Coswiger Einzelhandels ist die absehbare demographische Entwicklung. Nach den in Kap. II.3.3 dargestellten Prognosen wird die Bevölkerungszahl bis 2020 weiter zurückgehen. Zugleich wird der Anteil der Kinder und Jugendlichen (unter 18) abnehmen, während der Anteil der Älteren (ab 65) stark zunimmt.

Es ist zu erwarten, dass die älter werdende Bevölkerung auch in Coswig andere Bedürfnisse als frühere „Senioren“ hat und – sofern sie es sich leisten kann – auch bis ins hohe Alter nicht nur in Coswig leben möchte, sondern auch dort einkaufen, Dienstleistungen nachfragen und Gastronomie- und Freizeitangebote wahrnehmen wird. Die Bedeutung von sozialen Kontakten und persönlicher Ansprache beim Einkaufen wird vermutlich steigen, die Bereitschaft zu „Schnäppchenjagden“ an reinen Versorgungsstandorten hingegen mit hoher Wahrscheinlichkeit zurückgehen. Das Stadtzentrum besitzt nach Einschätzung der BBE genügend Entwicklungspotenzial, diesen Bedürfnissen einer wachsenden Bevölkerungsgruppe zu entsprechen. Es bietet eine städtebaulich kompakte Struktur, die es aufbauend auf den vorhanden räumlichen Entwicklungsschwerpunkten mit einem Mix von Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten attraktiv weiter zu entwickeln gilt. Wichtige Voraussetzung für die Nutzung dieser langfristigen Potenziale ist aber, dass in Coswig durch eine stärkere Konzentration von Versorgungsfunktionen, also von gezielten Angebotsstrukturen auf zentrale oder wohngebietsintegrierte, insgesamt städtebaulich abgestimmte Standortstrukturen der Zergliederung des Einzelhandels entgegengewirkt wird. Dies ist insbesondere bei allen Entscheidungen zur Ansiedlung, Erweiterung und Verlagerung von nahversorgungs- und zentrenrelevanten Anbietern zu berücksichtigen.

Neben den städtebaulichen Rahmenbedingungen ist jedoch auch der ansässige Handel gefordert, auf die sich abzeichnenden qualitativen Veränderungen in der Nachfrage zu reagieren:

- Dem generellen Trend zu einem möglichst angenehmen Einkauf der kurzen Wege mit Beratungs- und Servicekompetenz kommen insbesondere das Coswiger Stadtzentrum aber auch anzustrebende Nahversorgungszentren entgegen. Dies kann sich als zunehmender Wettbewerbsvorteil erweisen. Dazu gilt es jedoch strategische Erfolgsfaktoren, wie Ladengestaltung, Warenpräsentation, Angebotsinnovation, Mitarbeiter stärker in den Mittelpunkt der Unternehmensführung zu rücken. Diese Faktoren tragen im hohen Maße zur Existenzsicherung bei und können zum Markterfolg wesentlich beitragen.

- Sport, Gesundheit, Fitness sind Themen, an denen auch ältere Zielgruppen künftig noch stärker als heute interessiert sein werden. Es gilt, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen jugendorientierten Angeboten und speziell auf die zunehmende Zahl von Senioren zugeschnittenen Leistungen zu finden.
- Speziell im Bereich des modischen Bedarfs ist es erforderlich, der zunehmenden Polarisierung der Nachfrage zu entsprechen. Waren im mittleren Preissegment werden an Bedeutung verlieren; stattdessen wird einerseits die Nachfrage nach preiswerten Produkten noch weiter zunehmen. Andererseits wird aber auch eine Reaktion des Handels auf die Konsumwünsche der kaufkraftstärkeren Bevölkerungsgruppen nach gehobenen Waren und außergewöhnlichen Serviceleistungen erforderlich. Gegenwärtig wird in Coswig selbst das Stadtzentrum stärker von preisorientierten Angeboten bestimmt.

V. Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Coswig

1. Anforderungsprofil und Entwicklungsperspektiven des Einzelhandelsstandortes Coswig

Die Sicherung und Entwicklung der mittelzentralen Funktion des Einzelhandelsstandortes Coswig ist eine übergeordnete Zielstellung der Stadtentwicklung. Diese impliziert das Coswig seine Standortpotenziale nutzt, um seine Funktionen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politischen Bereich, insbesondere auch als Handels- und Dienstleistungsstandort, zu sichern und zu entwickeln.

In Wahrnehmung der Funktion als Mittelzentrum im Verdichtungsraum Dresden muss die Stadt Coswig sicherlich zunächst für die eigene Wohnbevölkerung über ein entsprechendes Angebot an Handelseinrichtungen verfügen, die sowohl die Nachfrage nach qualifizierten Grundbedarf abdecken, als auch bestehende Kaufkraftabflüsse insbesondere in zentrenrelevanten Branchen partiell zurückgewinnen. Darüber hinaus können aber auch Nachfragepotenziale aus angrenzenden Gemeinden (z.B. Weinböhla, Moritzburg) stärker an den Einzelhandelsstandort Coswig gebunden werden.

Die Stadt Coswig unterliegt den bereits mehrfach erläuterten regionalen Verflechtungsbeziehungen mit dem Oberzentrum Dresden, eine regionale Ausstrahlung wird zudem durch die benachbarten Mittelzentren Radebeul und Meißen begrenzt. Die legitime Eigenbindung der örtlichen bis begrenzt regionalen Kaufkraft bedarf attraktiver, konzentrierter und wirtschaftlich tragfähiger Einzelhandelsstandorte.

In der Stadt Coswig hat sich in der Vergangenheit die aufgezeigte, stärker zergliederte Einzelhandelsstruktur herausgebildet. Die Innenstadt hat insbesondere in den letzten Jahren deutlich an Attraktivität gewonnen, so wurden erhebliche Sanierungsmaßnahmen unternommen, leistungsfähige Magnetanbieter konnten eingebunden werden. Diese Entwicklung ist aber keinesfalls abgeschlossen, der Fokus der zukünftigen Entwicklung sollte sich verstärkt auf zentrale Versorgungsbereiche richten. Die Analyse zeigt deutlich, dass sowohl hinsichtlich des Verkaufsflächenbesatzes als auch in der Anbieterstruktur der innerstädtische Bereich einer weiteren Verdichtung und Qualifizierung bedarf.

Räumliche Entwicklungsperspektiven zur Weiterentwicklung eines zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt sind gegeben, dennoch wird Coswig auch zukünftig nur über ein sehr kompaktes innerstädtisches Zentrum verfügen. Die Sicherung mittelzentraler Versorgungsfunktionen ist nur in einer Funktionsteilung zwischen Innenstadt und weiteren Einzelhandelsstandorten zu gewährleisten.

Zu den wesentlichen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung der Zentrenstruktur zählt folglich die Herausbildung eines komplementären Systems von Einzelhandelsstandorten, welches zur Vernetzung und Abstimmung des Branchenmixes führt, um eine weitere Zergliederung der Standortstrukturen zu vermeiden. Die Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Coswig und folglich die Kundenbindung vor Ort wird maßgeblich geprägt von urbanen Strukturen mit möglichst flächendeckend gesicherter Nahversorgung, individuellen und zielgruppenorientierten Geschäftszentren sowie einer abgestimmten Funktionsteilung zwischen zentralen Versorgungsbereichen und weiteren Standorten.

Die Verknüpfung von Stadtentwicklung und Handelsentwicklung, die Attraktivität und Akzeptanz des Einzelhandelsstandortes und somit letztlich auch die Stärkung der Einzelhandelszentralität im überregionalen Standortwettbewerb bedarf ausgehend von der erreichten Angebotsstruktur in Coswig zukünftig vor allem einer gezielten Weiterentwicklung eines leistungsfähigen, regional ausstrahlenden innerstädtischen Hauptgeschäftsbereiches sowie einer Funktionsabstimmung weiterer, konzentrierter Standortstrukturen auf diese prioritäre Innenstadtentwicklung. Eine zunehmende Zergliederung des Einzelhandelsbesatzes wird den Anforderungen des Standortwettbewerbes nicht gerecht und kann den bestehenden Kaufkraftabflüssen nicht entgegen wirken. Sie begrenzt dabei nicht nur attraktive und tragfähige Einzelhandelsstrukturen, sondern schädigt städtebauliche Strukturen der Großen Kreisstadt Coswig und schwächt insgesamt die Funktion als Mittelzentrum.

Das Anforderungsprofil für den Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort Coswig wird durch folgende Prämissen und Handlungsschwerpunkte untersetzt:

- Durch eine räumlich gezielte Steuerung und Konzentration des Einzelhandels soll die Innenstadt als zentraler Versorgungsbereich gestärkt werden und die Ansiedlung wichtiger zentrenrelevanter Angebote prioritär in der Innenstadt erfolgen. Die Innenstadt bedarf des Schutzes bestehender Strukturen, aber auch deren weiterer Ausbau mit dem Ziel, die urbanen Qualitäten einer lebendigen Stadt zu erhalten und weiter zu entwickeln.

- Die Stadt Coswig verfügt über ein kompaktes Stadtzentrum mit teilweise attraktiver Angebotsstruktur. Bestehende räumliche und angebotsseitige Entwicklungspotenziale müssen aufgegriffen werden, um zukünftig die Funktion eines Hauptgeschäftszentrums stärker wahrnehmen zu können. Für eine Verdichtung der innerstädtischen Angebotsstrukturen sind die Wechselwirkungen mit den Ergänzungsstandorten Salzstraße (Kaufland) und Akacia-Dresdner Straße sowie mit dem aktuellen Potenzialstandort Spitzgrund zu beachten. Die städtebaulichen Entwicklungsziele müssen, auch eingedenk der umfassenden Sanierungsmaßnahmen mit hohen investiven Aufwendungen privater sowie öffentlicher Träger, auf die Stärkung und Weiterentwicklung einer attraktiven Innenstadt gerichtet sein.
- Die Einzelhandelsangebote im zentralen Versorgungsbereich müssen mit weiteren Funktionsbereichen wie Verwaltung, Freizeit, Gastronomie, Dienstleistung oder auch touristischen Schwerpunkten zu funktionalen, sich wechselseitig ergänzenden Einheiten zusammengeführt werden, um die Ausstrahlungskraft als Zentrum mit Stadtidentität zu entfalten.
- Die Festlegungen einer Zentren- und Standortstruktur für Coswig orientieren sich an überschaubaren Lebens-, Wirkungs- und Versorgungsbereichen.
- Unter Zuhilfenahme planungsrechtlicher Instrumentarien sollte die Durchsetzung des Zentrenkonzeptes konsequent verfolgt werden.
- Ansiedlungen und Erweiterungen von Einzelhandelseinrichtungen mit überwiegend nahversorgungs- und zentrenrelevantem Sortiment sollen vorrangig in städtebaulich integrierter Lage erfolgen und haben sich den Versorgungsfunktionen und Ansiedlungsprämissen des Zentrenkonzeptes unterzuordnen. Diese sind nur dann zulässig, wenn sie zur Stärkung städtebaulicher Funktionen beitragen.
- Städtebaulich integriert ist in dem Sinne zu fassen, dass eine weitgehende Integration in zentrale Versorgungsbereiche sowie in Nahversorgungsstrukturen vorliegt, die auch für nichtmobile Bevölkerungsgruppen gut erreichbar und über den ÖPNV gut erschlossen sind.

2. Zentrenkonzept Einzelhandel

2.1 Leitziele einer abgestimmten Standort- und Zentrenentwicklung

Die Marktentwicklung im Einzelhandel soll mit dem vorliegenden Zentrenkonzept in geordnete Bahnen gelenkt werden. Ziel ist ausdrücklich nicht der Eingriff in den einzelbetrieblichen Wettbewerb, im Mittelpunkt steht vielmehr eine Städtebau verträgliche Standortentwicklung, die den Einzelhandel in übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung einbindet.

Mit dem Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept werden nachfolgende Ziele verfolgt, die Zielvorstellungen der Stadtentwicklungsplanung aufgreifen und diese speziell für die Einzelhandelsentwicklung konkretisieren und untersetzen:

- **Stärkung der mittelzentralen Versorgungsfunktion von Coswig durch eine qualifizierte Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstrukturen** - Die Analyse der Angebots- und Nachfrageentwicklung zeigt, dass die Spielräume für Wachstum im Einzelhandel von Coswig nur sehr gering sind (vgl. Nachfrageentwicklung bis 2020, Bindungsquoten und Bindungschancen), dass nur eine räumlich-strukturelle Weiterentwicklung der Angebotssituation die Ziele der Einzelhandelsentwicklung in Coswig sicherstellen kann.
- **Erhalt, Stärkung und Weiterentwicklung der Innenstadt als multifunktionales Zentrum** - knüpft an die vorangestellte Zielsetzung an. Die Kundenbindung vor Ort und die Stärkung des Einzelhandelsstandortes Coswig im regionalen Standortwettbewerb können nur über attraktive und leistungsfähige Zentren, über eine Funktionsbündelung auf attraktive Handels-, Dienstleistungs- und Erlebnisräume mit hoher Aufenthaltsqualität erzielt werden. Aus Sicht des Einzelhandels ist eine weitere Angebotsverdichtung und Qualifizierung notwendig.
- **Urbanisierung statt Devastierung** - Konzentration auf städtebaulich wesentliche Strukturen statt einer Zergliederung ist dringend angezeigt, um bei rückläufiger oder stagnierender Nachfrage auch zukünftig der Stadtstruktur aus Einzelhandelsicht eine Entwicklungsperspektive zu geben.
- **Sicherung eines hierarchischen Zentren- und Standortgefüges** - ein hierarchisch gestuftes Zentren- und Standortgefüge bietet die beste Gewähr zum einen für die fußläufig erreichbare Nahversorgung in den Stadtgebieten, zum anderen für

den Erhalt und Ausbau eines für ein Mittelzentrum adäquates, attraktives Hauptgeschäftszentrum. Zentrale Versorgungsbereiche und ergänzende Einzelhandelsstandorte sollen eine Größendimensionierung entsprechend ihrer Versorgungsfunktion und ihres Einzugsgebietes aufweisen, übergeordnete Zentren in deren Funktion jedoch nicht beeinträchtigen.

- **Erhalt und Verbesserung der wohnungsnahen Versorgung für den täglichen Bedarf** - Nahversorgung in fußläufiger Erreichbarkeit (500 m) ist ein wesentlicher Bestandteil von Lebensqualität und gewinnt unter Berücksichtigung der zu erwartenden demographischen Entwicklung weiter an Bedeutung. Tendenziell rückläufige Bevölkerungszahlen gefährden zunächst wohngebietsintegrierte Angebotsstrukturen mit i.d.R. begrenzten Einzugsbereichen. Die Sicherung einer wohngebietsintegrierten, qualifizierten Versorgung ist erklärtes Ziel des Einzelhandelskonzeptes der Großen Kreisstadt Coswig und unterstützt gleichzeitig das grundsätzliche Ziel der Stadtentwicklung, notwendiges Verkehrsaufkommen zu begrenzen.
- **Angebotsverdichtung und -ergänzung in den Zentren** - insbesondere zur Weiterentwicklung einer individuellen und attraktiven Innenstadt. Die Große Kreisstadt Coswig verfügt bereits quantitativ über einen hohen Verkaufsflächenbesatz, allerdings mit einem deutlichen Schwerpunkt im Branchenumfeld Bauen/Wohnen/Garten. In anderen Branchen bestehende Angebotsdefizite sind vorrangig von innerstädtischen Potenzialflächen zur gezielten Stärkung des Hauptfrequenzbereiches aufzugreifen. Eine gezielte Lenkung von Einzelhandelsansiedlungen, verknüpft mit einer Begrenzung bzw. sogar eines Ausschlusses der Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche, ist ein notwendiges Erfordernis.
- **Orientierung an der Zielsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung** - Hierzu gehört neben der Integration in Wohnfunktionen insbesondere die Erreichbarkeit der Zentren zu Fuß und Rad, mittels guter ÖPNV-Erschließung, eine effiziente Auslastung der Verkehrsinfrastruktur durch die Steuerung der Verkehrsströme (Leitsysteme) und ein im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ geknüpftes Versorgungsnetz, welches auch Verkehrsaufkommen mindert.
- **Erhalt und Schaffung von Rechts-, Planungs- und Investitionssicherheit in zentralen Einkaufsbereichen** - Die Ausrichtung der Einzelhandelsentwicklung von Coswig an einem System von zentralen Versorgungsbereichen und abgestimmten Ergänzungsstandorten sichert nicht nur den Erhalt attraktiver und lebenswerter Stadtstrukturen sondern gewährleistet auch für alle an der Einzelhandelsstandort-

und Zentrenentwicklung Beteiligten eine Planungssicherheit gegenüber städtebaulich ungeeigneten Entwicklungen.

Eine Konzentration auf funktionale Schwerpunktbereiche sowie standortspezifische Versorgungsaufgaben, unter Berücksichtigung der prognostizierten Nachfrageentwicklung und Maßnahmen der übergeordneten Stadtentwicklung, führt insgesamt zu einer straffen Zentren- und Standortgliederung in überschaubare aber auch wirtschaftlich tragfähige Lebens-, Wirkungs- und Versorgungsbereiche (funktional und räumlich). Sie wirkt einer Zergliederung der Einzelhandelsstrukturen entgegen und trägt zur kleinräumigen Stadtentwicklung ebenso bei, wie zur Gesamtausstrahlung der Großen Kreisstadt Coswig als Einzelhandelsstandort.

2.2 Grundstruktur des Einzelhandelsstandort- und Zentrensystems

Die nachfolgend empfohlene Zentrengliederung baut auf den bisherigen Einzelhandelsstrukturen der Großen Kreisstadt Coswig auf, ist ausgerichtet an der Leitfunktion des Einzelhandels in multifunktional gestalteten Angebotsstrukturen und strukturiert zwischen gesamtstädtischen bis regionalen Versorgungsfunktionen sowie Nahversorgungsfunktionen in differenzierter Ausprägung.

Grundsätzlich zu unterscheiden ist zwischen städtebaulich integrierten Versorgungszentren (zentrale Versorgungsbereiche), wohnortintegrierten Nahversorgungslagen und nicht integrierten Ergänzungsstandorten bzw. Sondergebieten des großflächigen Einzelhandels.

Zentrale Versorgungsbereiche:

- "Zentrale Versorgungsbereiche" sind räumlich abgrenzbare Bereiche einer Gemeinde, denen auf Grund vorhandener Einzelhandelsnutzungen - häufig ergänzt durch diverse Dienstleistungen und gastronomische Angebote - eine bestimmte Versorgungsfunktion für die Gemeinde zukommt. Je nach ihrer konkreten Versorgungsfunktion kann diese sich auf das gesamte Gemeindegebiet einschließlich einer möglichen regionalen Ausstrahlung (z.B. Innenstadt) oder auf Teilbereiche (Ortsteile, Wohngebiete) beziehen und dabei einen umfassenderen (Hauptzentrum) oder nur eingeschränkten Versorgungsbedarf (Nahversorgungszentrum) abdecken.¹
- Nahversorgungszentren als unterste Ebene von zentralen Versorgungsbereichen setzen in ihrer Anbieterstruktur voraus, dass mehrere Einzelhandelsbetriebe mit sich ergänzenden und/oder konkurrierenden Warenangeboten vorhanden sind, weil andernfalls der von § 34 Abs. 3 BauGB beabsichtigte Schutz zentraler Versorgungsbereiche der Sache nach auf einen individuellen Schutz einzelner Betriebe vor der Ansiedlung von Konkurrenz in seinem Einzugsbereich hinausläufe.²
- Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Coswig erfolgt im Funktionsschwerpunkt als Einzelhandels- und Dienstleistungszentren mit entsprechendem Bezug zur jeweils räumlichen Versorgungsfunktion. Zu unterscheiden sind zukünftig die Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum sowie zwei Nahversorgungszentren (Spitzgrund, Am Ringpark).

¹ Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 34 Abs. 3 BauGB, Urteil vom 11.10.2007 (BVerwG 4 C 7.07)

² vgl. Urteil des 7. Senats des OVG NW vom 11.12.2006 (7 A 964/05)

- Zentrale Versorgungsbereiche weisen gemessen an ihrer Versorgungsfunktion eine integrierte Lage innerhalb der Siedlungsbereiche auf, mit fußläufiger Erreichbarkeit aber auch mittels ÖPNV und PKW.

Nahversorgungslagen und kleinteilige Nahversorgungsstandorte:

- "Nahversorgungslagen" dienen einer ergänzenden, möglichst flächendeckenden Nahversorgung zu den zentralen Versorgungsbereichen.

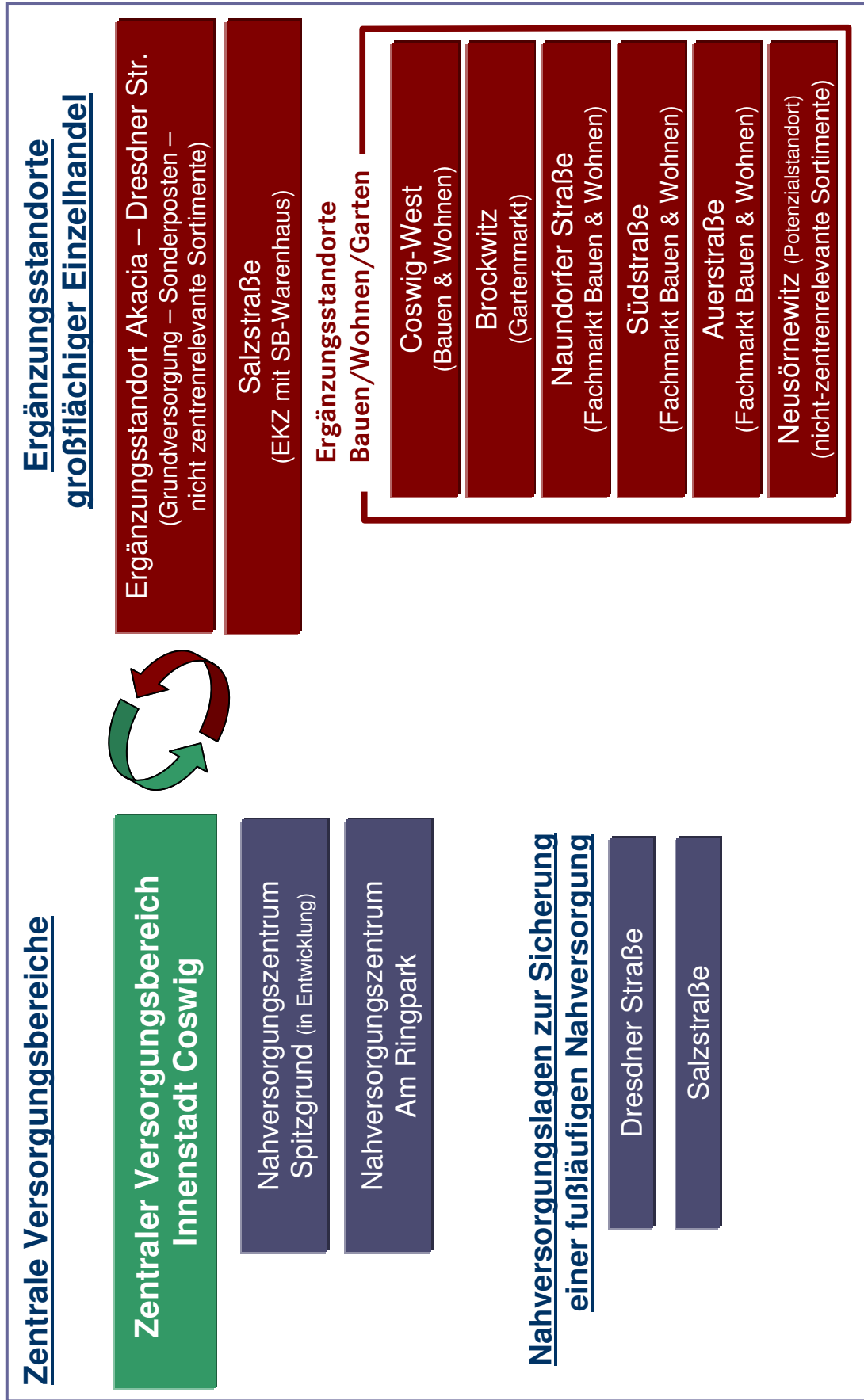
Die Standorte mit idealerweise wohngebietsintegrierter Lage übernehmen echte Nahversorgungsfunktionen, in Ausnahmefällen sind auch Randlagen zu Wohngebieten denkbar, wenn die Standorte strukturell zur besseren flächendeckenden Nahversorgung eines gesamten Wohngebietes oder Stadtteiles beitragen. Nahversorgungslagen sind gekennzeichnet durch Solitärstandorte von Lebensmittelmärkten (Supermärkte oder Discounter), maximal ergänzt durch angeschlossenes Lebensmittelhandwerk (Bäcker und/oder Fleischer), ihre Verkaufsflächendimensionierung bleibt zusammen unter der Schwelle zur Großflächigkeit von 800 m².

- Kleinteilige Nahversorger auf Fachgeschäftsebene unterstützen die fußläufige Nahversorgung in unterversorgten Wohngebieten oder Ortsteilen, in denen Lebensmittelmärkte keine wirtschaftliche Tragfähigkeit finden. Geeignete Standortlagen sind gekennzeichnet durch ein zwar begrenztes aber eigenständiges Bevölkerungs- und Nachfragepotenzial, bereits größere Entfernungen zu Wettbewerbsstandorten und eine hohe Identifikation der Einwohner mit ihrem Wohnstandort.

Mit der Aufnahme der Nahversorgungslagen und kleinteiliger Nahversorger in das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Großen Kreisstadt Coswig wird ihre funktionale Bedeutung für die fußläufige Grundversorgung und letztlich das Ziel zum Erhalt dieser Standorte klar definiert. Das Begriffsverständnis städtebaulich integrierter Standorte für die Nahversorgung stützt sich auf eine räumliche und funktionale Einbindung innerhalb eines umliegenden Lebens- und Erlebnisraumes (Ortsteile, Wohngebiete).

Folgende Zentrengliederung und deren Arbeitsteilung mit Ergänzungsstandorten des großflächigen Einzelhandels wird empfohlen:

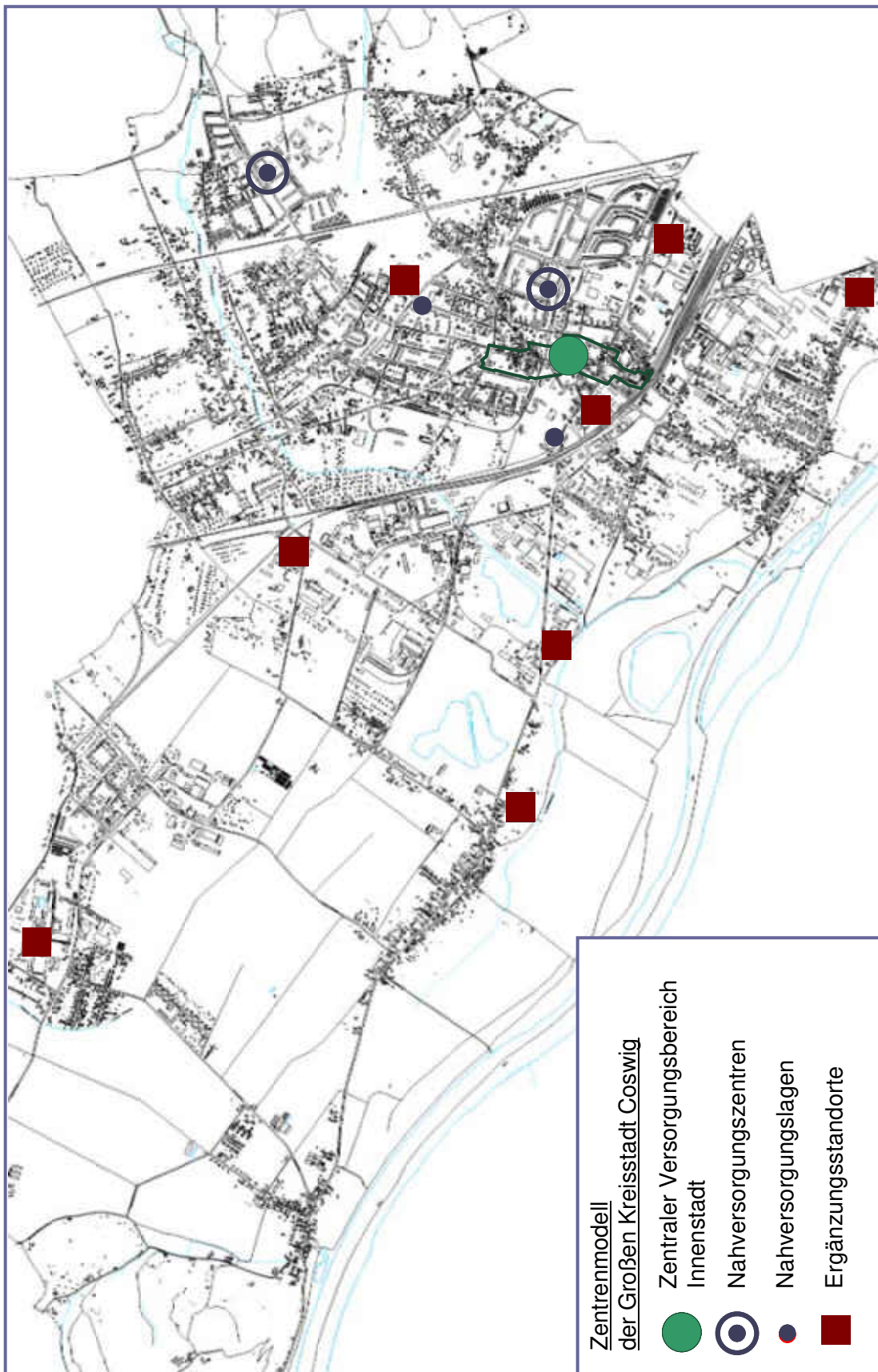
Abb. 8: Zentrenkonzept der Großen Kreisstadt Coswig



Das Zentrenkonzept fokussiert auf den **zentralen Versorgungsbereich Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum. Weiterführende Versorgungsfunktionen** in der Nahversorgung sowie durch großflächige Einzelhandelsstandorte werden in Funktionsabstimmung mit der Innenstadt durch **zwei Nahversorgungszentren, zwei Nahversorgungslagen** sowie durch **Ergänzungsstandorte großflächiger Einzelhandel mit jeweils definierter Funktionszuweisung** übernommen. Diese Zentren- und Standortstruktur ist als Wertigkeit und Präferenz zu verstehen und fixiert somit konzeptionelle Vorgaben für die Einzelhandelspolitik der Stadt Coswig.

1. Die Coswiger Innenstadt soll zukünftig als mittelzentrales Handels- und Dienstleistungszentrum sowohl für die Einwohner im gesamten Stadtgebiet Coswig als auch für die regionale Ausstrahlungskraft des Einzelhandelsstandortes prioritär entwickelt werden. Daraus leiten sich spezifische Aufgabenstellungen zur Verdichtung und qualitativen Weiterentwicklung der Angebotsstrukturen ab.
2. Nahversorgungszentren und Nahversorgungslagen sichern möglichst flächendeckend eine wohngebietsintegrierte, fußläufige Erreichbarkeit für den täglichen Bedarf (vgl. Abschnitt V.2.4). Sie orientieren im Schwerpunkt auf nahversorgungsrelevante Sortimente, ergänzende zentrenrelevante Angebote fügen sich in eine umfassende Grundversorgung ein.
3. Ergänzungsstandorte übernehmen wichtige mittelzentrale Versorgungsfunktionen der Stadt Coswig, sie bündeln insbesondere großflächige Einzelhandelsangebote. Grundsätzlich ordnen sich Ergänzungsstandorte den Entwicklungsperspektiven der zentralen Versorgungsbereiche unter, folglich sind zukünftige Entwicklungen an Ergänzungsstandorten nach ihren Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche zu bewerten. Zu differenzieren sind aktuell fünf Fachmarktstandorte im Branchenumfeld Bauen/Wohnen/Garten zzgl. eines weiteren Potenzialstandortes für nicht-zentrenrelevante Sortimente, weiterhin ein SB-Warenhaus sowie der Ergänzungsstandort „Akacia – Dresdner Straße“ mit besonderer funktioneller Verflechtung zur Innenstadt, letztere basierend auf einer innenstadtnahen Lage und einer gezielten Funktionsabstimmung. (vgl. Abschnitt V.2.3).
4. Zukünftige Einzelhandelsentwicklungen und Ansiedlungsvorhaben sind in das Zentren- und Standortgefüge einzubinden, somit unerwünschte Entwicklungen gezielt auszuschließen.
5. Durch Konzentration auf die Zentren- und Standortstruktur sind Einzelhandelsaufgaben an unwirtschaftlichen oder städtebaulich ungeeigneten Standorten nicht nur akzeptabel, sondern hinsichtlich einer zukunftsfähigen Standortstruktur des Coswiger Einzelhandels sogar zweckdienlich.

Abb. 9: Räumliche Struktur des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes der Großen Kreisstadt Coswig



Innerhalb des Zentrenkonzeptes sind die zentralen Versorgungsbereiche und Nahversorgungslagen wie folgt zu definieren und bestehenden Standortstrukturen der Stadt Coswig zuzuordnen:

Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Coswig

- umschließt die räumlichen Entwicklungspotenziale eines funktional zusammenhängenden innerstädtischen Einkaufsbereiches
- Schwerpunkt der mittelzentralen Versorgungsstruktur – gesamtstädtische und regionale Ausstrahlung
- Strategie der qualifizierten Entwicklung - Verdichtung der Angebotsstrukturen, Strukturierung und Qualifizierung des Einzelhandelsbesatzes
- umfassender Branchenmix – Stärkung des spezialisierten, höheren Bedarf angestrebt

Nahversorgungszentren

zuzurechnen sind:

- Spitzgrund (in Entwicklung)
- Am Ringpark

- integrierte Lage in einem eigenständigen Stadtquartier, fußläufig erreichbare Versorgung, aber auch mittels ÖPNV und PKW
- umfassende Grundversorgung im vorrangig kurzfristigen und ergänzend mittelfristigem Bedarfsbereich
- Lebensmittel-Supermarkt und/oder Discounter sind als strukturbildende Betriebe vorhanden, weiterhin im Umfeld sind in der Regel zusätzlich vorhanden: mehrere Einzelhandelsbetriebe für den täglichen Bedarf (z.B. Bäcker, Metzger, Obst- und Gemüsegeschäft, Drogeriemarkt, Getränkemarkt, Blumen-geschäft) und/oder haushaltsorientierte Dienstleistungsbetriebe (z.B. Post, Frisör, Servicestelle einer Bank) und/oder Gesundheitsdienstleistungen (z.B. Ärzte, Krankengymnastik, Pflege) und/oder Gastronomiebetriebe
- ergänzende Anbieter in weiteren, zentrenrelevanten Warengruppen auf Fachgeschäftsebene unter der Schwelle zur Großflächigkeit (< 800 m² Verkaufsfläche)

Nahversorgungslage

zuzurechnen sind:

- Dresdner Straße
- Salzstraße

- Verkaufsflächendimensionierung maximal 2.500 m²
- Versorgungsfunktion: fußläufige Versorgung mit Lebensmittel ergänzend zu den zentralen Versorgungsbereichen
- Solitärstandorte von Lebensmittelmarkt mit ergänzendem Lebensmittelhandwerk (Bäcker / Fleischer) im Eingangsbereich
- Verkaufsflächendimensionierung unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit (< 800 m² Verkaufsfläche)

2.3 Sicherung der Nahversorgung durch das Zentrenkonzept

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit ist das entscheidende Kriterium für die langfristige Sicherung einer fußläufigen Nahversorgung, deshalb unterliegen Nahversorgungsstandorte einem besonderen Schutz innerhalb des Zentrenkonzeptes. Konkurrierende, autoorientierte Standortlagen von Lebensmittelmärkten sind zu vermeiden.

Nachfolgende Abbildung 10 veranschaulicht zum einen die Standorte der Lebensmittelmärkte und deren fußläufige Erreichbarkeit, wofür i.d.R. Distanzen von bis zu 500 m¹ zugrunde zu legen sind. Die Darstellung differenziert zwischen bestehenden Lebensmittelmärkten (Discounter, SB-Warenhaus) und einem Planvorhaben. Die bestehenden Discounter sind in die zentralen Versorgungsbereiche und Nahversorgungslagen integriert, das SB-Warenhaus bildet einen Ergänzungsstandort gemäß Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept. Des Weiteren ist der potenzielle Lebensmittelmarkt am aktuellen Planstandorte Nahversorgungszentrum „Spitzgrund“ (vgl. Abschnitt V.3.2) ausgewiesen.

Für die Mehrheit der Einwohner sichert das Einzelhandels- und Zentrenkonzept eine gute fußläufige Nahversorgung, dabei sind jedoch die Planvorhaben bereits eingebunden. Der gegenwärtige Bestand bzw. die aktuelle Verteilung der Nahversorgungsanbieter im Stadtgebiet offenbart größere Versorgungslücken.

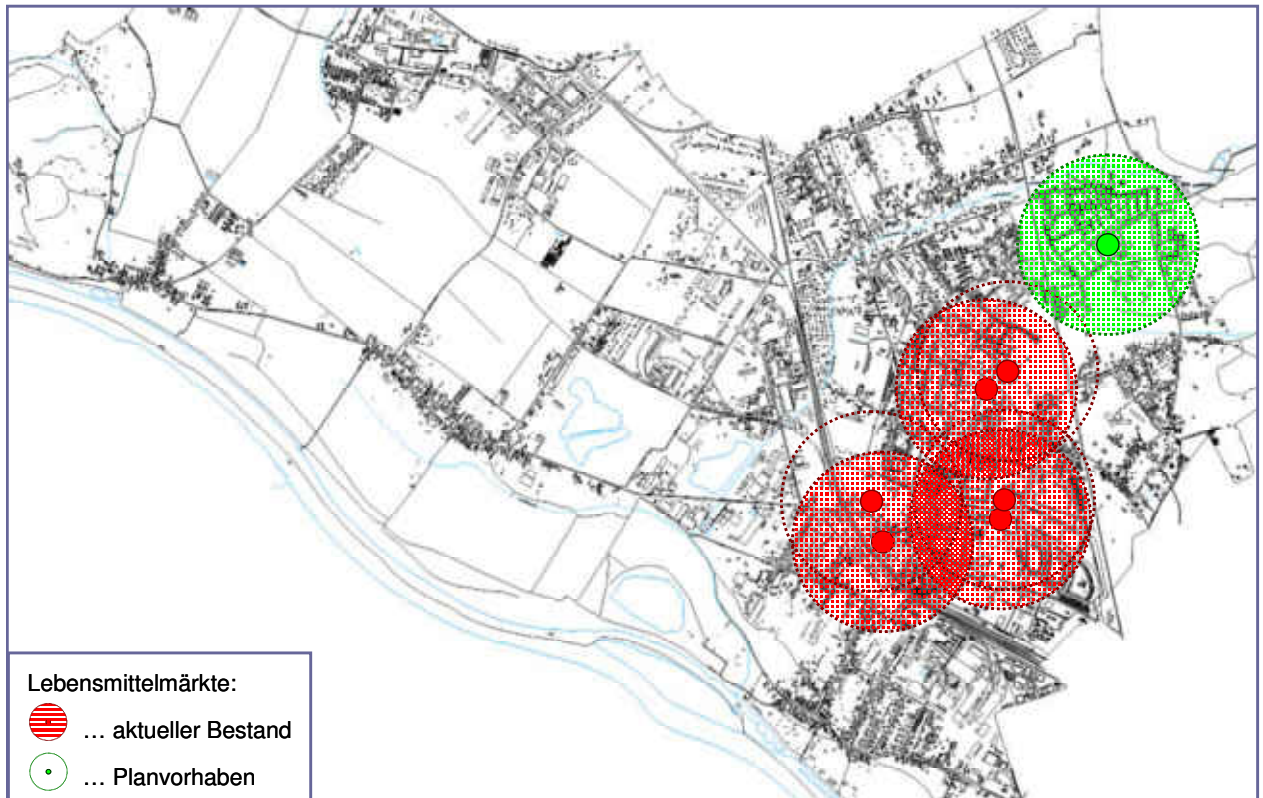
Die aktuelle fußläufige Nahversorgung ist vor allem für Coswig-Mitte gesichert. Letztlich konzentrieren sich alle bestehenden Lebensmittelmärkte auf drei Standortbereiche, in der Salzstraße liegen das Kaufland-SB-Warenhaus und der Discounter Aldi gegenüber, im Wohngebiet Dresdner Straße liegt die Discounter Netto und Penny benachbart im Nahversorgungszentrum Am Ringpark und schließlich liegen auch die beiden Lebensmittelmärkte im Ergänzungsstandort Akacia-Dresdner Straße sowie in der Nahversorgungslage Dresdner Straße nur ca. 200 m entfernt. Folglich überlagern sich die jeweiligen Einzugsgebiete, während andere Stadtgebiete keine fußläufige Nahversorgung bieten.

Besonders kritisch ist die aktuelle Situation im Wohngebiet Spitzgrund zu würdigen, für ca. 3.900 Einwohner kann gegenwärtig keine fußläufige Nahversorgung gesichert werden. Das Zentrenkonzept weist folgerichtig ein Nahversorgungszentrum in Entwicklung aus, aktuelle Planvorhaben lassen eine zeitnahe Realisierung erwarten. Das fußläufige Umfeld

¹ Eine fußläufige Erreichbarkeit kann üblicherweise auch bis zu 600 m unterstellt werden, für das Stadtgebiet von Coswig, speziell in Coswig-Mitte, ist dieser Wert für die Mehrheit der Einwohner jedoch zu hoch, da dann in kürzerer Distanz bereits ein alternativer Anbieter vertreten ist.

(grüner Umkreis im nördlichen Stadtgebiet) des zukünftigen Nahversorgungszentrums veranschaulicht, dass mit diesem Standort ein vollkommen eigenständiges Nachfragepotenzial angesprochen wird und die flächendeckende Nahversorgung sich entscheidend verbessert.

Abb. 10: Sicherung der Nahversorgung durch das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept im Stadtgebiet Coswig



Nachfolgende Berechnung prüft, analog zur Bewertung des aktuellen Flächenbesatzes mit Lebensmittelmärkten (Abschnitt III.2), die Wettbewerbsentwicklung im Stadtgebiet Coswig bei Realisierung des Planvorhabens.

**Tab.9: Ansiedlung von Lebensmittelmärkten im Stadtgebiet von Coswig – nach Realisierung des Planvorhabens Nahversorgungs-
zentrum „Spitzgrund“**

Region	Einwohner	Anzahl	Verkaufs- Fläche in qm	qm je Objekt	Einwohner je Objekt	qm je 1.000 Einwohner	DICHTE- INDEX in %
Discounter + Supermärkte Vergleichsbasis Bundesrepublik ^{1,2}	82.002.356	25.150	19.750.000	785	3.261	241	100
Stadt Coswig gesamt	21.477	6	4.389	732	3.580	204	85
Planvorhaben Moritzburger Straße			800				
Netto (Melanchtonstraße)			835				
diska (Dresdner Straße)			700				
Netto (Dresdner Straße)			699				
Aldi (Salzstraße)			680				
Penny (Am Ringpark)			675				
Große Supermärkte + SB-Warenhäuser Vergleichsbasis Bundesrepublik ^{1,2}	82.002.356	1.818	9.260.000	5.094	45.106	113	100
Stadt Coswig gesamt	21.477	1	4.630	4.630	21.477	216	191
Kaufland (Salzstraße)			4.630				
Lebensmittelbetriebsformen gesamt Vergleichsbasis Bundesrepublik ^{1,2}	82.002.356	26.968	29.010.000	1.076	3.041	354	100
Stadt Coswig gesamt	21.477	7	9.019	1.288	3.068	420	119

¹⁾ Quelle: EHI Retail Institut

²⁾ Definition: Großer Supermarkt 2.500 bis 4.999 m²; SB-Warenhaus ab 5.000 m²; Supermarkt 400 - 2.500 m²; Discounter entsprechend Angebotsstrategie

Die Planungsrechnung unterstellt eine angemessene Verkaufsflächendimensionierung für das Wohngebiet „Spitzgrund“, auszugehen ist von einem typischen Lebensmittelmarkt unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit (<800 m²).

Der Flächenbesatz durch Supermärkte und Discounter steigt auf 204 m² je 10.000 Einwohner bzw. auf 85% des Bundesdurchschnittes, dieser Wert liegt auch zukünftig deutlich unter der typischen Ausstattung von Mittelzentren (Werte deutlich oberhalb von 100 %). Je Supermarkt/Discounter entfallen durchschnittlich 3.580 Einwohner, diese Zahl liegt folglich über dem Bundesdurchschnitt von 3.261 m². Einschließlich des SB-Warenhauses steigt die Ausstattungskennziffer für alle Lebensmittelbetriebsformen auf 1119% des Bundesdurchschnittes, wobei dieses Ergebnis analog zu Ist-Situation vorrangig auf das relativ große SB-Warenhaus zurückzuführen ist.

Die Einbindung des Planvorhabens verbessert eine flächendeckende Grundversorgung für die Kernstadt von Coswig, sie löst nicht die Nahversorgungsprobleme in den peripheren Ortsteilen. In den dörflichen Strukturen von Sörnewitz, Neusörnewitz, Brockwitz oder Kötzitz mit begrenztem Einwohnerpotenzial und resultierenden Tragfähigkeitsproblemen sind keine umfassenden Nahversorgungsstrukturen vertreten. In diesen Versorgungslücken sind zukünftig stärker kleinteilige Nahversorgungskonzepte zu unterstützen (vgl. Abschnitt V.3.4).

3. Zentren- und Standortstrukturen im Stadtgebiet Coswig

Für die zentralen Versorgungsbereiche, Nahversorgungslagen und Ergänzungsstandorte werden nachfolgend die räumlichen Abgrenzungen vorgenommen und die einzelnen Versorgungsfunktionen innerhalb des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes definiert, daraus leiten sich letztlich zukünftige Entwicklungspotenziale und die gezielte räumliche Lenkung von Einzelhandelsansiedlungen ab. Insbesondere bei den Ergänzungsstandorten ist deren verträgliche Entwicklung mit der Innenstadt zu bewerten, hierfür sind auch planungsrechtliche Regelungen erforderlich.

Für die zentralen Versorgungsbereiche werden Zentrenpässe erstellt, die zusammenfassend räumliche Abgrenzung und Lage im Stadtgebiet, Versorgungsfunktionen und Einzugsbereiche sowie die Entwicklungsziele des jeweiligen zentralen Versorgungsbereiches darstellen. Diese Zentrenpässe charakterisieren schützenswerte zentrale Versorgungsbereiche im Sinne des aktuellen Baurechts (Schutz zentraler Versorgungsbereiche mit §9 Abs. 2a BauGB). Sie sind in der Anlage des Zentrenkonzeptes beigefügt.

3.1 Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Coswig

Die Stadtstruktur von Coswig ist maßgeblich durch seine historische Entwicklung geprägt und verfügt deshalb über kein gewachsenes urbanes Zentrum. Der Ortskern wurde durch Teilbereiche innerörtlicher Verkehrsachsen abgebildet, die sich als Geschäftsstraßen etabliert hatten. Nach 1990 rückte die Herausbildung einer attraktiven Innenstadt in den Focus städtebaulicher Zielsetzung. Vor diesem Hintergrund erfolgte eine durchgreifende Sanierung historisch wertvoller Gebäudesubstanz einhergehend mit der Verlagerung bzw. auch dem Neubau wichtiger innerstädtischer Funktionsbereiche. Beispielhaft für diese Entwicklung stehen die Verlagerung und der Neuerrichtung des Rathauses in der Karrasstraße, das Museum Karrasburg, das Veranstaltungszentrum Börse Coswig, der Bürgerpark sowie Wohn- und Geschäftshäuser mit Handels- und Dienstleistungsbesatz. Die Entwicklung hat eine nachhaltige Wirkung auf die Qualität der Coswiger Innenstadt, die als attraktiver Zentrumsbereich wahrgenommen wird. Einen wesentlichen Beitrag hat die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ dazu geleistet. Die Satzung zum Sanierungsgebiet ist im September 1993 in Kraft getreten. Die Abgrenzungen des

Sanierungsgebietes umschließen den zentralen Versorgungsbereich in der Gesamtheit¹, gehen jedoch darüber hinaus.

Die Zentralität einer Innenstadt wird von vielen Faktoren geprägt. Im besonderen Maße sind es der Branchenmix und die Angebotsdichte, die Frequenzen beeinflussen. Neben der hervorgehobenen Versorgungsfunktion des Einzelhandels, in Abgrenzung zu Neben- und Nahversorgungszentren, leistet dieser einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt. Mit einem Anteil an der Gesamtverkaufsfläche des Coswiger Einzelhandels von 10% (4.615 m² Verkaufsfläche) kann der innerstädtische Einzelhandel diese Funktion gegenwärtig nicht umfänglich wahrnehmen.

Die Coswiger Innenstadt verfügt nur im Bereich der Hauptstraße / Wettinplatz über einen konzentrierten Einzelhandelsbesatz. In diesem Kernbereich sind gegenwärtig 31 Anbieter vertreten, dies sind 63% aller Anbieter in dem als Innenstadt abgrenzten zentralen Versorgungsbereich (vgl. Abbildung 13).

Die Innenstadt von Coswig zeichnet sich nicht durch räumliche Präsenz aus. Die Qualität wird vor allem durch den Mix verschiedener Nutzungen und Branchen geprägt. Die Vielfalt spiegelt sich in modernen gastgewerblichen Angeboten, die vom Hotel über Restaurant, Café bis zum Imbiss reichen und durch Dienstleistungen (Finanzinstitute, Versicherungen etc.) ergänzt werden.

Abb. 11: Hauptstraße mit Geschäftsbesatz



Zur Frequenzsteigerung im innerstädtischen Bereich trägt auch der Wochenmarkt am Wettinplatz bei. Darüber hinaus sind die angrenzenden öffentlichen Einrichtungen, u.a. der Sitz der Stadtverwaltung in der Karrasstraße (Rathaus), sowie kulturelle Angebote

¹ vgl. dazu: Lageplan zur Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ vom 25.08.1993 sowie Abbildung 14 des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes Coswig in vorliegender Fassung

(Stadtmuseum) von maßgeblicher Bedeutung. Die Haltestelle der Straßenbahnlinie 4 (Dresden-Weinböhla) unterstützt die Erreichbarkeit des Standortes.

Die vielseitigen Verflechtungen veranschaulichen die wachsende Urbanität des Geschäftszentrums in der Verbindung von Handel und anderweitig Frequenz stärkenden Strukturen. Erwartungsgemäß dominiert der Einzelhandel (49 Anbieter) den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt.

Abb. 12: Mix innerstädtischer Angebote



Der Abbildung 13 ist die exakte Zuordnung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt zu entnehmen.

Die vorgenommene Abgrenzung stellt einen zusammenhängenden, funktionalen Geschäftsbereich dar, in dem im Sinne auch der Baugesetzgebung und der Definition zentraler Versorgungsbereiche weitere Funktionen und Nutzungen einbezogen sind.

Abb. 13: Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Coswig



Der zentrale Versorgungsbereich erstreckt sich in nord-südlicher Richtung. Die räumliche Abgrenzung erfasst im südlichen Bereich den Bahnhofsvorplatz, einschließlich des Bahnhofsgebäudes, daran anschließend der Kreuzungsbereich mit der Sachsenstraße. Der zentrale Versorgungsbereich umschließt die Straßen begleitende Bebauung der Bahnhofstraße und Hauptstraße und schließt mit dem im nördlichen Teilbereich der Hauptstraße gelegenen Kreisverkehr ab. Des Weiteren umfasst der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt den Wettinplatz sowie ein Teilstück der Dresdner Straße, das in westlicher Richtung bis an die Kötzter Straße heranreicht und östlich durch die Hausnummern Dresdner Straße 55 & 56 begrenzt wird.

Bei aktuell insgesamt 49 Anbietern im zentralen Versorgungsbereich stellt der Bereich Hauptstraße / Wettinplatz mit 31 Einzelhandelsgeschäften den größten Anteil. Der Branchenmix ist breit gefächert und wird von zentrenrelevanten Sortimenten (Bekleidung, Schuhe, Drogerie, Uhren / Schmuck) geprägt. Bedingt durch Größe und Bekanntheitsgrad des Anbieters zählen der Drogeriemarkt Rossmann, die Textilanbieter NKD und Takko sowie der Schuhmarkt Reno zu den Magneten. Hierbei ist festzustellen, dass die Angebotsstruktur damit keine innerstädtische Qualität aufweist. Der gehobene, spezialisierte Bedarf wird von Anbietern wie Takko und NKD nicht angesprochen. Bei den kleineren Fachhandelsgeschäften, die die innerstädtische Angebotsstruktur ergänzen, kann nur ein Teil durch moderne Warenpräsentation und attraktive Konzepte überzeugen.

Vorhandene Leerstände, vor allem die Geschäftsbauten im Bereich der Hauptstraße 24 und 32 führen zu funktionalen Brüchen, die auf die Passantenfrequenz nachteilig wirken. In Folge weist die Hauptstraße im nördlichen Verlauf eine stark nachlassende Dichte des Anbieterbesatzes auf. Die Ursachen der Leerstände sind unterschiedlich: Die Wohn- und Geschäftsneubauten an der Hauptstraße zeigen vor allem baulich-funktionelle Defizite. Einige Gebäude und Geschäftseinheiten weisen noch Sanierungsbedarf auf.

Im Bahnhofsumfeld, das die südliche Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs darstellt, sind an der Bahnhofstraße und der Sachsenstraße insgesamt 10 Anbieter ansässig. Weitere Straßenzüge (Dresdner Straße, Karrasstraße, Ravensburger Platz) verfügen über einen weit geringeren Besatz. Die Anbieterzahl bewegt sich in einer Bandbreite von einem Geschäft (Ravensburger Platz) bis fünf in der Dresdner Straße.

Grundsätzlich steht die Attraktivität einer Innenstadt im Kontext von Funktionalität, Angebot sowie Gestaltung. Bildet der zentrale Versorgungsbereich einer Innenstadt eine funk-

tionale Einheit und bietet den Einwohnern sowie Besuchern eine veritable, erlebbare Struktur, wird dieser als anziehender Einzelhandelsstandort wahrgenommen. Für die Erzeugung einer urbanen Atmosphäre sind sowohl ein attraktiver Branchenmix mit modernen und zugkräftigen Angebotskonzepten als auch eine größere Anzahl („kritische Masse“) von Anbietern essentiell, um eine innerstädtische Anziehungskraft und Lebendigkeit zu erzielen. Im gleichen Kontext steht die Notwendigkeit einer kompakten und verdichteten Anordnung des Stadtzentrums.

Deshalb sind bestehende Entwicklungschancen des Einzelhandels konsequent auf das innerstädtische Zentrum zu lenken. Im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt bieten sich in Coswig zum einen Flächen in der vorhandenen Gebäudesubstanz an, die nicht immer die Anforderungen moderner Angebotskonzepte erfüllen und zum anderen Flächenpotenziale, die eine Bebauung ermöglichen.

Abb. 14: Potenzialfläche innerstädtischer Kernbereich



Die wichtigste Potenzialfläche in der Coswiger Innenstadt stellt das Areal mit dem ehemaligen Möbelhaus Heinze dar. Der Standort mit dem Objekt des ehemaligen Möbelhauses, ist der nebenstehenden Abbildung zu entnehmen. Eine Teilfläche des Objektes wird gegenwärtig von dem Textilanbieter NKD betrieben. Das Areal liegt im Kernbereich der Coswiger Innenstadt, unmittelbar an der Hauptstraße und nur wenige Meter nördlich von der Straßenbahnhaltestelle der Line 4 (Dresden-Weinböhl) entfernt.

Die Fläche ist aufgrund der Lage, Erreichbarkeit und funktionalen Verknüpfung zu Frequenz erzeugenden Einrichtungen (u.a. Stadtverwaltung) prädestiniert für Einzelhandelsansiedlungen. In geringer Entfernung, auf der gegenüberliegenden Seite der Straßenbahntrasse, ebenfalls an der Hauptstraße gelegen, schließt ein neu errichteter Gebäudekomplex an. In dessen Erdgeschosszone u.a. die Anbieter Takko, Reno und Mäc Geiz vertreten sind. Diese erfüllen gegenwärtig Magnetfunktionen für die Innenstadt.

Die Entwicklung der Potenzialfläche würde zur Verdichtung des innerstädtischen Bereichs und dessen Funktionsstärkung beitragen. Die Ansiedlung zukünftiger Nutzungen muss vor allem auf eine eigenständige Attraktivität mit entsprechend Frequenz stärkender Wirkung zielen. Im Schwerpunkt sollte das Nutzungskonzept auf die Ansiedlung innerstädti-

scher Leitbranchen ausgerichtet sein. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass moderne Angebotskonzepte auch entsprechender Größe bedürfen, die sich zum einen an den Marktanforderungen, zum anderen an standortspezifischen Bedingungen orientieren sollten. In der Entwicklung der Potenzialfläche liegt die Chance, eine nachhaltige Attraktivitätssteigerung der Coswiger Innenstadt zu erzielen.

Die Bauleitplanung der Stadt Coswig mit dem Bebauungsplan Nr. 43 Hauptstraße / Zentrum, untersetzt¹ diese städtebauliche Zielstellung. Die Potenzialfläche schließt an den Geltungsbereich des B-Planes an. Die Festsetzungen stellen auch Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Potenzialfläche dar.

Die Grünfläche im nördlichen Bereich der Hauptstraße ist für eine Wohnbebauung vorgesehen. Im Erdgeschossbereich würde sich eine Nutzung durch Handels- und Dienstleistungseinrichtungen anbieten. Es ist zu empfehlen, auch Nutzungen mit Gesundheitsdienstleistungen zu integrieren. Mit der Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben könnte eine Aufwertung dieses Teilraumes der Hauptstraße und funktionale Anbindung an den Kernbereich verbunden sein. Auch die gastronomischen und kulturellen Anbieter im Umfeld (u.a. Börse) sollten von der Entwicklung profitieren.

Abb. 15: Potenzialfläche nördlicher Bereich Hauptstraße



Der Innenstadt von Coswig fehlen vor allem profilierte Fachhandelsangebote im mittleren bis gehobenen Preissegment. Die gilt im Besonderen für Bekleidung, Schuhe / Lederwaren, Sportartikel aber für Wohnaccessoires. Daneben bieten sich auch für den Standort Ergänzungen aus dem kurzfristigen Bedarfsbereich sowie Gastronomie- und Dienstleistungsangebote an. Eine Erweiterung des Branchenmixes trägt nicht nur dazu bei, die „kritische Masse des Anteils an Einzelhandelsfläche“ im zentralen Versorgungsbereich kurz- bis mittelfristig zu erhöhen, sondern auch eine neue Einkaufsatmosphäre und innerstädtische Qualität herauszubilden. Der Konsument sucht in der Innenstadt das Erlebnis zum Flanieren und Bummeln, diese Qualität bietet die Coswiger Innenstadt gegenwärtig nur sehr begrenzt. Um das Gewicht der Innenstadt als Einzelhandelsstandort und deren Aus-

¹ vgl. Stadt Coswig Bebauungsplan Nr. 43 „Hauptstraße / Zentrum“ 1. Änderung Begründung beschlossene Planfassung Stand 14.12.2007

strahlungskraft nachhaltig zu stärken, müssen Anbieter gewonnen werden, die diese Anforderungen umsetzen und eine Magnetwirkung erzielen von der auch vorhandene Fachgeschäfte partizipieren können.

Wenn es gelingt, das empfohlene hierarchische Zentrengefüge mit der Konzentration zentrenrelevanter Angebote auf die Innenstadt umzusetzen, durch die Nutzung vorhandener Flächenpotenziale die Vielfalt, sowie Qualität des Einzelhandels im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt zu erhöhen und gleichzeitig die Nutzungsmischung mit gastronomischen und kulturellen Angeboten zu verknüpfen, ist eine nachhaltige Attraktivitätssteigerung in Verbindung mit der Steigerung der Einzelhandelszentralität der Stadt Coswig zu erzielen.

3.2 Nahversorgungszentrum Spitzgrund (in Entwicklung)

Das Nahversorgungszentrum Spitzgrund ist ein aktuelles Planvorhaben für das Wohngebiet Spitzgrund im Norden der Stadt Coswig. Derzeit verfügt das gesamte Wohngebiet mit ca. 3.900 Einwohnern über keine vollwertige Nahversorgung.

Das potenzielle Grundstück liegt an der Moritzburger Straße 84 + 86 zentral im Wohngebiet Spitzgrund. Es sichert neben einer fußläufigen Nahversorgung für das umliegende Wohngebiet auch eine gute Erreichbarkeit mittels ÖPNV und PKW. Dessen Abgrenzung ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Als zentraler Versorgungsbereich ist der geplante Standort inkl. zugehöriger Parkflächen und Zufahrten abzugrenzen.

Abb. 16: Abgrenzung Nahversorgungszentrum Spitzgrund (in Entwicklung)



Das Areal ist ein Handels- und Dienstleistungsstandort, welcher mit dem Wohngebiet entstanden und mit zwei Gebäudekomplexen bebaut ist, einem ehemaligen Lebensmittelmarkt und einer Gaststätte. Gegenwärtig ist das Areal als Brachfläche und städtebaulicher Missstand einzustufen.

Abb. 17: Aktuelle Situation des Grundstückes Moritzburger Straße 84 + 86



Seit Schließung des letzten Lebensmittelmarktes im Wohngebiet Spitzgrund im Sommer 2010 (aktuell Leerstand, etwa 400 m stadteinwärts vom geplanten Nahversorgungszentrum entfernt) werden Nahversorgungsfunktionen im Wohngebiet Spitzgrund nur noch partiell von einzelnen Anbietern wahrgenommen, darunter auch ein Dienstleistungsgebäude mit Blumenladen auf der gegenüberliegenden Straßenseite oder ein Wohn- und Geschäftshaus u.a. mit Sparkasse und Drogerie etwa 200 m vom Planstandort entfernt. Zur langfristigen Sicherung der verbrauchernahen Versorgung und folglich Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität im Wohngebiet ist die geplante Etablierung eines konzentrierten Nahversorgungszentrums zwingend erforderlich.

Das Nahversorgungszentrum „Spitzgrund“ sollte sich analog der Versorgungsfunktionen von Nahversorgungszentren (vgl. Abschnitt V.2.2) im Schwerpunkt auf Einzelhandelsanbieter mit nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment gemäß der „Coswiger Liste“ ausrichten, ergänzt durch weitere Einzelhandelsanbieter auf Fachgeschäftsebene zur Angebotsabrundung einer umfassenden Grundversorgung, außerdem sind haushaltsnahe Dienstleistungen oder Gastronomie möglich.

Potenzieller Branchenmix im Nahversorgungszentrum „Spitzgrund“:

- Lebensmittel-Supermarkt oder Discounter als strukturbildender Magnetanbieter
- ergänzende Einzelhandelsbetriebe für den täglichen Bedarf (z.B. Bäcker, Metzger, Obst- und Gemüsegeschäft, Drogeriemarkt, Getränkemarkt, Blumengeschäft)
- ergänzende zentrenrelevante Angebote ohne Auswirkungen auf die Innenstadt
- haushaltsorientierte Dienstleistungsbetriebe (z.B. Post, Friseur, Servicestelle einer Bank) und/oder Gastronomie

Abgestimmt auf das Nahversorgungsumfeld ist eine Verkaufsflächendimensionierung von **maximal 2.500 m²** für das Nahversorgungszentrum, zzgl. Dienstleister und Gastronomie.

Entsprechend den Zielsetzungen des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes mit der Fokussierung auf zentrale Versorgungsbereiche, ist als Nahversorgungszentrum eine umfassende Grundversorgung im kurz- und ergänzenden mittelfristigen Bedarf anzustreben. Unmittelbare Wechselwirkungen mit dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt sind dabei aber auszuschließen, die Priorität der innerstädtischen Entwicklung als Ziel des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes gilt auch in der Funktionsabstimmung mit den Nahversorgungszentren.

3.3 Nahversorgungszentrum Am Ringpark

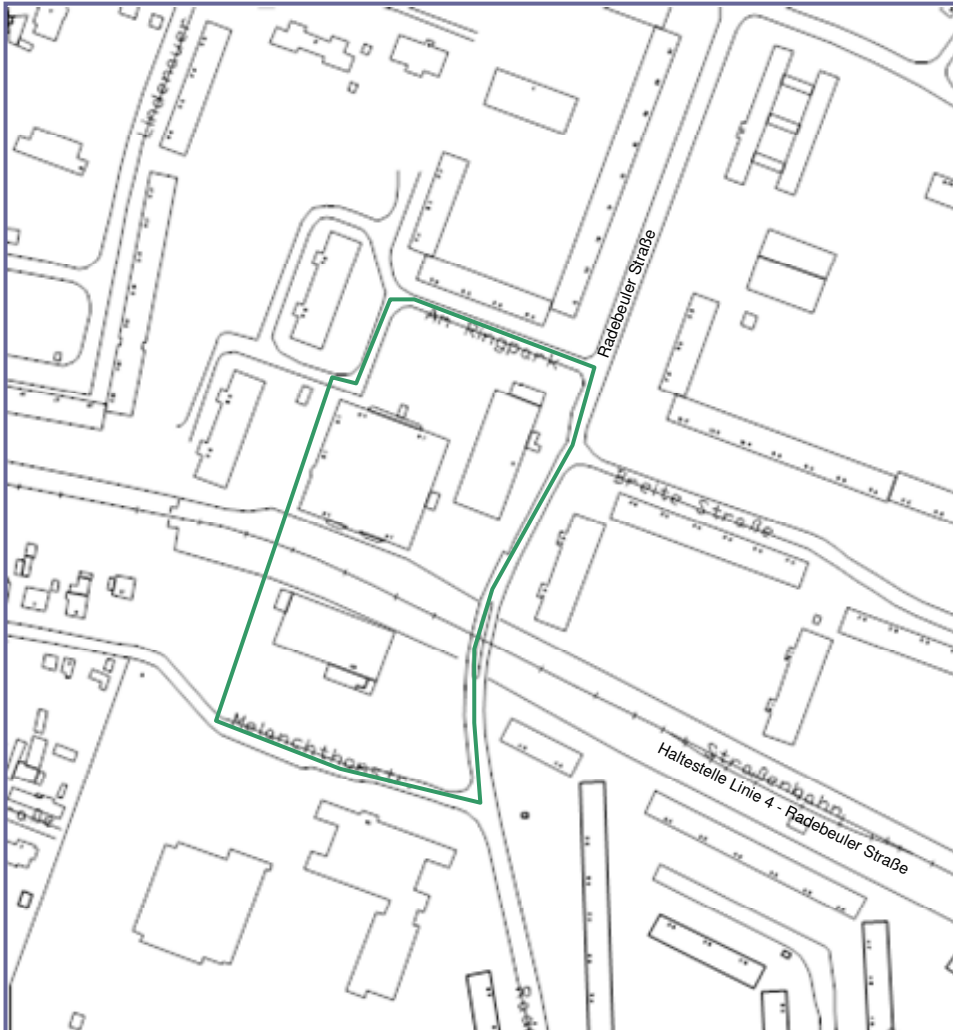
Das Nahversorgungszentrum Am Ringpark liegt an der Radebeuler Straße im östlichen Stadtgebiet von Coswig. Es sichert die Nahversorgung im Wohngebiet Dresdner Straße. Funktionsschwerpunkt bildet hierbei die Nahversorgung für den täglichen Bedarf in Kombination mit ergänzenden Einzelhandelsangeboten aber auch mit medizinischen Dienstleistungen (umfassende Grundversorgung).

Kern des Nahversorgungszentrums bildet ein Gebäudekomplex, der neben einem Lebensmittel-Discounter (Penny) als Kernanbieter mehrere nahversorgungsrelevante Fachgeschäfte und Dienstleister umfasst. So sind weiterhin Lebensmittelhandwerk, Drogerie, Apotheke, Blumenladen, Getränke, Zeitschriften aber auch ein Fotoladen oder ein Tapeten-Fachgeschäft vertreten. Außerdem sind Ärzte, Frisör, Reisebüro und ein Eiscafé ansässig. Die Rettungswache des Arbeiter-Samariter-Bundes sowie eine Podologische Praxis sind in einem separaten Gebäude innerhalb dieses Areals integriert.

Neben diesem Gebäudekomplex verläuft der Bahndamm der Straßenbahnlinie 4, die Haltestelle „Radebeuler Straße“ liegt in der Nähe des Nahversorgungszentrums, jedoch östlich der Radebeuler Straße. Südlich des Bahndamms schließt sich ein weiterer Standort eines Lebensmittel-Discounters an, verbunden mit dem oben genannten Gebäudekomplex über die Radebeuler Straße, funktional jedoch getrennt durch die Straßenbahnlinie. Beide benachbarte Standorte, der Gebäudekomplex mit dem Lebensmittel-Discounter (Penny) sowie der solitäre Lebensmittel-Discounter (Netto) übernehmen gemeinsam die Nahversorgung für das umliegende Wohngebiet, üben somit unabhängig von der Wegebeziehung vor Ort eine gemeinsame Versorgungsfunktion aus. Folglich wird das beschriebene Gesamtareal als gemeinsames Nahversorgungszentrum abgegrenzt. Diese

Abgrenzung, dargestellt in nachfolgender Abbildung, umschließt die drei Gebäude zuzüglich der zugehörigen Parkflächen.

Abb. 18: Abgrenzung Nahversorgungszentrum Am Ringpark



Das Nahversorgungszentrum umfasst in dieser Ausprägung gegenwärtig 11 Einzelhandelsanbieter mit einer Gesamtverkaufsfläche von 2.005 m², davon entfallen etwa 75% auf die beiden Lebensmittel-Discounter. Den Angebotsschwerpunkt bildet eindeutig der kurzfristige Bedarfsbereich mit ca. 90% des Verkaufsflächenbesatzes.

Ziel der zukünftigen Entwicklung ist folglich eine mittelfristige Sicherung dieser Nahversorgungsfunktionen für das Wohngebiet Dresdner Straße. Größendimensionierung und Angebotsausrichtung entsprechen diesen Funktionen, der Fokus liegt auf Erhalt und qualitative Entwicklung der Angebotsstruktur.

3.4 Nahversorgungslagen und kleinteilige Nahversorger

Nahversorgungslagen und kleinteilige Nahversorger dienen im Sinne einer möglichst flächendeckenden Nahversorgung im Stadtgebiet Coswig zur funktionalen Ergänzung der zentralen Versorgungsbereiche. Mit ihrer Aufnahme in das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Coswig wird ihre funktionale Bedeutung für die fußläufige Grundversorgung und letztlich das Ziel zum Erhalt dieser Standorte klar definiert.

Nahversorgungslagen und kleinteilige Nahversorger beschränken sich in ihrer Funktion auf eine fußläufige Versorgung des täglichen Bedarfs, sie übernehmen echte Nahversorgungsfunktionen und unterscheiden sich diesbezüglich von vorrangig autoorientierten Lebensmittelmärkten.

Nahversorgungslagen im Coswiger Stadtgebiet

Mit der Begrenzung der Anbieterstruktur einer Nahversorgungslage auf den Solitärstandort eines Lebensmittelmarktes, ergänzt lediglich durch Lebensmittelhandwerk im Eingangsbereich, ist sie nicht als umfassender zentraler Versorgungsbereich einzustufen und ordnet sich folglich sowohl dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt als auch den Nahversorgungszentren in Coswig unter. Folgende aktuelle Nahversorgungslagen werden ausgewiesen:

Nahversorgungslage Dresdner Straße: Die Ausstrahlung der Nahversorgungslage unterstützt in Wechselwirkung mit dem Ergänzungsstandort „Akacia – Dresdner Straße“ die Sicherung insbesondere der Nahversorgung in Wohngebieten und Ortsteilen westlich der Innenstadt.

Der Standort liegt unmittelbar an der Verkehrsachse Dresdner Straße, für Wohngebiete im Umfeld Romerstraße und Mozartstraße des Ortsteiles Kötitz ist sie fußläufig erreichbar, für die sich in westlicher Richtung anschließenden Ortsteile Brockwitz und Sörnwitz bildet die Nahversorgungslage den nächstgelegenen Versorgungsschwerpunkt.

Die Nahversorgungslage besteht aus einem Lebensmittel-Discounter (Netto) in Standortkombination mit Lebensmittelhandwerk (Bäcker und Metzger). Bäcker und Metzger verfügen über einen eigenen Eingang und bieten auch ein Imbissangebot mit mehreren Tischen.

Nahversorgungslage Salzstraße: Der Standort (Salzstraße 9) liegt direkt gegenüber dem Ergänzungsstandort Salzstraße (SB-Warenhaus Kaufland). Die Nahversorgungslage partizipiert sicherlich von der Ausstrahlung und Kundenbindung des SB-Warenhauses, vorrangige Versorgungsfunktion ist jedoch die fußläufige Nahversorgung für den täglichen Bedarf im Coswiger Stadtgebiet nördlich der Innenstadt und nördlich des Wohngebietes Dresdner Straße bis nahe an das Wohngebiet Spitzgrund.

Der Standort umfasst ausschließlich einen Lebensmittel-Discounter (Aldi), ohne weiteres Lebensmittelhandwerk im Eingangsbereich. Grundsätzlich besteht zukünftig die Möglichkeit, im Rahmen der Regelungen für Nahversorgungslagen im vorliegenden Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept, den Standort um entsprechende Anbieter des Lebensmittelhandwerks zu erweitern.

Kleinteilige Nahversorger

Zum weitergehenden Ausbau von Nahversorgungsstrukturen in unterversorgten Wohnquartieren sowie in den kleineren, peripheren Ortsteilen von Coswig (Kötitz, Brockwitz, Sörnnewitz und Neusörnnewitz) kann die Förderung kleinteiliger Nachbarschaftsläden beitragen. Geeignete Standortlagen sind gekennzeichnet durch ein zwar begrenztes aber eigenständiges Bevölkerungs- und Nachfragepotenzial, bereits größere Entfernungen zu Wettbewerbsstandorten und eine hohe Identifikation der Einwohner mit ihrem Wohnstandort.

Die Etablierung kleinteiliger Angebotsstrukturen ist im Einzelfall aber stets an realistischen Bindungschancen auszurichten. Dabei zeigen sich zwei gegenläufige Tendenzen: Einerseits sind die Einkaufsgewohnheiten aufgrund bisher fehlender Angebote oft auf Kaufkraftabfluss manifestiert (z.B. Einkauf in Verbindung mit dem Arbeitsweg) und erfordern entsprechende Akzeptanz eines neuen kleinteiligen Anbieters, andererseits steigt mit der zunehmenden Alterung der Gesellschaft generell der Nachfrageanteil unmittelbar vor Ort bzw. im unmittelbaren Wohnumfeld. Aus der demographischen Entwicklung leiten sich folglich Chancen für die Nahversorgung ab. Eine zunehmend ältere Bevölkerung ist an einer wohnortnahen Versorgung nicht nur interessiert (u.a. soziale Aspekte), sondern auch bei rückläufiger Mobilität darauf angewiesen. Außerdem sind die zunehmende Sensibilisierung für Umweltbelastungen und die steigenden Kosten des motorisierten Indivi-

dualverkehrs zu berücksichtigen, beide Aspekte tragen dazu bei, dass immer häufiger „unnötige Fahrten“ vermieden werden. Dennoch ist in einem wohngebietsintegrierten Standort mit begrenztem Kundenpotenzial die tatsächliche Nachfrageabschöpfung realistisch zu bewerten. Erzielbare Bindungsquoten liegen bei maximal 15-20% der jeweiligen Nachfrage.

Ursachen für maximal erzielbare Bindungsquoten liegen in der Akzeptanz von Zeit-Distanz-Aspekten in Relation zum Einzelhandelsangebot durch den Konsumenten. Kunden orientieren verstärkt auf leistungsfähige Einzelhandelsstandorte, einzig bei Nahrung- und Genussmittel ist seitens der Kunden eine parallele Einkaufsstättenwahl zu beobachten. Kleinteilige Nahversorgungsstrukturen müssen sich jedoch die Kundenakzeptanz erarbeiten. Der Preis, das Frischeangebot und die Qualität der Waren sind wichtige Faktoren, von denen die Entscheidung für einen Einkaufsort abhängt. Diesen Kriterien stehen aber auch Aspekte, wie persönliche Atmosphäre, Vertrauenswürdigkeit der Produkte (z.B. Produkte aus der Region) sowie das Bedürfnis nach Kommunikation, nach „menschlicher Nähe“, gegenüber. Das zunehmende Gesundheitsbewusstsein und regionale Identität bieten Ansätze für neue Angebotsformen. Durch eine spezifische Angebotsausrichtung auf die unmittelbaren Kundenwünsche im Umfeld kann sich der Nahversorger im Standortwettbewerb abheben.

Nahversorgungsmodelle erfordern in jedem Fall einen weit überdurchschnittlich engagierten Betreiber und schließlich auch die Unterstützung der Kommune. Diese zielt nicht in erster Linie auf finanzielle Fragen, wichtige Faktoren können sein: Unterstützung bei der Standortsuche zu günstigen Konditionen (z.B. brachliegende Immobilien), Einbindung der Nahversorgung in die Entwicklung vitaler Wohnquartiere, geordnete Ansiedlungspolitik im Einzelhandel, welche die Nahversorgung nicht gefährdet sowie Unterstützung bei notwendigen Planungsarbeiten u.a..

4. Einbindung und Entwicklung der Ergänzungsstandorte für großflächigen Einzelhandel

Die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsnutzungen an Ergänzungsstandorten erfolgt grundsätzlich über Festsetzungen in Bebauungsplänen bzw. in Vorhabens- und Erschließungsplänen.

Nachfolgend werden für die bestehenden Ergänzungsstandorte der Stadt Coswig

- Akacia – Dresdner Straße (Grundversorgung, Sonderposten und nicht-zentrenrelevanter Fachhandel),
- Salzstraße (SB-Warenhaus),
- Ergänzungsstandorte im Branchenumfeld Bauen & Wohnen.

der aktuelle Anbieterbesatz, Standortlage und die Funktionseinbindung in das Einzelhandelskonzept skizziert sowie mit bestehenden planungsrechtlichen Festsetzungen abgestimmt.

4.1 Ergänzungsstandort Akacia – Dresdner Straße

Der Ergänzungsstandort grenzt im südwestlichen Bereich unmittelbar an die Innenstadt und steht somit räumlich als auch funktional in enger Wechselbeziehung zum zentralen Versorgungsbereich Innenstadt.

Der Ergänzungsstandort ist an der Dresdner Straße im Bereich der Hausnummern 63 bis 67 angesiedelt und wird östlich von der Kötitzer Straße begrenzt.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick zur Lage im Stadtgebiet:

Abb. 19: Abgrenzung Ergänzungsstandort Akacia - Dresdner Straße



Die planungsrechtliche Grundlage für den Standort bildet der Vorhaben- und Erschließungsplan Coswig -Dresdner Straße- vom 15.12.93. Das Gebiet wurde als Mischgebiet ausgewiesen. Der Punkt 1.1 des VEP enthält die Festsetzungen zur Zulässigkeit von Nutzungen. Danach sind im folgenden Umfang zulässig: ¹

- Wohngebäude
- Läden
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- Schank- und Speisewirtschaften
- Geschäfts- und Bürogebäude
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

Mit den zulässigen Nutzungsarten wird ein breites Spektrum angesprochen.

¹ vgl. Textliche Festsetzung zum Vorhaben- und Erschließungsplan Coswig – Dresdner Straße vom 15.12.93

Etabliert hat sich der Standort schließlich als Wohnquartier mit einem ausgeprägten Besatz an Einzelhandelsbetrieben und Dienstleistern. Mehrere Gebäudekomplexe prägen die Ansiedlung an der Dresdner Straße, wobei es sich in der Mehrzahl um gemischte Wohn- und Gewerbeobjekte handelt. Demgegenüber sind der Gebäudekomplex im westlichen Bereich des Akacia-Standortes sowie das Küchenstudio am Kreuzungsbereich mit der Kötitzer Straße nur für Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen ausgelegt. Im westlichen Komplex ist ein Lebensmittel-Discounter (Diska) angesiedelt, der durch kleinteilige Ladengeschäfte der Grundversorgung (Bäcker, Bastellädchen, Natur- und Kräutertübl, Blumen und Post) ergänzt wird. Gegenüberliegend zum Parkplatz ist im Erdgeschoss eines Wohnhauses ein Zoofachhandel angesiedelt.

Im östlichen Bereich des Ergänzungsstandortes Akacia befindet sich das Kaufhaus Wreesmann ebenfalls als Unterlagerung eines Wohnhauses. Es handelt sich hierbei um einen Sonderpostenmarkt, der aufgrund der Kundenakzeptanz als Magnet für den Standort fungiert.

Der mittig gelegene Gebäudekomplex innerhalb des Ergänzungsstandortes Dresdner Straße ist ein Wohnbau mit zahlreichen Einzelhandels- und Gewerbeflächen in der Erdgeschosszone. Darin findet sich ein Anbieter für Berufsbekleidung, Bäcker, Videothek und Kosmetikstudio. Der umfänglich vorhandene Leerstand ist u.a. in den baulich-funktionalen Defiziten des Objektes begründet, es entspricht nur bedingt den Anforderungen von Handelseinrichtungen (u.a. Sichtbarkeit, Kundenlaufwege etc.). Der Leerstand wirkt sich nachteilig auf das Erscheinungsbild des Wohn- und Geschäftskomplexes aus.

Die verkehrstechnische Erschließung der Teilbereiche erfolgt von der Dresdner Straße, jeweils im östlichen und westlichen Bereich. Der ruhende Verkehr wird durch ausreichend vorhandene PKW-Stellflächen gewährleistet.

Der Ergänzungsstandort Akacia - Dresdner Straße übernimmt wesentliche Funktionen der Grundversorgung für westlich und südlich der Innenstadt gelegene Wohngebiete. Darüber hinaus bietet der Ergänzungsstandort die Chance, neben dem bestehenden Schwerpunkt in der Grundversorgung, typischerweise in peripheren Lagen angesiedelte Betriebsformen zentrumsnah in die Coswiger Einzelhandelsstrukturen zu integrieren. Es können also zentrenverträgliche Angebotsstrukturen innenstadtnah eingebunden werden, die vom Kunden nachgefragt, jedoch der Funktion der Innenstadt nicht entsprechen. Unter dem Aspekt der Zentralität fügt sich der Sonderpostenmarkt und die Angebote mit nicht-

zentrenrelevanten Sortimenten (Zoobedarf) in die übergeordneten Leitziele des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes (u.a. Urbanisierung statt Devastierung, vgl. Abschnitt VI.2.1) ein.

Durch die Nachbarschaftslage zur Innenstadt bestehen intensive Wechselwirkungen, zur Sicherung der innerstädtischen Entwicklung sind folglich die Funktionsabstimmung mit der Innenstadt und somit die Angebotsstrukturen als Ergänzungsstandort planungsrechtlich abzusichern. Eine Überplanung des Standortes wird deshalb empfohlen. Zwar stehen keine räumlichen Entwicklungspotenziale zur Verfügung, jedoch sollten die gegenwärtigen Nutzungen zur Sicherung der Grundversorgung und die Flächen für nicht-zentrenrelevante Sortimente festgeschrieben werden. Maßgebliche Entwicklungen im Bereich zentrenrelevanter Sortimente (vgl. „Coswiger Liste“) gilt es zu verhindern.

4.2 Ergänzungsstandort Salzstraße

Der Ergänzungsstandort liegt im nordöstlichen Stadtgebiet, nördlich angrenzend zur Salzstraße, von der auch der Standort erreichbar ist. Es handelt sich um eine städtebaulich integrierte Lage. Auf der gegenüberliegenden, südlichen Straßenseite befindet sich die Nahversorgungslage Salzstraße (vgl. Abschnitt V.3.4).

Basierend auf die Größenordnung und Anbieterstruktur verfügt der Standort nicht nur über eine gesamtstädtische, sondern auch regionale Ausstrahlung und übernimmt damit mittelzentrale Versorgungsfunktionen. Die Kundenfrequenz zeigt eine generell hohe Akzeptanz dieses Standortes.

Der Ergänzungsstandort Salzstraße umfasst das Kaufland SB-Warenhaus sowie acht weitere Anbieter, die gemeinsam in einem Gebäudekomplex angesiedelt sind. Neben den typischen Konzessionärsflächen mit Bäcker, Fleischer bzw. Lottoshop sind es auch die Fachhandelsangebote mit zentrenrelevanten Sortimenten, die der Attraktivität des Standortes zusätzliche Impulse verleihen. Dies betrifft den Bekleidungsanbieter Chelsea, Uhren- und Schmuckanbieter sowie den Schuhfachmarkt von Deichmann. Insgesamt repräsentiert der Standort mit einer Gesamtverkaufsfläche von 6.240 m² Verkaufsfläche, die auch noch einen Gärtnerei mit einschließt, 14% der Verkaufsfläche von Coswig.

Abb. 20: Abgrenzung Ergänzungsstandort Salzstraße



Im Flächennutzungsplan ist der Standort als Sondergebiet Handel ausgewiesen, eine verbindliche Bauleitplanung liegt nicht vor.

Der Ergänzungsstandort Salzstraße übernimmt auch zukünftig wichtige gesamtstädtische und regionale Versorgungsfunktionen. Zum Schutz des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt ist es jedoch erforderlich, den Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten auf den aktuellen Branchen- und Verkaufsflächenbesatz zu begrenzen. Potenzialflächen zur Erweiterung stehen nicht zur Verfügung, in seiner Funktion als Ergänzungsstandort sollte jedoch die aktuelle Angebotsstruktur, insbesondere die Sortimente zur Grundversorgung, festgeschrieben werden. Einer Ausweitung zentrenrelevanter Sortimente, auch durch Flächenaustausch innerhalb des Objektes, ist planungsrechtlich gegenzusteuern.

4.3 Ergänzungsstandorte im Branchenumfeld Bauen & Wohnen

Die Stadt Coswig verfügt über 5 Ergänzungsstandorte im Branchenumfeld Bauen & Wohnen. Diese Standorte sind jeweils durch großflächige Anbieter besetzt, die im Schwerpunkt nicht-zentrenrelevante Sortimente führen. Sie stehen mit den zentralen Versorgungsbereichen in keinem unmittelbaren Standortwettbewerb, Wettbewerbseffekte sind nur partiell über zentrenrelevante Randsortimente gegeben, jedoch in der gegenwärtigen Ausprägung ohne städtebauliche Relevanz. Sie tragen in ihrem Angebotsspektrum maßgeblich zur örtlichen und regionalen Kaufkraftbindung und somit zur Sicherung mittelzentraler Versorgungsfunktionen der Stadt Coswig bei. Gemeinsames Ziel des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes für diese Ergänzungsstandorte ist die Sicherung und Weiterentwicklung der branchenspezifischen Angebotsstruktur. Änderungen der Angebotsstrukturen mit einer stärkeren Orientierung auf zentrenrelevante Warengruppen sind dagegen auszuschließen. Empfohlen wird eine planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsnutzungen über Festsetzungen in Bebauungsplänen bzw. in Vorhabens- und Erschließungsplänen.

Nachfolgend werden für die bestehenden Ergänzungsstandorte der Stadt Coswig

- Coswig-West (Bauen & Wohnen)
- Brockwitz (Gartenmarkt)
- Naundorfer Straße (Fachmarkt Bauen & Wohnen)
- Südstraße (Fachmarkt Bauen & Wohnen)
- Auerstraße (Fachmarkt Bauen & Wohnen)

der aktuelle Anbieterbesatz, Standortlage und die Funktionseinbindung in das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept skizziert.

Darüber hinaus wird ein

- Potenzialstandort im Ortsteil Neusörnewitz,

am zukünftigen Verlauf der Staatsstraße S84 neu, zusätzlich aufgenommen. Dieser bleibt ebenfalls auf Ansiedlungen im Angebotsspektrum nicht-zentrenrelevanter Kernsortimente begrenzt.

Ergänzungsstandort Coswig-West

Der Ergänzungsstandort befindet sich unmittelbar an der Dresdner Straße, am westlichen Rand des Ortsteiles Kötzitz. Er wird geprägt durch die beiden Anbieter Praktiker Bau- und Heimwerkermarkt sowie Sconto-Möbelmarkt. Dieser Standort vereint die beiden flächengrößten Anbieter im Stadtgebiet Coswig, zusammen umfassen beide Anbieter eine Verkaufsfläche¹ von ca. 11.100 m², dies sind etwa 25% der Coswiger Einzelhandelsfläche.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Coswig ist dieser Standort als Sondergebiet Handel ausgewiesen, eine verbindliche Bauleitplanung liegt nicht vor. Aufgrund des hohen Flächenanteiles, seiner guten Erreichbarkeit und einer damit verbundenen Dominanz als Einzelhandelsstandort ist die Ausrichtung als Baumarkt- und Möbelmarktstandort abzusichern. Neuansiedlungen sowie Anbieter- und Branchenmixveränderungen in Richtung zentrenrelevanter Warengruppen, auch als Sonderpostenmarkt, sind im Kontext der übergeordneten Zielsetzungen des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes auszuschließen.

Ergänzungsstandort Brockwitz

Der periphere Ergänzungsstandort liegt im Ortsteil Brockwitz, ebenfalls an der Dresdner Straße. Er wird durch das Gartencenter Dehner genutzt, welches über ca. 3.600 m² Verkaufsfläche (gewichtet)² verfügt.

Der Standort ist im Flächennutzungsplan der Stadt Coswig als Sondergebiet Handel ausgewiesen, eine verbindliche Bauleitplanung liegt nicht vor.

Ein Gartencenter ordnet sich ungeachtet dieses peripheren Standortes in die Standortstrukturen der Stadt Coswig ein, allerdings sollte auch zukünftig die Nutzung dieses Ergänzungsstandortes auf die Funktion Gartenmarkt beschränkt bleiben. Eine Änderung der Branchenausrichtung ist auszuschließen.

¹ Verkaufsfläche des Bau- und Heimwerkermarktes nach BHB-Schlüssel gewichtet (Warmfläche 100%, Kalthallen und überdachte Freiflächen 50%, sonstige Freiflächen 25%), ungewichtete Verkaufsfläche des Gesamtstandortes ca. 12.000 m²

² Verkaufsfläche des Gartenmarktes nach BHB-Schlüssel gewichtet (Warmfläche 100%, Kalthallen und überdachte Freiflächen 50%, sonstige Freiflächen 25%), ungewichtete Verkaufsfläche ca. 5.150 m²

Ergänzungsstandort Naundorfer Straße

Der Ergänzungsstandort liegt im Ortsteil Kötitz, im Gewerbegebiet Coswig-Kötitz, nahe der Gemarkungsgrenze zu Radebeul.

Für das Gewerbegebiet liegt der Bebauungsplan Nr. 35 „Industrie- und Gewerbegebiet Coswig-Kötitz“ in der Fassung vom 3. November 2010 vor. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes weisen den Ergänzungsstandort als Gewerbegebiet aus. Grundsätzlich zulässig sind im Gewerbegebiet auch Einzelhandelsbetriebe bis an die Schwelle zur Großflächigkeit (800 m² Verkaufsfläche)¹.

Der Ergänzungsstandort wird durch den Holzhandel und Holzfachmarkt WHG betrieben, welcher als Groß- und Einzelhandels fungiert und folglich eher als typischer Gewerbebetrieb einzuschätzen ist.

Mit dem Neubau der Staatsstraße S84 neu, die unmittelbar durch das Gewerbegebiet Coswig-Kötitz führt, wird dieses jedoch als potenzieller Einzelhandelsstandort aufgewertet. Einzelhandelsentwicklungen insbesondere im zentrenrelevanten Sortimentsbereich sollten jedoch grundsätzlich ausgeschlossen werden. In wieweit sich mit der neuen Verkehrsführung die Chance zur Einbindung einer Nahversorgungslage für den Ortsteil Kötitz bietet, bleibt zu prüfen.

Ergänzungsstandort Südstraße

Der Ergänzungsstandort Südstraße ist Bestandteil des Gewerbegebietes Südstraße. Dieses liegt im östlichen Stadtgebiet unmittelbar an der Dresdner Straße (S82)/ Ecke Südstraße, südlich des Wohngebietes Dresdner Straße. Die Entfernung zum Nahversorgungszentrum „Am Ringpark“ beträgt ca. 350 m.

Der Ergänzungsstandort ist mit einem TTM-Fachmarkt für Tapeten, Farben und Bodenbeläge besetzt, die Verkaufsflächendimensionierung liegt an der Schwelle zur Großflächigkeit.

Für das Gewerbegebiet gilt der Bebauungsplan „Gewerbegebiet Südstraße“ in der Fassung vom 1. Februar 2000. Grundsätzlich zulässig sind im Gewerbegebiet auch Einzelhandelsbetriebe bis an die Schwelle zur Großflächigkeit (800 m² Verkaufsfläche), ausge-

¹ vgl. Bebauungsplan Nr. 35 „Industrie- und Gewerbegebiet Coswig- Kötitz“ in der Fassung vom 3. November 2010, Planungsrechtliche Festsetzungen, Art der baulichen Nutzung

geschlossen sind lediglich Einzelhandelsbetriebe im Lebensmittelbereich mit einer Verkaufsfläche über 200 m².¹

Unter Berücksichtigung des angestrebten Schutzes zentraler Versorgungsbereiche, in diesem Fall insbesondere des nahegelegenen Nahversorgungszentrums „Am Ringpark“ sollte jedoch eine weitere Einzelhandelsentwicklung im Gewerbegebiet südlich der Dresdner Straße generell ausgeschlossen werden.

Ergänzungsstandort Auerstraße

Der Ergänzungsstandort Auerstraße ist Bestandteil des Gewerbegebietes Industriestraße, peripher gelegen zwischen Coswig-Mitte und dem Ortsteil Brockwitz. Im Flächennutzungsplan ist das Areal des Ergänzungsstandortes als gewerbliche Baufläche ausgewiesen, eine verbindliche Bauleitplanung liegt nicht vor.

Der Ergänzungsstandort wird betrieben von der LandMAXX BHG GmbH & Co. KG, sie unterhält einen Baustoff- und Holzhandel mit angeschlossenem Baumarkt. Der Standort nimmt Groß- und Einzelhandelsfunktionen wahr. Der Standort ist in dieser Funktion in das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept eingebunden. Darüber hinausgehende Einzelhandelsentwicklungen sind entsprechend den Zielsetzungen des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes auszuschließen. Dies gilt ebenfalls unter besonderer Berücksichtigung der zukünftigen Anbindung über die neue Staatsstraße S84 neu.

Ergänzungsstandort Neusörnewitz (Potenzialstandort)

Der Ergänzungsstandort gehört zum Gewerbegebiet EWS zwischen Köhlerstraße und Kahlhügelweg, ein gemeindeübergreifendes Gewerbegebiet von Coswig und Weinböhla. Gegenwärtig wird die Nutzung des Gewerbegebietes durch typische Gewerbebetriebe bestimmt, außerdem vertreten sind Kartbahn, Fitnesscenter oder Weinhandel.

Mit dem Neubau der Staatsstraße S84 neu erhält dieser Standort eine Anbindung mit entsprechend verbesserter innerörtlicher und regionaler Ausstrahlung.

Die Ausweisung als potenzieller Ergänzungsstandort im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes zielt ausschließlich auf Anbieter mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten. Sie schließt sowohl auf die Ansiedlung neuer Anbieter, aber auch auf die Verla-

¹ vgl. Bebauungsplan „Gewerbegebiet Südstraße“ der Stadt Coswig in der Fassung vom 1. Februar 2000, Planungsrechtliche Festsetzungen, Art der baulichen Nutzung

gerung bestehender Anbieter ein. Detaillierte Regelungen sind planungsrechtlich abzusichern und müssen sich an den Vorgaben des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes zum Schutz zentraler Versorgungsbereiche orientieren. Besonders verwiesen sei auf den Handlungsschwerpunkt 6 im Abschnitt VII zur Zulässigkeit von Anbietern mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten.

VII. Planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung

1. Steuerung der Einzelhandelsentwicklung durch planungsrechtliche Instrumentarien

Das planerische Instrumentarium reicht im Wesentlichen aus, um die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in Einklang mit städtebaulichen und raumordnerischen Vorstellungen zu bringen. Es bedarf allerdings eines konsequenten Einsatzes der Instrumente. Nach aktueller Rechtsprechung sind Städte und Gemeinden zu schnellem Handeln aufgefordert, um den Ansiedlungsdruck an städtebaulich unerwünschten Standorten rechtlich begründet begegnen zu können. Mit dem neuen §9 Abs. 2a BauGB wird die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in den Mittelpunkt gerückt. Hierzu sind planungsrechtliche Festsetzungen notwendig, die ortsspezifisch und auch einzelfallbezogen nachvollziehbar begründet werden müssen. Als Grundlage können insbesondere aktuelle, detaillierte und fundierte Einzelhandelskonzepte herangezogen werden, die auch die ortsspezifische Relevanz und räumliche Abgrenzung von zentralen Bereichen begründen. Das Einzelhandelskonzept für Coswig untersetzt und erfüllt die Anforderung des §9 Abs. 2a BauGB.

Im §9 Abs. 2a wird ausgeführt:

„...Dabei ist insbesondere ein hierauf bezogenes städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des §1 Abs. 6 Nr. 11 zu berücksichtigen, das Aussagen über die zu erhaltenden oder zu entwickelnden zentralen Versorgungsbereiche der Gemeinde oder des Gemeindeteils enthält...“

Zentrale Versorgungsbereiche ergeben sich aus planerischen Darstellungen und Festlegungen in den Bauleitplänen oder aus Festlegungen in den Raumordnungsplänen, aus nicht verbindlichen („informellen“) raumordnerischen und städtebaulichen Konzepten oder nachvollziehbar eindeutigen tatsächlichen Verhältnissen und haben eine hohe städtebauliche Bedeutung (Sicherstellung wohnort- und daher verbrauchernaher Versorgung, demografische Entwicklung).

Der Gesetzgeber hat über die Bauleitplanung die Möglichkeit geschaffen, die verschiedenen Nutzungen im Gemeindegebiet räumlich zu verteilen und in Ansiedlungen steuernd einzugreifen.

Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) enthält mit §11 Abs. 3 eine Sondervorschrift für die planungsrechtliche Behandlung des großflächigen Einzelhandels. Die grundlegende Vorgabe besteht darin, großflächige Einzelhandelsbetriebe, die sich auf die Ziele der Raumordnung oder die städtebauliche Entwicklung auswirken können, lediglich in Kerngebieten und in Sondergebieten zuzulassen.

Wenn dem großflächigen Einzelhandel einerseits einzelne Entwicklungsschwerpunkte zugewiesen werden, sind andererseits auch Aussagen über die Entwicklung derartiger Betriebe zu treffen, die an Standorten außerhalb der dargestellten Schwerpunkte bereits ansässig sind oder sich ansiedeln wollen, um auch hier eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.

Die Steuerung der Ansiedlung, auch von Discountern und weiteren Anbietern bis zu einer Verkaufsfläche von 800 m², ist auszurichten an den im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept fixierten städtebaulichen Zielstellungen, untersetzt durch die Zentrenstruktur. Auch bereits vorhandene Standorte können sich verändern. Durch nachfolgende Ansiedlungen werden sie aufgewertet und können sich zu Konkurrenzstandorten zur Zentrenstruktur entwickeln. Diesen potenziellen Entwicklungen sollte bereits im Vorfeld stadtplanerisch entgegengewirkt werden, um die Funktionsfähigkeit zentraler Versorgungsbereiche nicht zu gefährden.

Das Einzelhandelskonzept bildet die Grundlage für das zu fixierende Ordnungsprinzip der Stadt Coswig. Die zielgerichtete Umsetzung des Einzelhandelskonzeptes erfordert sowohl eine Unterstützung gewünschter Einzelhandelsansiedlungen als auch eine Unterbindung nicht gewollter Standortentwicklungen.

Die Kommune tritt hierbei in Vorleistung, indem geeignete und ungeeignete Standorte für Einzelhandelsentwicklungen hinsichtlich ihrer städtebaulichen Auswirkungen zu bewerten und gegebenenfalls planungsrechtlich zu überarbeiten sind.

„Für im Zusammenhang bebaute Ortsteile (§34) kann zur Erhaltung oder Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, auch im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung und der Innenentwicklung der Gemeinden, in einem Bebauungsplan festgesetzt werden, dass nur bestimmte Arten der nach §34 Abs. 1 und 2 zulässigen bau-

lichen Nutzungen zulässig oder nicht zulässig sind oder nur ausnahmsweise zugelassen werden können;...“ (§9 Abs. 2a BauGB)

Fazit: Aktive Angebotsplanung für Einzelhandelsflächen sowie Restriktionen für Einzelhandelsnutzungen an städtebaulich nicht geeigneten Standorten bilden die Schwerpunkte zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Coswig. Im Mittelpunkt steht die Forcierung der zentralen Versorgungsbereiche, insbesondere der Innenstadtbereich von Coswig aber auch die Erhaltung und Stärkung der Nahversorgungszentren. Bauleitplanung und das Einzelhandelskonzept sind geeignete Instrumente zur Umsetzung dieser strategischen Aufgabenstellung. Das Einzelhandelskonzept muss vom politischen Willen der Kommune getragen sein.

2. Definition der zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente „Coswiger Liste“

Vorrangiges Ziel für Ansiedlungsvorhaben von Einzelhandelsbetrieben mit Umsatzschwerpunkten bei zentrenrelevanten Sortimenten sollte es nach dem vorgeschlagenen Standortkonzept sein, diese vorrangig in den zentralen Versorgungsbereichen von Coswig einzubinden, bzw. die Entwicklungschancen der zentralen Versorgungsbereiche nicht durch weitergehende Entwicklungen an Ergänzungsstandorten zu gefährden.

Zentrenrelevante Sortimente zeichnen sich im Allgemeinen dadurch aus, dass sie für das Einzelhandelsangebot einer Innenstadt prägend und daher für eine starke und intakte Innenstadt bedeutsam sind. Als zentrenrelevant sind somit grundsätzlich diejenigen Sortimente anzusehen, deren Ansiedlung in peripheren Lagen zu Funktionsverlusten durch nennenswerte Umsatzzumlenkungen und daraus resultierenden Verdrängungseffekten in innenstädtische Zentren führen kann.

Die Einstufung als "zentrenrelevantes Sortiment" setzt allerdings nicht voraus, dass ein Sortiment bereits in einem Hauptgeschäftszentrum vertreten ist. Dies bedeutet, dass auch Sortimente als zentrenrelevant eingestuft werden können, die gegenwärtig nicht bzw. nur in einem geringen Umfang in den zentralen Versorgungsbereichen von Coswig angeboten werden, jedoch als ein wichtiger Beitrag zu einer attraktiven und leistungsstarken Zentrumsentwicklung anzusehen sind. Realistische Entwicklungschancen dieser Sortimentsbereiche, die standortspezifisch insbesondere im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt aber auch in den Nahversorgungszentren umsetzbar sind, bleiben diesen auch vorbehalten. Dieses Verständnis zentrenrelevanter Sortimente ist speziell für die Zentrenentwicklung in Coswig existenziell wichtig. Der „Nachholbedarf“ bzw. Entwicklungsbedarf des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt, erfordert eine zukünftige Präferenz der zentralen Versorgungsbereiche, unabhängig von der Frage, ob das einzelne Sortiment gegenwärtig stärker in Zentren vertreten ist.

Als wesentliche Merkmale zentrenrelevanter Sortimente sind anzusehen:

- eine hohe Verbundwirkung mit anderen Sortimenten,
- eine hohe Beratungsintensität,
- eine hohe Flächenproduktivität,
- eine gute Handlichkeit bzw. geringe Sperrigkeit (weshalb sie nicht nur mit dem Pkw transportierbar sind).

Dagegen sind alle diejenigen Sortimente als **nicht-zentrenrelevant** anzusehen, die nicht oder nur in geringem Umfang in der Innenstadt vertreten sind und für das innerstädtische Angebotsspektrum keine bzw. nur geringe Synergieeffekte hervorrufen.

Gewissermaßen eine Untergruppe der zentrenrelevanten Sortimente stellen die **nahversorgungsrelevanten Sortimente** dar. Es handelt sich dabei vor allem um Angebote des kurzfristigen Grundbedarfs, die von allen Bevölkerungsschichten und Altersgruppen gleichermaßen nachgefragt werden.

Die Nahversorgungsrelevanz von derartigen Sortimenten ergibt sich aus den in sehr kurzen Abständen wiederkehrenden Versorgungsvorgängen, die insbesondere auch für weniger mobile Verbraucher ohne eigenen Pkw durch ein am Wohnstandort und damit verbrauchernah gelegenes Angebot gewährleistet werden sollen. Folglich ist der besondere Schutz einer fußläufigen Nahversorgung ein wichtiges Anliegen des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes. Neben der Zuordnung nahversorgungsrelevanter Sortimente zu den zentralen Versorgungsbereichen können diese bei Beachtung der spezifischen städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Rahmenbedingungen ausnahmsweise auch an Standorten zugelassen werden, die zwar außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen liegen, aber einen deutlichen Wohngebietsbezug aufweisen. Diese, als Nahversorgungslagen oder kleinteilige Nahversorger in das Zentrenkonzept aufgenommen Standorte konzentrieren sich ausschließlich auf Lebensmittelanbieter. Ergänzende kleinteilige Grundversorgungsstrukturen in Wohngebieten oder Ortsteilen ohne wirtschaftliche Tragfähigkeit von Lebensmittelmärkten werden angestrebt. In diesem Sinne ist beispielsweise eine zusätzliche Einbindung des Lebensmittelhandwerks in Wohngebieten durchaus erwünscht, ebenso Apotheken im Umfeld von Ärzten oder vergleichbare Strukturen.

In der Vergangenheit wurden bundesweit von verschiedenen Kommunen, Planungsbehörden und Trägern öffentlicher Belange Sortimentslisten entwickelt, in denen die zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente definiert wurden. Eine allgemeingültige Aufstellung ist jedoch nicht möglich. Nach einem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 03.06.02 wäre eine derartige Liste rechtswidrig. In dem Urteil wird u. a. ausgeführt, dass es keine Legaldefinition für die Einordnung eines zentrenrelevanten Sortimentes gibt. Sollen zum Schutz zentraler Versorgungsbereiche bestimmte Warensortimente an nicht integrierten Standorten ausgeschlossen werden, bedarf es nach Ansicht des OVG Münster einer individuellen Betrachtung der jeweiligen örtlichen Situation.

Unter Beachtung der spezifischen Standortbedingungen ergibt sich in der Stadt Coswig folgende Sortimentszuordnung:

Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren

Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Drogeriewaren sind als Angebote des Grundbedarfs den nahversorgungsrelevanten Sortimenten zu zurechnen. Grundsätzlich ist auch das Sortiment "Getränke" als nahversorgungsrelevant einzustufen. Im Falle der Vertriebsform des Getränkemarktes, die überwiegend Getränke in großen Gebinden und in Mehrwegverpackungen anbieten und fast ausschließlich von Pkw-Kunden aufgesucht werden (Standortanforderungen mit guter Anfahbarkeit und großzügig bemessenen Stellplatzangeboten) wird oftmals auch die Ansiedlung in Gewerbegebietslage zugelassen. Speziell für die Stadt Coswig ist eine derartige Zulässigkeit ausschließlich auf den Einzelfall bei Kombination mit überwiegender Großhandelstätigkeit zu begrenzen. Kleinere, ausschließlich an Endverbraucher verkaufende Getränkemarkte können in den zentralen Versorgungsbereichen und für nahversorgungsrelevante Sortimente ausgewiesenen Ergänzungsstandorten integriert werden und somit zur Stärkung der Einzelhandelsstandort- und Zentrenstruktur beitragen. Die generelle Verkehrsanbindung der Zentren oder Ergänzungsstandorte ermöglicht eine gute Erreichbarkeit mit dem Pkw.

Tiernahrung / Zooartikel

Heim- und Kleintierfutter, u. a. für Hunde, Katzen, Kaninchen, Meerschweinchen, Hamster und Ziervögel sowie die Teilsortimente aus der Warengruppe "Zoologischer Bedarf" werden gegenwärtig in Coswig vorwiegend in den Vertriebsformen des Lebensmittelhandels geführt. Fachhandel konzentriert sich auf Fachmärkte im Ergänzungsstandort „Akacia–Dresdner Straße“ und auf eine Streulage nördlich der Innenstadt sowie die größere Heimtierabteilung im Gartencenter Dehner. Im zentralen innerstädtischen Versorgungsbereich und in den beiden Nahversorgungszentren ist kein Fachhandel vertreten.

Folglich haben die Sortimente „Heimtiernahrung“, „Zoologischer Bedarf“ und „Lebende Tiere“ für die Funktionsfähigkeit der Zentren nur eine untergeordnete Bedeutung, sie werden insgesamt für Coswig als nicht-zentrenrelevant eingestuft.

Kosmetische Erzeugnisse, Parfümerie

Parfümerie- und Kosmetikartikel werden vom qualifizierten Facheinzelhandel, Drogerien sowie im Randsortiment des Lebensmitteleinzelhandels angeboten. Da eine Differenzierung gegenüber Drogeriewaren sehr schwierig ist, werden diese Sortimente den nahversorgungsrelevanten Sortimenten zugeordnet.

Pharmazeutische, medizinische, orthopädische Artikel

Bei diesen Sortimenten wird eine Aufteilung in nahversorgungs- und zentrenrelevante Sortimente empfohlen. Pharmazeutische Artikel gehören neben den Nahrungs- und Genussmitteln sowie den Drogeriewaren zum Grundbedarf und sind vor diesem Hintergrund als nahversorgungsrelevante Sortimente einzustufen.

Medizinisch-orthopädische Artikel werden hingegen von Verbrauchern seltener nachgefragt, weshalb die hierauf spezialisierten Fachgeschäfte einen Einzugsbereich benötigen, der in der Regel über den Nahbereich hinausgeht. Medizinisch-orthopädische Artikel sind deshalb als zentrenrelevant anzusehen.

Papier-, Büro-, Schreibwaren / Zeitschriften / Bücher

Die Sortimente Papier-, Büro-, Schreibwaren / Zeitschriften / Bücher erfüllen die oben aufgeführten Kriterien der Zentrenrelevanz, maßgeblicher Fachhandel befindet sich in Coswig im Innenstadtbereich (Buchhandlung Tharandt).

Zeitschriften gehören zum Standardangebot von Kiosken, Tankstellen und Vollsortiment-Lebensmittelbetrieben.

Die Warengruppe ist mit ihren Teilsortimenten folglich als zentrenrelevant zu bewerten, Zeitschriften und Zeitungen zudem als nahversorgungsrelevant.

Bekleidung / Wäsche, Schuhe / Lederwaren, Glas, Porzellan, Keramik (GPK) / Hausrat / Geschenkartikel, Spielwaren / Hobby/ Basteln, Haushaltstextilien (Haus-, Tisch-, Bettwäsche), Unterhaltungselektronik / PC/ Kommunikation, Elektrohaushaltswaren (ohne Elektrogroßgeräte), Foto / Optik / Akustik, Uhren / Schmuck

Alle aufgeführten Warengruppen erfüllen in hohem Maße die Kriterien der Zentrenrelevanz (s. o.). Gerade in diesen Warengruppen ist die Präferenz innerstädtischer Entwicklungschancen von besonderer Bedeutung.

Sportartikel (ohne Campingartikel)

Sportbekleidung, Sportschuhe und die meisten Sportartikel sind wie die vorab betrachteten Warengruppen als innerstädtische Leitsortimente zu bewerten, die Ansiedlung eines entsprechenden Fachhandels gehört zu den wichtigsten innerstädtischen Potenzialen. Die Einstufung als zentrenrelevant sichert somit zukünftige Entwicklungen ab.

Campingartikel werden aufgrund des hohen Flächenbedarfs der Ausstellungsflächen - insbesondere für Zelte und Zeltzubehör - nur noch in Ausnahmefällen vom innerstädtischen Einzelhandel geführt und deshalb als nicht-zentrenrelevant betrachtet.

Bau- und Heimwerkerbedarf, Wohnmöbel

Bau- und Heimwerkerbedarf ist in den zentralen Versorgungsbereichen von Coswig, wie in fast allen anderen Kommunen, nicht vertreten oder wird nur als Teil- oder Aktionssortiment geführt. Vielmehr bestehen eine Reihe von Ergänzungsstandorten, die diesen Branchenbereich umfassend abdecken. Maßgebliche Anbieter sind der Praktiker Baumarkt, der Sconto Möbelmarkt, der Fachmarkt Landmaxx, der Natursteinmarkt, der Fachmarkt TTM sowie der WHG Holzfachmarkt.

Darüber hinaus haben Baumärkte und Möbelhäuser einen großen Flächenbedarf und realisieren dabei nur geringe Flächenproduktivitäten. Sie sind in die innerstädtischen Einkaufslagen deshalb nur schwer integrierbar. Bau- und Heimwerkerbedarf sowie Wohnmöbel sind deshalb als nicht-zentrenrelevant einzustufen.

Gartenbedarf

Bei den gartenmarktspezifischen Sortimenten wird eine Differenzierung zwischen Schnittblumen und Gartenbedarf empfohlen: Waren des Gartenbedarfes wie z.B. Erde, Torf, Gartengeräte, Topfpflanzen und Pflanzgefäße werden grundsätzlich vor allem über Gartencenter (Gartencenter Dehner im Ortsteil Brockwitz) und Gärtnereien verkauft, die aufgrund ihrer niedrigen Flächenproduktivität und ihres Flächenbedarfes in integrierten Lagen in der Regel nicht rentabel zu betreiben sind. Die Waren des Gartenbedarfes werden daher als nicht-zentrenrelevant eingestuft. Schnittblumen werden dagegen zumeist über Fachgeschäfte verkauft, sind daher grundsätzlich als zentrenrelevantes Sortiment anzusehen, durch ihre Kopplung an das typische Nachfrageverhalten der Verbraucher für den täglichen Bedarf sind sie zugleich als nahversorgungsrelevant einzustufen. Letztere Festlegung erlaubt in der Stadt Coswig auch die Einbindung von Blumenläden in Nahversorgungsstandorte.

Haustextilien (Haus- und Tischwäsche; Bettwaren), Heimtextilien (Gardinen, Dekorations- und Möbelstoffe, Vorhänge, Kissenbezüge, Auflagen), Teppiche / textile Bodenbeläge

In diesen Warengruppen wird ebenfalls eine Differenzierung empfohlen: Heimtextilien sowie Haus- und Tischwäsche werden in Coswig zwar an verschiedenen Standortlagen angeboten, darunter auch im Innenstadtbereich (Raumstudio Porst, Hauptstraße), zur Aufrechterhaltung der Entwicklungsperspektiven gelten auch hierbei die Kriterien der Zentrenrelevanz.

Anders stellt sich hingegen die Situation bei Bettwaren (z.B. Matratzen, Lattenroste, Ober- und Unterdecken) sowie Teppichen und textilen Bodenbelägen dar. Die Standortanforderungen dieser Warengruppen sind mit denen der Sortimente Bau- und Heimwerkerbedarf sowie Wohnmöbel zu vergleichen, weshalb sie als nicht-zentrenrelevant einzustufen sind. Schwerpunkt der aktuellen Angebotssituation liegt auch in den Ergänzungsstandorten (Praktiker, TTM, Sconto Möbel).

Vor dem Hintergrund der vorab dargestellten Zusammenhänge wird im Folgenden eine „Coswiger Liste“ für die Bestimmung der zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente in der Stadt Coswig vorgeschlagen. Sie stützt sich auf die Systematik der Wirtschaftszweige (WZ 2008).

Die Anwendung der Zentrenliste muss anhand der unterschiedlichen Hierarchiestufen des Zentrenkonzeptes gewichtet erfolgen. Zentrenrelevante Sortimente bleiben vorrangig dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt vorbehalten. Nahversorgungsrelevante Sortimente bleiben der gesamten Einzelhandelsstandort- und Zentrenstruktur im Rahmen der jeweiligen Funktionszuweisung vorbehalten, kleinteilig sind Ansiedlungen nach oben genannten Kriterien auch wohngebietsintegriert außerhalb der Versorgungszentren gewünscht.

Coswiger Liste zur Definition zentren- und nahversorgungsrelevanter Sortimente

nahversorgungsrelevante Sortimente	
Lebensmittel, Getränke	Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren, (WZ-Nr. 47.11) Facheinzelhandel mit Nahrungsmitteln (WZ-Nr. 47.2)
Drogerie, Wasch- und Reinigungsmittel, Kosmetik	Kosmetische Erzeugnisse und Körperpflegeartikel (WZ-Nr. 47.75), Waschmittel für Wäsche, Putz- und Reinigungsmittel, Bürstenwaren (aus WZ-Nr. 47.78.9)
Zeitungen / Zeitschriften	Zeitungen und Zeitschriften (WZ-Nr. 47.62.1)
Apotheken	Apotheken (WZ-Nr. 47.73)
Blumen	Schnittblumen (aus WZ-Nr. 47.76.1)
zentrenrelevante Sortimente	
Medizinische und orthopädische Artikel	Medizinische und orthopädische Artikel (WZ-Nr. 47.74.0)
Bücher, Papier, Schreibwaren/ Büroorganisation	Papierwaren/Büroartikel/Schreibwaren (WZ-Nr. 47.62.2), Bücher (WZ-Nr. 47.61.0),
Kunst, Antiquitäten, Kunstgewerbe	Kunstgegenstände, Bilder, kunstgewerbliche Erzeugnisse (WZ-Nr. 47.78.3), Antiquitäten, antike Teppiche (WZ-Nr. 47.79.1), Antiquariate (WZ-Nr. 47.79.2)
Bekleidung, Lederwaren, Schuhe	Bekleidung (WZ-Nr. 47.71) Schuhe und Lederwaren (WZ-Nr. 47.72)
Unterhaltungselektronik, Computer, Elektrohauswaren	Geräte der Unterhaltungselektronik (WZ-Nr. 47.43) Einzelhandel mit bespielten Ton- und Bildträgern (WZ-Nr. 47.63.0) Computer, Computerteile, periphere Einheiten, Software (WZ-Nr. 47.41) Telekommunikationsgeräte (WZ-Nr. 47.42) Elektrische Haushaltsgeräte und elektrotechnische Erzeugnisse – ohne Elektrogroßgeräte (aus WZ-Nr. 47.54)
Foto, Optik	Augenoptiker (WZ-Nr. 47.78.1), Foto- und optische Erzeugnisse (WZ-Nr. 47.78.2)
Einrichtungszubehör (ohne Möbel), Haus- und Heimtextilien, Haushaltsgegenstände	Haushaltstextilien, Kurzwaren, Handarbeiten, Meterware für Bekleidung und Wäsche (WZ-Nr. 47.51) Haushaltsgegenstände ohne Bedarfsartikel Garten (aus WZ-Nr. 47.59.9) Keramische Erzeugnisse und Glaswaren (WZ-Nr. 47.59.2) Heimtextilien ohne Teppiche (aus WZ-Nr. 47.53)
Musikalienhandel	Musikinstrumente und Musikalien (WZ-Nr. 47.59.3)
Uhren, Schmuck	Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck (WZ-Nr. 47.77.0)
Spielwaren, Bastelbedarf, Sportartikel	Spielwaren und Bastelbedarf (WZ-Nr. 47.65), Sportartikel ohne Campingartikel, Campingmöbel, Sport- und Freizeitboote (aus WZ-Nr. 47.64.2)

Quelle: eigene Zusammenstellung im Rückgriff auf die Systematik der Wirtschaftszweige (WZ 2008)

VIII. Handlungsleitfaden zur Umsetzung der Einzelhandels- und Zentrenkonzeption der Stadt Coswig

Der Erhalt und die Stärkung von Coswig als Mittelzentrum und regionaler Einzelhandelsstandort sind untrennbar mit der Entwicklung der Versorgungsstruktur Coswigs verknüpft. Neben den definierten städtebaulichen Zielvorstellungen wird insbesondere über den Einsatz des planungsrechtlichen Instrumentariums die Entwicklungsrichtung der Versorgungsstruktur maßgeblich bestimmt.

Mit dem folgenden Handlungsleitfaden wird das Leitbild zur künftigen Einzelhandelsentwicklung konkretisiert und die Übereinstimmung zu städtebaulichen Zielvorstellungen determiniert. Die Handlungsschwerpunkte bilden eine Grundlage für transparente und nachvollziehbare Entscheidungen und bauleitplanerische Abwägungen. Im Kontext mit der Coswiger Liste zur Festlegung zentrenrelevanter Sortimente wird eine rechtssichere Ausgestaltung von Entscheidungen zu Ansiedlungsvorhaben, Erweiterungsabsichten oder Standortveränderungen unterstützt. Der abgesteckte Rahmen für Einzelfallentscheidungen sichert einerseits die notwendige Flexibilität, andererseits bleibt der Fokus auf die gesamtstädtische Entwicklung gerichtet.

Die jeweiligen Handlungsschwerpunkte geben auch bestehenden Einzelhandelsbetrieben und ansiedlungsinteressierte Anbietern eine Orientierung und gewährleisten die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit.

Handlungsschwerpunkt 1 – Innenstadtentwicklung:

Die Weiterentwicklung und Profilbildung der Innenstadt von Coswig ist für die Stärkung der mittelzentralen Versorgungsfunktionen von oberster Priorität. Eine attraktive Innenstadt sichert regionale Identität sowie Ausstrahlung, der Einzelhandel besitzt dabei eine Schlüsselrolle für eine attraktive Innenstadt. Frequenzen und Urbanität werden maßgeblich vom Einzelhandel geprägt. Folglich sind Einzelhandelsinvestitionen, die zu einer besonderen Atmosphäre und attraktiven Flair beitragen, vorrangig auf die Innenstadt zu lenken.

Die Weiterentwicklung von Coswig als mittelzentrale Einkaufsstadt ist vorrangig durch eine attraktive Innenstadt mit einem verdichteten, profilierten Einzelhandelsbesatz zu erzielen. Die Ansiedlung von zentrenrelevantem Einzelhandel räumlich zu steuern und im

innerstädtischen Bereich zu konzentrieren ist zwingend, um auch zukünftig Kundenströme gezielt in die Innenstadt zu lenken und somit den Einzelhandelsstandort als Hauptgeschäftszentrum weiter zu entwickeln. Diese Focussierung dient dessen Sicherung und Weiterentwicklung im kommunalen und regionalen Standortwettbewerb. Verfügbare Potenzialstandorte sind gezielt zu nutzen.

Handlungsschwerpunkt 2 – Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente:

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten sind den zentralen Versorgungsbereichen, vorrangig der Innenstadt und in abgestufter Ausprägung entsprechend den zugewiesenen Versorgungsfunktionen den Nahversorgungszentren und Nahversorgungslagen vorbehalten.

Die ortsspezifische „Coswiger Liste“ (vgl. Definition der zentren-, nahversorgungsrelevanten- und nicht zentrenrelevanten Sortimente) ist ein wesentliches Instrument zur städtebaulich verträglichen Entwicklung des Einzelhandels.

In der Regel sollten Betriebe mit zentrenrelevanten Umsatzschwerpunkten nur auf zentrale Versorgungsbereiche beschränkt werden, wobei nachrangig gegliederte Zentren auch nur funktionsgerechte Betriebsformen und Größenordnungen aufweisen sollten, d.h. in den Nahversorgungszentren sind ausschließlich zentrenrelevante Ergänzungsangebote zu den überwiegend nahversorgungsrelevanten Anbietern eingebunden. Entwicklungen in den Ergänzungsstandorten des großflächigen Einzelhandels dürfen die Funktionsfähigkeit und Entwicklungsperspektiven der zentralen Versorgungsbereiche nicht einschränken.

Handlungsschwerpunkt 3 – Mittelzentrale Versorgungsfunktionen:

Mittelzentrale Versorgungsfunktionen werden in Coswig in einer wechselseitigen Standortentwicklung, zwischen dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt mit dem Ergänzungsstandort „Akacia – Dresdner Straße“ und dem Ergänzungsstandort „Salzstraße“ wahrgenommen, außerdem tragen die Ergänzungsstandorte im Branchenumfeld Bauen & Wohnen zur regionalen Ausstrahlung des Einzelhandelsstandortes Coswig bei.

Die Ergänzungsstandorte erfüllen wichtige gesamtstädtische und regionale Versorgungsfunktionen für das Mittelzentrum Coswig. Sie greifen jene Entwicklungsperspektiven auf, die im zentralen Versorgungsbereich räumlich und funktional nicht umsetzbar sind. Vor diesem Hintergrund ist eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Angebotsstruktur zu unterstützen, für zentrenrelevante Sortimente gilt dies aber nur unter der Voraussetzung,

dass die Funktionsfähigkeit und die Entwicklungsperspektiven des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt nicht beschnitten werden. Die planungsrechtliche Festsetzung von Sortimenten und deren maximale Verkaufsflächendimensionierung sind deshalb für Ergänzungsstandorte zwingend notwendig. Der Nachweis einer verträglichen Weiterentwicklung ist zu führen.

Handlungsschwerpunkt 4 – Nahversorgungslagen:

Die Nahversorgungslagen ergänzen die zentralen Versorgungsbereiche zur Sicherung einer möglichst flächendeckend, fußläufig erreichbaren Nahversorgung im Stadtgebiet. Deren Angebotsstrukturen sind vorrangig auf nahversorgungsrelevante Sortimente auszurichten. In Wohnlagen ohne wirtschaftliche Tragfähigkeit für Nahversorgungslagen werden kleinteilige Nahversorgungslösungen angestrebt.

Die Nahversorgung stellt ein wesentliches Element der Lebensqualität der Wohnbevölkerung dar, deren Schutz und Sicherung sind folglich eine relevante kommunale Aufgabenstellung, die aufgrund der Stadtstruktur von Coswig sehr differenzierte Anforderungen stellt. Mit der Aufnahme der Nahversorgungslagen in das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der Stadt Coswig wird ihre funktionale Bedeutung für die fußläufige Grundversorgung und letztlich das Ziel zum Erhalt dieser Standorte klar definiert.

Nahversorgungslagen sind begrenzt auf Solitärstandorte von Lebensmittelmärkten, ergänzt lediglich durch Lebensmittelhandwerk im Eingangsbereich.

Eine Weiterentwicklung sowie Ergänzung und Neuausweisung zentraler Nahversorgungslagen ist möglich wenn diese:

- eine eigenständige Nahversorgungsfunktion innerhalb eines flächendeckenden Nahversorgungsnetzes übernehmen,
- eine integrierte Lage mit fußläufiger Nahversorgung als maßgebliches Einzugsgebiet aufweisen,
- eine gute Erreichbarkeit aus dem jeweiligen Nahversorgungs Umfeld sichern (zentrale Lage innerhalb des relevanten Stadtgebietes)
- und zu keinen negativen Auswirkungen auf Bestand und Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche und anderer Nahversorgungslagen in Coswig führen.

In peripheren Stadtteilen und kleineren Wohngebietslagen kann durch zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungslagen keine flächendeckend fußläufige Grundversor-

gung gesichert werden, folglich unterstützt die Stadt Coswig auch gezielt die Integration kleinteiliger Nahversorgungslösungen in weiteren Wohngebieten.

Handlungsschwerpunkt 5 – Coswiger Nachbarschaftsladen:

Strukturprägende Einzelhandelsbetriebe mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten, ab einer Größenordnung von 100 m² Verkaufsfläche, sollen zukünftig in zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden.

Die Ansiedlung von Anbietern mit einem zentren- und nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment außerhalb zentraler Versorgungsbereiche, Nahversorgungslagen und den planungsrechtlichen Festsetzungen für Ergänzungsstandorte ist nur zulässig, wenn die Verkaufsfläche je Einzelanbieter unter 100 m² liegt, bzw. ein zusammenhängender Standortbereich insgesamt eine Verkaufsfläche von 800 m² nicht überschreitet.

Diese Abgrenzung orientiert sich an der ortsspezifischen Einzelhandelssituation von Coswig. Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von bis zu 100 m² sind als tatsächlich überwiegend existierende Betriebe, als typische Art von „Coswiger Nachbarschaftsläden“ zu charakterisieren. Dieser Betriebs- bzw. Anlagentyp findet sich gesamtstädtisch i.d.R. in unmittelbarer Zuordnung zum Wohnumfeld und ist eingebunden in das urbane Leben. In dieser Funktion bieten sie ein breites Angebotsprofil mit einem Mix vorrangig an nahversorgungs- und zentrenrelevanten Warengruppen und ergänzenden Dienstleistungen (z.B. Kundendienst). Sie sind häufig unmittelbar in Wohngebäuden integriert, ihre Einbindung in das unmittelbare Wohnumfeld zielt auf eine verbrauchernahe Versorgung. Dieser Betriebs- bzw. Anlagentyp unterstützt die Identifikation der Einwohner mit ihrem Wohnumfeld, besitzt aber keine strukturprägende Bedeutung für den Einzelhandelsstandort Coswig. Vom Coswiger Nachbarschaftsladen gehen keine negativen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche aus.

Einzelanbieter mit Verkaufsflächen ab 100 m² sind dagegen innerhalb der Einzelhandelsstruktur der Stadt Coswig bereits als strukturprägende Anbieter, also als attraktive Frequenzbringer für zentrale Versorgungsbereiche anzusehen.

Lediglich 36% aller Einzelhandelsbetriebe (aktuell 55 Einzelhandelsbetriebe) in Coswig verfügen über eine Verkaufsfläche > 100 m². In der Coswiger Innenstadt verfügen nur 27% (13 Anbieter) der aktuell ansässigen Betriebe über eine Verkaufsfläche ab 100 m².

Folglich können bereits große Fachgeschäfte mit nahversorgungs- oder zentrenrelevanten Sortimenten zu erheblichen Wettbewerbseinflüssen führen und sind dementsprechend in den zentralen Versorgungsbereichen anzusiedeln. Die Begrenzung des zusammen-

hängenden Standortbereiches entspricht der Größendimensionierung von Nahversorgungslagen mit dem Ziel, neue Einzelhandelsagglomerationen im unmittelbaren Standortwettbewerb mit zentralen Versorgungsbereichen auszuschließen.

Handlungsschwerpunkt 6 – Einzelhandel außerhalb zentraler Versorgungsbereiche: Neuansiedlungen sowie die Erweiterung und Sortimentsveränderungen bestehender Betriebe an Standorten, die nicht in die Zentren- und Standortstruktur integriert sind, sollen für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente ausgeschlossen werden.

Ausnahmen von dieser Empfehlung können nur zugelassen werden, wenn folgende Kriterien erfüllt werden:

- Die Anbieter sind kleinteilig, gemäß Handlungsschwerpunkt 5 (Coswiger Nachbarschaftsläden).

oder:

- Die Sortimente des Einzelhandelsbetriebs sind gemäß der „Coswiger Liste“ zu mindestens 90% als nicht-zentrenrelevant einzustufen. Der Anteil der zentrenrelevanten Sortimente überschreitet 10% der Gesamtverkaufsfläche nicht und je Einzelsortiment wird die Verkaufsfläche auf 100 m² begrenzt und der Antragsteller muss über eine Verträglichkeitsanalyse nachweisen, dass mit dem Vorhaben keine Beeinträchtigung der zentralen Versorgungsbereiche verbunden ist. Auch Anbieter mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten sollten bevorzugt auf die Ergänzungsstandorte gelenkt werden, die in die Standortstrukturen integriert sind (Konzentration).
- Ausnahmsweise zulässig sind auch Einzelhandelsbetriebe, die in unmittelbarem räumlichem und betrieblichen Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen, keine zentrenrelevanten Sortimente gemäß der ortsspezifischen Sortimentsliste („Coswiger Liste“) führen und nicht mehr als 10 vom Hundert der mit dem Betriebsgebäude überbauten Fläche als Verkaufs- und Ausstellungsfläche haben. Bei diesen Ansiedlungsvorhaben mit ausnahmegeregelter Zulässigkeit muss der Antragsteller ebenfalls über eine Verträglichkeitsanalyse nachweisen, dass mit dem Vorhaben keine Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche verbunden ist.

Handlungsschwerpunkt 7 – Ergänzungsstandorte:

In den ausgewiesenen Ergänzungsstandorten des Einzelhandels werden zentrenverträgliche Angebotsstrukturen planungsrechtlich abgesichert, bzw. bestehende planungsrechtliche Festsetzungen eingehalten, welche sich an den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes orientieren sollten.

Handlungsschwerpunkt 8 – städtebauliches Entwicklungskonzept:

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept ist als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in der Bauleitplanung zu beachten und soll planungsrechtlich umgesetzt werden.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept wird durch Beschluss des Stadtrats vom politischen Willen der Kommune getragen.

BBE Handelsberatung GmbH

i.V.

Dr. Silvia Horn

i.V.

Dr. Ulrich Kollatz

- - -

Die vorliegende Untersuchung ist urheberrechtlich geschützt. Der Auftraggeber ist berechtigt, die Untersuchung an Dritte weiterzugeben, soweit dies mit dem Zweck der Untersuchung in unmittelbarem Zusammenhang steht. Darüber hinaus ist jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts, insbesondere Nachdruck, Vervielfältigung, Veröffentlichung und Weitergabe der Untersuchung nur mit vorheriger Zustimmung der BBE Handelsberatung GmbH erlaubt.

Verzeichnis der Anlagen

Zentrenpass Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Coswig

Zentrenpass Nahversorgungszentrum Spitzgrund (in Entwicklung)

Zentrenpass Nahversorgungszentrum Am Ringpark



Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich

Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Coswig

Lage: Der zentrale Versorgungsbereich erfasst im südlichen Bereich den Bahnhofsvorplatz, einschließlich des Bahnhofsgebäudes und Bereiche der Sachsenstraße. Weiterführend umschließt er die Straßen begleitende Bebauung der Bahnhofstraße und Hauptstraße und endet am, im nördlichen Teilbereich der Hauptstraße gelegenen, Kreisverkehr. Eingebunden sind der Wettinplatz sowie ein Teilstück der Dresdner Straße, das in westlicher Richtung bis an die Kötzter Straße heranreicht und östlich durch die Hausnummern Dresdner Straße 55 & 56 begrenzt wird.

Versorgungsfunktion: Konzentration multifunktionaler Nutzungen – attraktiver Erlebnisraum für Handel, städtisches Leben & Tourismus, vielfältige Branchen- und Betriebsgrößenstruktur ohne Begrenzungen, Entwicklungspotenziale sollen sich auf den spezialisierten höheren Bedarf ausrichten.

Einzugsgebiet: gesamtstädtische und regionale Ausstrahlung

Angebotsstruktur (Stand: August 2010):

Nahrungs- & Genussmittel	560 m ²
Gesundheit, Körperpflege	735 m ²
Blumen, Garten, Heimtier	125 m ²
Bücher, Zeitschriften, PBS	105 m ²
Bekleidung, Textilien	1.570 m ²
Schuhe, Lederwaren	310 m ²
Heimwerkerbedarf	55 m ²
Spielwaren, Hobby, Baby	100 m ²
Sportartikel, Fahrräder	
Hausrat, Einrichtung, Möbel	415 m ²
Elektrowaren	100 m ²
UE, Kommunikation, PC	80 m ²
Foto / Optik / Akustik	205 m ²
Uhren / Schmuck	115 m ²
Sonstiges	140 m ²

Lage im Stadtgebiet Coswig



Kurzcharakteristik / Entwicklungsziele:

Die sehr kompakte Innenstadt von Coswig zeichnet sich nicht durch räumliche Präsenz aus, die Qualität wird vor allem durch den Mix verschiedener Nutzungen und Branchen geprägt. Die Vielfalt spiegelt sich in modernen gastgewerblichen Angeboten, die vom Hotel über Restaurant, Café bis zum Imbiss reichen und durch Dienstleistungen (Finanzinstitute, Versicherungen etc.) ergänzt werden. Sie verfügt nur im Bereich der Hauptstraße / Wettinplatz über einen konzentrierten Einzelhandelsbesatz. Bedingt durch Größe und Bekanntheitsgrad des Anbieters zählen der Drogeriemarkt Rossmann, die Textilanbieter NKD und Takko sowie der Schuhmarkt Reno zu den Magneten. Der gehobene, spezialisierte Bedarf wird von weiteren Anbietern nur zum Teil angesprochen. Bestehende Potenzialflächen, insbesondere das Areal des ehemaligen Möbelhaus Heinze, sind folglich zur Angebotsverdichtung insbesondere mit zentrenrelevanten Leitbranchen im profilierten und gehobenen Angebotssegment zu entwickeln.



Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich ▲

Angebotsstruktur (Stand: August 2010):

Nahrungs- & Genussmittel	aktuell keine Verkaufs- flächen — Standort in Entwick- lung
Gesundheit, Körperpflege	
Blumen, Garten, Heimtier	
Bücher, Zeitschriften, PBS	
Bekleidung, Textilien	
Schuhe, Lederwaren	
Heimwerkerbedarf	
Spielwaren, Hobby, Baby	
Sportartikel, Fahrräder	
Hausrat, Einrichtung, Möbel	
Elektrowaren	
UE, Kommunikation, PC	
Foto / Optik / Akustik	
Uhren / Schmuck	
Sonstiges	

Lage im Stadtgebiet Coswig ▼



Nahversorgungszentrum Spitzgrund (in Entwicklung)

Lage: Das Nahversorgungszentrum liegt zentral im Wohngebiet Spitzgrund, an der Moritzburger Straße 84 + 86, im nördlichen Stadtgebiet von Coswig.

Die Lagegunst erlaubt eine gute fußläufige Erreichbarkeit sowie eine gute Erreichbarkeit mittels ÖPNV und PKW.

Versorgungsfunktion: Schwerpunkt bildet die Wiederherstellung und Sicherung der fußläufigen Nahversorgung für das umliegende Wohngebiet. Zukünftige Angebotsstrukturen zielen auf eine umfassende Grundversorgung im Schwerpunkt mit nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment gemäß der „Coswiger Liste“, ergänzt durch haushaltsnahe Dienstleistungen und/oder Gastronomie.

Einzugsgebiet: Begrenzt auf das Wohngebiet Spitzgrund, eine weitergehende Ausstrahlung ist nicht zu erwarten.

Kurzcharakteristik / Entwicklungsziele:

Das Nahversorgungszentrum Spitzgrund ist ein aktuelles Planvorhaben, derzeit verfügt das gesamte Wohngebiet mit ca. 3.900 Einwohnern über keine vollwertige Nahversorgung. Das Areal ist als Handels- und Dienstleistungsstandort zusammen mit dem Wohngebiet entstanden, gegenwärtig jedoch eine Brachfläche mit leerstehendem Gebäudekomplex.

Zur langfristigen Sicherung der verbraucher-nahen Versorgung und folglich Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität im Wohngebiet ist die geplante Etablierung eines konzentrierten Nahversorgungszentrums zwingend erforderlich.

Abgestimmt auf das Nahversorgungsumfeld ist eine Verkaufsflächendimensionierung von maximal 2.500 m² für das Nahversorgungszentrum, zzgl. Dienstleister und Gastronomie.

Ziel des Nahversorgungszentrums ist eine umfassende Grundversorgung im kurz- und ergänzenden mittelfristigen Bedarf. Unmittelbare Wechselwirkungen mit dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt sind dabei auszuschließen

Nahversorgungszentrum Am Ringpark



Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich ▲

Angebotsstruktur (Stand: August 2010):

Nahrungs- & Genussmittel	1.385 m ²
Gesundheit, Körperpflege	320 m ²
Blumen, Garten, Heimtier	75 m ²
Bücher, Zeitschriften, PBS	5 m ²
Bekleidung, Textilien	
Schuhe, Lederwaren	
Heimwerkerbedarf	105 m ²
Spielwaren, Hobby, Baby	
Sportartikel, Fahrräder	
Hausrat, Einrichtung, Möbel	20 m ²
Elektrowaren	
UE, Kommunikation, PC	
Foto / Optik / Akustik	25 m ²
Uhren / Schmuck	
Sonstiges	70 m ²

Lage im Stadtgebiet Coswig ▼



Lage: Das Nahversorgungszentrum liegt an der Radebeuler Straße im östlichen Stadtgebiet, in zentraler und gut angebundener Lage innerhalb des Wohngebietes Dresdner Straße.

Das Gesamtareal wird durch den Verlauf der Straßenbahntrasse (Linie 4 – Weinböhl-Dresden) räumlich geteilt, in Nachbarschaft zum Nahversorgungszentrum befindet sich eine Straßenbahnhaltestelle.

Versorgungsfunktion: Funktionsschwerpunkt bildet die umfassende Grundversorgung im kurz- und ergänzendem mittelfristigen Bedarf in Kombination mit medizinischen und haushaltsnahen Dienstleistungen.

Einzugsgebiet: Der Standort ist ausgerichtet auf das Wohngebiet Dresdner Straße.

Kurzcharakteristik / Entwicklungsziele:

Kern des Nahversorgungszentrums bildet ein Gebäudekomplex, der neben einem Lebensmittel-Discounter (Penny) als Kernanbieter mehrere Fachgeschäfte (u.a. Drogerie, Apotheke, Blumen, Getränke, Zeitschriften, Foto), Dienstleister (u.a. Reisebüro, Frisör, Ärzte) und ein Eiscafé umfasst.

Getrennt durch den Bahndamm der Straßenbahnlinie schließt sich ein weiterer Lebensmittel-Discounter (Netto) an. Beide benachbarte Standorte übernehmen gemeinsam die Nahversorgung für das umliegende Wohngebiet, üben somit unabhängig von der Wegebeziehung vor Ort eine gemeinsame Versorgungsfunktion aus.

Die Verkaufsflächendimensionierung des Nahversorgungszentrums ist mit derzeit ca. 2.000 m² Verkaufsfläche für die übernommenen Versorgungsfunktionen angemessen.

Ziel der zukünftigen Entwicklung ist eine mittelfristige Standortsicherung, der Fokus liegt auf Erhalt und qualitative Entwicklung der Angebotsstruktur.

Anlage 6

Preiswert
Übernachten

Coswig, 01640, Sachsen, Deutschland

Unterkunft suchen

[Hotels](#) [Pensionen](#) [Monteurzimmer](#) [Beliebte Städte](#) [Urlaubsregionen](#) [Reiseblog](#)

[Deutschland](#) / [Zimmer & Pensionen](#) / [Sachsen](#) / [Hotels & Pensionen in Coswig](#)

Hotels & Pensionen in Coswig

Sie suchen eine Pension in Coswig ? Mit der Unterkunft-Suche von Preiswert Übernachten finden Sie Pensione Gästezimmer und Ferienunterkünfte in Coswig , Sachsen bereits ab günstigen 28,00€* pro Bett und Nacht. Mit Eintrag erhalten Sie Informationen zum Übernachtungs-Angebot.

Alternative Suchvorschläge:

[Coswig, 06869, Sachsen-Anhalt, Deutschland](#)

Coswig - 43 Pensionen & Unterkünfte

Sortierung:

Entfernung

- Alle Unterkünfte
- Hotels / Hotel garni
- Monteurzimmer

Hotel Forsthaus Coswig

Weinböhlauer Str. 64, 01640 Coswig

Haustiere willkommen

kostenfreie Parkplätze

[Mehr anzeigen...](#)

1.1 km 23 Betten 70 Empfehlungen




Hotel Börse Coswig u. Villa Teresa

Hauptstr. 29, 01640 Coswig

Haustiere willkommen

kostenfreie Parkplätze

      [Mehr anzeigen...](#)

 1.2 km  15 Betten  63 Empfehlungen




Pension Alt-Coswiger Hof

Hauptstr. 25, 01640 Coswig

kostenfreie Parkplätze

WLAN Internetzugang

    [Mehr anzeigen...](#)

 1.2 km  17 Betten  77 Empfehlungen

Pension Kötitz

Seestraße 2, 01640 Coswig

Fahrradfreundlich verkehrsgünstige Lage

      [Mehr anzeigen...](#)




 1.6 km  9 Betten  1 Empfehlung

Pension Lindengut

Brockwitzer Str. 7a, 01640 Coswig

Fahrradfreundlich Haustiere willkommen

      [Mehr anzeigen...](#)

 1.7 km  11 Betten  68 Empfehlungen

Landgasthof Am Talkenberger Hof

Am Talkenberger Hof 15, 01640 Coswig

Haustiere willkommen

kostenfreie Parkplätze

       [Mehr anzeigen...](#)

 2.6 km  22 Betten  78 Empfehlungen


Hotel Historische Spitzgrundmühle

Am Spitzberg 2, 01640 Coswig

Fahrradfreundlich

verkehrsgünstige Lage

        [Mehr anzeigen...](#)

 2.7 km  24 Betten  70 Empfehlungen


Landhotel Försters Stammlokal

Zaschendorfer Str. 15, 01640 Coswig

Fahrradfreundlich

Haustiere willkommen

       [Mehr anzeigen...](#)

 3.0 km  21 Betten  81 Empfehlungen




Pension Weingut Walter Schuh

Dresdner Str. 314, 01640 Coswig

Fahrradfreundlich

kostenfreie Parkplätze

       [Mehr anzeigen...](#)

 3.0 km  19 Betten  67 Empfehlungen

Information Stadtverwaltung Tourismus

Karrasstr.2, 01640 Coswig

Touristinformation für Coswig und die Region.

Pensionen im Umkreis von Coswig (10km)

Wettbewerbsfahrplan der Aufgabenträger des SPNV

Datum: 13.09.2019

Die nachfolgende Tabelle listet die nach aktueller Planung der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zur Vergabe vorgesehenen SPNV-Leistungen mit Betriebsaufnahme in den Jahren 2019 bis 2033 in Deutschland auf.

In den nachfolgenden Darstellungen wurde der aktuelle Planungsstand abgebildet; alle Angaben sind unverbindlich.

Maßgeblich für die Sortierung ist der Beginn der Vertragslaufzeit, nicht der Zeitpunkt der Eröffnung des jeweiligen Vergabeverfahrens.

Ist das Aufnahmedatum identisch, wurde nach den zu vergebenden Zugkilometern absteigend sortiert. Sollte auch hier eine Gleichheit vorhanden sein, wurde alphabetisch nach Aufgabenträger sortiert.

Die Tabelle wird regelmäßig fortgeschrieben; Ergänzungen und Korrekturen nimmt die Geschäftsstelle der BAG-SPNV (glauer@bag-spnv.de) gern entgegen.

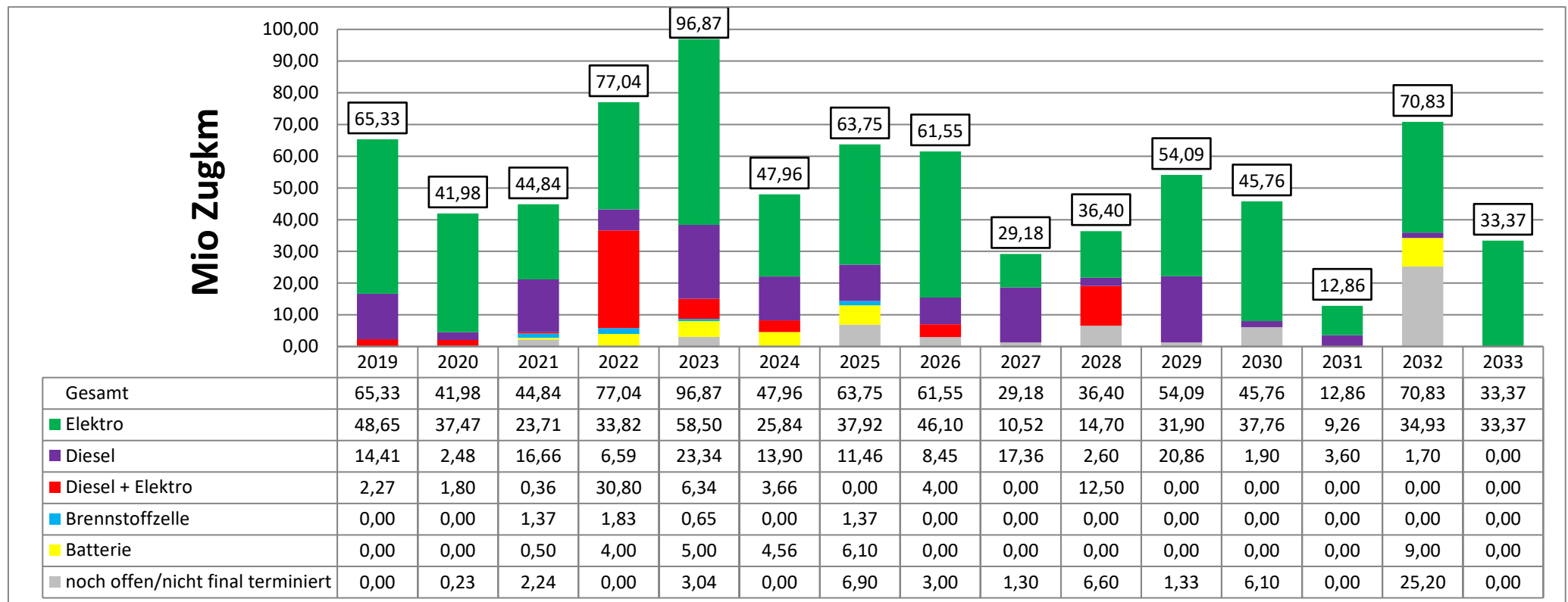
Obwohl die Tabelle mit großer Sorgfalt zusammengestellt worden ist, kann die BAG-SPNV keine Gewähr für die Richtigkeit der Daten übernehmen.

Den Wettbewerbsfahrplan finden Sie auch online unter:

www.bag-spnv.de

Prognose des Umfangs der neu vergebenen Netze im SPNV nach Art der Traktion für die Kalenderjahre 2019-2033

Die nachfolgende Grafik zeigt die erwartete zeitliche Verteilung des Umfangs zukünftiger Betriebsaufnahmen (in Mio. Zugkm) nach Art der Traktion in den Jahren 2019 bis 2033. Die noch offenen bzw. noch nicht final terminierten Verfahren basieren auf Abschätzungen der BAG-SPNV Geschäftsstelle. Besonders bei Verfahren, die als „Sonstiges“ dargestellt werden, ist häufig noch unklar, ob eine geplante Elektrifizierung der Strecke umgesetzt werden kann oder aber, ob eine Bedienung mit alternativen Antrieben erfolgen wird.



Prognose des Umfangs der neu vergebenen Netze im SPNV nach Art der Leistung für die Kalenderjahre 2019-2033

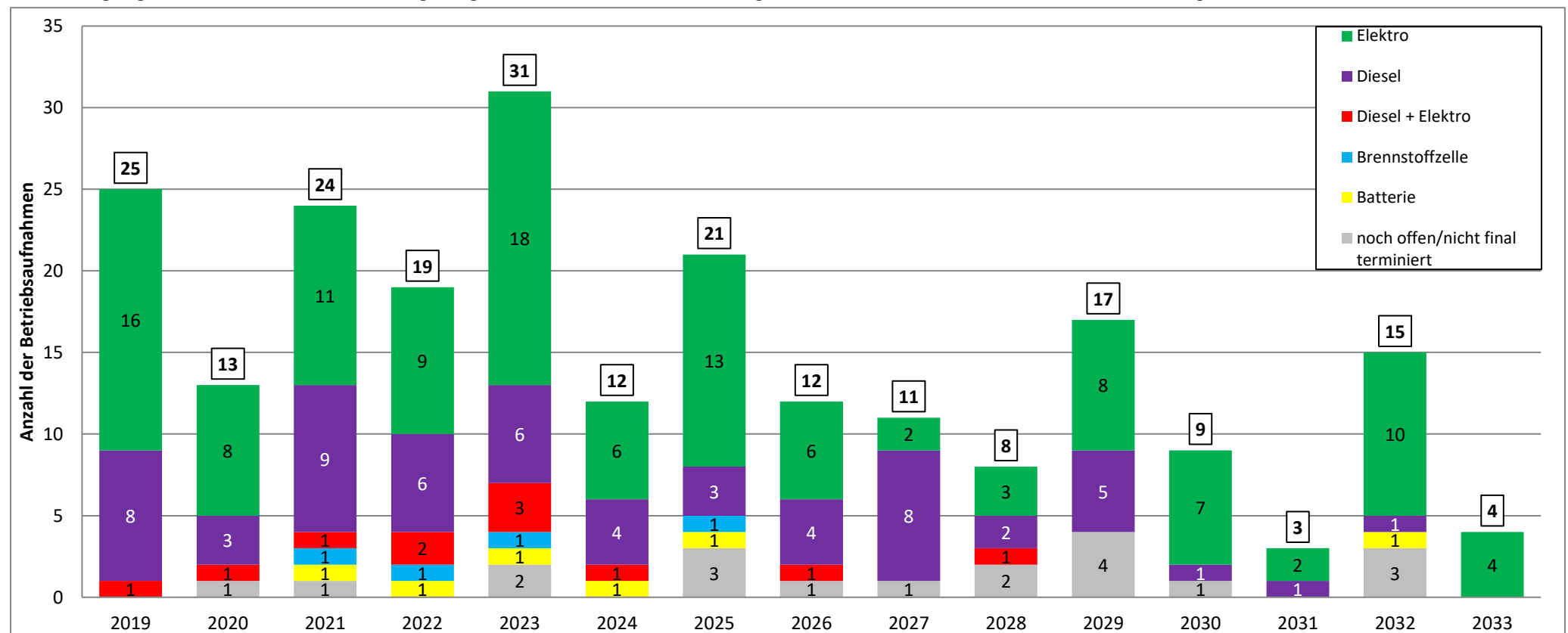
Die nachfolgende Tabelle zeigt die erwartete zeitliche Verteilung des Umfangs zukünftiger Betriebsaufnahmen (in Mio. Zugkm) nach Art der Leistung in den Jahren 2019 bis 2033. Dabei ist zu beachten, dass Vergabeverfahren mit mehr als zwei unterschiedlichen Arten der Leistungen auch als „Sonstige“ bezeichnet werden. Die noch offenen bzw. noch nicht final terminierten Verfahren basieren auf Abschätzungen der BAG-SPNV Geschäftsstelle.

Umfang der zu vergebenen Netze nach Art der Leistung

Jahr der Betriebsaufnahme	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
S-Bahn	4,89	25,41	10,89	0,00	38,15	0,00	16,00	26,00	3,48	1,50	19,41	0,00	4,89	0,00	7,70
RB	18,64	4,36	15,60	13,66	24,52	9,70	8,23	13,55	8,45	0,20	9,89	7,60	7,97	10,40	0,00
RE	15,79	8,06	12,06	4,06	18,81	5,33	14,30	16,70	1,59	5,70	11,53	6,28	0,00	19,90	14,69
RB + S-Bahn	0,00	1,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,50	0,00	0,00	0,00	13,50	0,00
RB + RE	18,95	2,35	6,29	50,20	12,51	32,93	25,20	0,00	15,66	10,20	12,30	26,23	0,00	27,03	10,98
RE + S	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IRE + RE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige	7,06	0,00	0,00	9,12	2,88	0,00	0,02	0,00	0,00	6,30	0,96	5,65	0,00	0,00	0,00
noch offen/nicht final terminiert	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamt	65,33	41,98	44,84	77,04	96,87	47,96	63,75	61,55	29,18	36,40	54,09	45,76	12,86	70,83	33,37

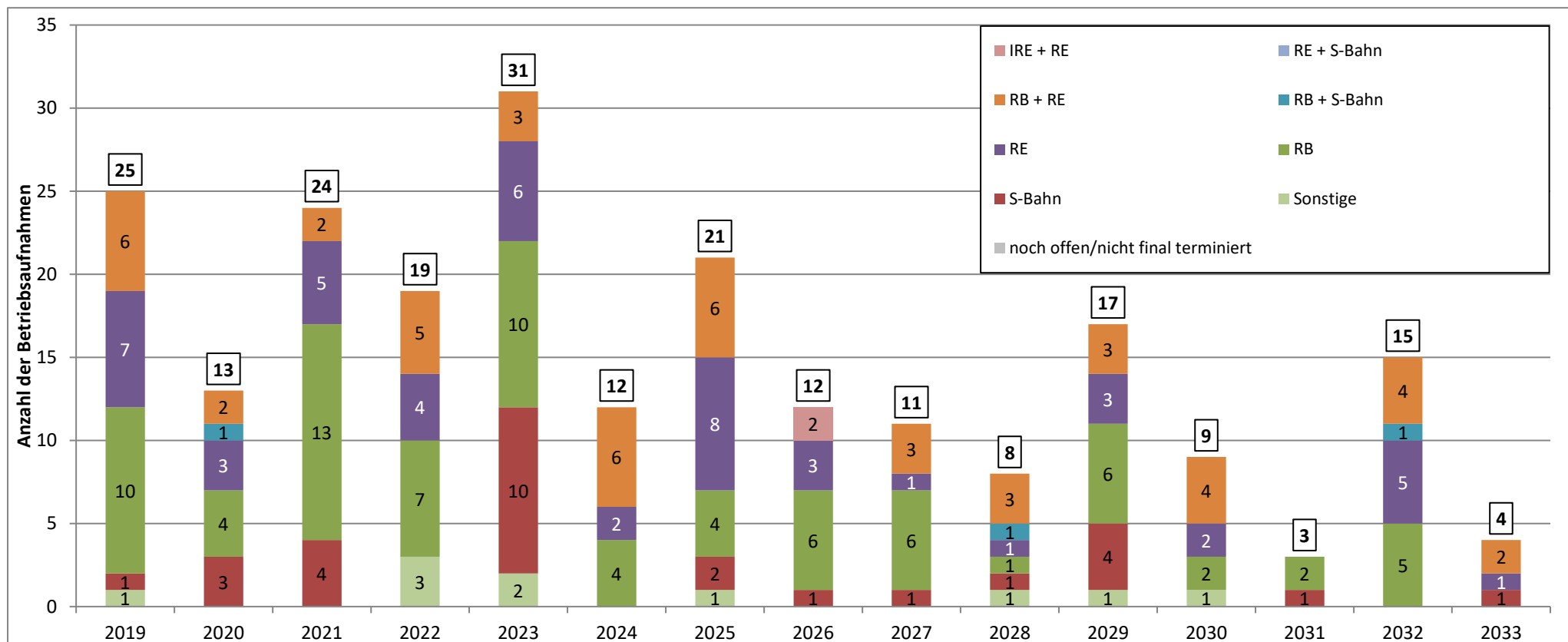
Prognose der Anzahl der Betriebsaufnahmen nach Art der Traktion für die Kalenderjahre 2019 - 2033

Die nachfolgende Grafik zeigt die erwartete zeitliche Verteilung künftiger Betriebsaufnahmen nach Art der Traktion in den Jahren 2019 bis 2033. Die noch offenen bzw. noch nicht final terminierten Verfahren basieren auf Abschätzungen der BAG-SPNV Geschäftsstelle. **Verfahren, in denen die Brennstoffzellen-Technologie und Batterie-Technologie gefordert werden, werden aufgezeigt. Alle anderen Antriebe, die gefordert werden, sind unter „Noch offen“ aufgeführt.**



Prognose der Anzahl der Betriebsaufnahmen nach Art der Leistung für die Kalenderjahre 2019 - 2033

Die nachfolgende Grafik zeigt die erwartete zeitliche Verteilung künftiger Betriebsaufnahmen nach Art der Leistung in den Jahren 2019 bis 2033.



Wettbewerbsfahrplan

Die Darstellungsweise des Wettbewerbsfahrplans beinhaltet folgende Kriterien, soweit diese von dem federführenden Aufgabenträger bereits bekanntgegeben wurden:

- **Beginn der Vertragslaufzeit**
- **Ende der Vertragslaufzeit**
- **Art der Traktion** (Elektro, Diesel, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Batterie, Sonstiges)
- **Art der Leistung** (S-Bahn, RB, RE, RB + S-Bahn, RB + RE, IRE + RE, Sonstige)
- **Umfang der Betriebsleistung pro Jahr in Mio. Zugkm**
- **Art der Vergabe** (offenes Verfahren, nicht-offenes Verfahren, Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb, Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, wettbewerblicher Dialog, Innovationspartnerschaft, Sonstiges/offen)
- **Federführender Aufgabenträger**
- **sonstige beteiligte Aufgabenträger**
- **Bezeichnung des Netzes**
- **Streckenabschnitt**
- **Sind Neufahrzeuge vorgegeben?** (ja, nein, offen)
- **Bemerkung**

2019

Beginn der Vertragslaufzeit	(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Ende der Vertragslaufzeit	(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Art der Traktion	(Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Batterie, Sonstiges)	Art der Leistung	(RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe	- offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben	(ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt?	(ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen?	(Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
15.12.2019		09.12.2034		Elektro	sonstige	7,06	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR		S-Bahn Rhein-Ruhr Los B		S 2 Dortmund - Essen/Recklinghausen S 3 Oberhausen - Hattingen S 9 Hagen - Haltern am See/Recklinghausen RB 32 Dortmund - Duisburg RB 40 Hagen - Essen RE 49 Wesel - Wuppertal	ja	ja	Vorrüstung	NRW-RRX-Modell Verfahren abgeschlossen					
15.12.2019		10.12.2022		Elektro	RB + RE	5,40	Sonstiges/offen	BEG	BaWü	E-Netz Augsburg Übergang		München – Ulm, Augsburg – Donauwörth – Aalen/Treuchtlingen	nein	nein	keine						
15.12.2019		13.12.2031		Elektro	S-Bahn	4,89	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR	NWL	S-Bahn Rhein-Ruhr Los A		S 1 Dortmund - Solingen S 4 Unna - Dortmund-Lütgendortmund	nein	ja	keine	NRW-RRX-Modell Verfahren abgeschlossen					
15.12.2019		10.12.2033		Elektro	RE	3,67	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR	SPNV-Nord, NVR, NVV, NWL	RRX-Vorlaufbetrieb (Los 2)		RE 6 (RRX) Minden - Köln/Bonn Flughafen	ja	ja	Vorrüstung	NRW-RRX-Modell Verfahren abgeschlossen					

15.12.2019		13.12.2031		Diesel	RB	3,40	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	BEG	Netz 11 Hohenlohe - Franken-Unterrain	Würzburg - Lauda, Aschaffenburg - Miltenberg - Wertheim, Wertheim - Lauda - Crailsheim, Crailsheim - Schwäbisch Hall-Hessental - Heilbronn, Miltenberg - Walldürn - Seckach, Seckach - Osterburken	nein	nein	keine	
15.12.2019		09.12.2034		Elektro	RB + RE	3,40	offenes Verfahren	NWL	VRR	Ruhr-Sieg-Netz	RE 16 Siegen/Iserlohn - Essen RB 91 Siegen/Iserlohn - Hagen RB 46 Bochum - Gelsenkirchen	offen	nein	Vorrüstung	
15.12.2019		13.12.2031		Diesel	RB + RE	3,25	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	ZVON	VVO, Liberecky kraj (LK), Ustecky kraj (UK)	Ostsachsennetz II	RE 1 Dresden - Görlitz RE 2 Dresden - Zittau - (Liberec) RB 60 Dresden - Görlitz RB 61 Dresden - Zittau L 7 Liberec - Zittau - Seiffhennersdorf/Rybniste	nein	nein	keine	
15.12.2019		10.12.2022		Diesel	RB	3,00	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	BEG		D-Netz Augsburg II Übergang	Augsburg-Oberhausen - Weilheim - Schongau, Augsburg - Ingolstadt - Eichstätt Stadt	nein	nein	keine	
15.12.2019		11.12.2032		Elektro	RB + RE	3,00	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 1 Los 1	Stuttgart - Bad Friedrichshall-Jagstfeld - Mannheim/Osterburken mit Einzel-leistungen von Heilbronn nach Öhringen	ja	nein	Vorrüstung	
15.12.2019		12.06.2032		Elektro	RB	2,90	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 9a Breisgau Ost-West	Breisach/Gottenheim - Freiburg - Neustadt - Seebrugg/Villingen	ja	nein	Vorrüstung	
15.12.2019		09.12.2034		Elektro	RB	2,90	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	ZPS	ZSPNV Süd, SPNV-Nord	Elektronetz Saar-RB Los 1	Trier - Saarbrücken - Kaiserslautern	teilweise	nein	Vorrüstung	
15.12.2019		11.12.2032		Elektro	RE	2,40	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	BEG	Netz 1 Los 3	Stuttgart - Würzburg	ja	nein	Vorrüstung	
09.06.2019		10.12.2033		Elektro	RE	2,37	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR	SPNV-Nord, NVR, NVV, NWL	RRX-Vorlaufbetrieb (Los 2)	RE 5 (RRX) Koblenz - Wesel	ja	ja	Vorrüstung	NRW-RRX-Modell Verfahren abgeschlossen

15.12.2019		09.12.2034		Diesel + Elektro	RB	2,27	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	ZPS	ZSÜNV Süd	Elektronetz Saar-RB Los 2	Saarbrücken - Lebach, Saarbrücken - Neubrücke, Illingen - Homburg	ja	nein	Vorrüstung	
09.06.2019		11.12.2032		Elektro	RE	2,10	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 1 Los 2	Stuttgart – Aalen – Crailsheim	ja	nein	Vorrüstung	
15.12.2019		11.12.2032		Elektro	RB + RE	2,10	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 1 Los 2	Stuttgart – Geislingen – Ulm	ja	nein	Vorrüstung	
09.06.2019		11.12.2032		Elektro	RE	2,00	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 1 Los 3	Karlsruhe – Stuttgart - Aalen	ja	nein	Vorrüstung	
09.06.2019		11.12.2032		Elektro	RE	1,85	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 1 Los 1	Stuttgart – Mühlacker – Bruchsal/Pforzheim, mit Einzelleistungen von Pforzheim nach Wilferdingen-Singen und Bad Wildbad	ja	nein	Vorrüstung	
Sonstige	asap	12.06.2021		Diesel	RB + RE	1,80	nicht-offenes Verfahren	VVO		VVO-Dieselnetz	Dresden - Kamenz, Dresden - Königsbrück, Heidenau - Altenberg, Pirna - Sebnitz	nein	nein	offen	Notvergabe nach Betriebseinstellung SBS
09.06.2019		11.12.2032		Diesel	RB	1,70	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	BEG	Netz 12 Ulmer Stern	Aalen - Ulm; Munderkingen - Ehingen - Ulm;	ja	nein	Vorrüstung	
15.12.2019		11.12.2032		Elektro	RE	1,40	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	BEG	Netz 3a Murrbahn	Stuttgart - Nürnberg	ja	nein	Vorrüstung	
15.12.2019		12.06.2032		Elektro	RB	1,21	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 9b Freiburger Y	Breisach – Sasbach – Endingen – Riegel-Malterdingen und Münstertal – Staufeu – Bad Krozingen (ab 12/19); Freiburg – Denzlingen – Waldkirch – Gutach – Bleibach – Elzach (ab 03/20)	ja	nein	Vorrüstung	
15.12.2019		11.12.2032		Diesel	RB	0,77	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	Land Sachsen-Anhalt		Elster-Geiseltal	RB 76 Weißenfels - Zeitz RB 78 Merseburg - Querfurt	nein	nein	keine	Vertragsende RB 76 Dez. 2024 (Option bis Dez. 2032)
15.12.2019		Sonstige	08.06.2024	Diesel	RB	0,29	Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb	ZVMS	Thüringen	Freiberg-Holzhausen	Freiberg (Sachs) - Holzhausen	nein	nein	keine	
09.06.2019		09.12.2028		Diesel	RB	0,20	Sonstiges/offen	NVBW		Schwäbische Albahn	Ulm - Schelklingen - Münsingen - Engstingen - Gammertingen und Amstetten - Gerstetten	nein	nein	keine	

2020

Beginn der Vertragslaufzeit <i>(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Ende der Vertragslaufzeit <i>(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Art der Traktion (Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung (RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn, sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe - offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben (ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? (ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? (Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
13.12.2020	Sonstige	Elektro	S-Bahn	20,80	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	BEG		1. MSBV	Freising/Flughafen MUC – München Ost, Petershausen – Erding, Mammendorf – Holzkirchen, Gelten-dorf – Ebersberg (Obb.), Tutzing – München Ost, Wolfratshausen – Kreuzstraße, Herrsching – Flughafen MUC, Geltendorf – Höllriegelskreuth	teilweise	nein	Ausrüstung	mehrere Betriebsstufen, ETCS und Neufahrzeuge erst ab Betriebsstufe 2 (2027)
13.12.2020	09.12.2034	Elektro	S-Bahn	4,20	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	ZSPNV-Süd, VRN	Netz 6b S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	Mainz-Worms-Mannheim; Heidelberg-Neckargemünd-Eppingen/Aglasterhausen/Grombach/ Bad Rappenau; Bensheim-Weinheim-Mannheim; Mannheim - Schwetzingen - Karlsruhe Hbf.; Mannheim - Lampertheim - Groß Rohrheim; Mannheim - Heidelberg - Baisersbronn (Fahrradsaison)	ja	nein	Vorrüstung	

14.06.2020		10.12.2033		Elektro	RE	3,56	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR	SPNV-Nord, NVR, NVV, NWL	RRX-Vorlaufbetrieb (Los 1)	RE 1 (RRX) Aachen - Hamm	ja	ja	Vorrüstung	NRW-RRX-Modell Verfahren abgeschlossen
13.12.2020		10.12.2033		Elektro	RE	2,40	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR	SPNV-Nord, NVR, NVV, NWL	RRX-Vorlaufbetrieb (Los 3)	RE 4 Aachen - Dortmund	ja	ja	Vorrüstung	NRW-RRX-Modell Verfahren abgeschlossen
14.06.2020		12.06.2032		Elektro	RB + RE	2,10	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 1 Los 1	Stuttgart - Tübingen	ja	nein	Vorrüstung	
14.06.2020		11.12.2032		Elektro	RE	2,10	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 4 RE Rheintal Nord-Süd	Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel Bad	ja	nein	Ausrüstung	
14.06.2020		11.12.2032		Elektro	RB	1,90	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 4 RB Rheintal Nord-Süd	Offenburg - Freiburg - Neuenburg/Basel Bad; S-Bahn Freiburg – Gottenheim – Breisach/Endingen am Kaiserstuhl (nur sonntags)	ja	nein	Ausrüstung	
13.12.2020		Sonstige	offen	Diesel + Elektro	RB + S-Bahn	1,80	nicht-offenes Verfahren	ZVMS		Chemnitzer-Modell-Netz	C 1 Oelsnitz (Ezgeb.) - Stollberg - Chemnitz - Limbach-Oberfrohna C 2 Chemnitz - Burgstädt C 3 Chemnitz - Mittweida C 4 Chemnitz - Hainichen	nein	ja	keine	
13.12.2020		11.12.2032		Diesel	RB	1,50	offenes Verfahren	BEG	BaWü	D-Netz Ulm	Ulm – Weißenhorn/Memmingen/Mindelheim	teilweise	nein	keine	mehrere Betriebsstufen
13.12.2020		09.12.2023		Diesel	RB	0,73	offenes Verfahren	Länder Berlin und Brandenburg		Heidekrautbahn	Berlin Gesundbrunnen / Berlin-Karow – Groß Schönebeck / Schmachtenhagen	nein	nein	Vorrüstung	
13.12.2020		11.12.2021		Elektro	S-Bahn	0,41	Sonstiges/offen	VRR		S28	S28a Mettmann - Wuppertal	ja	ja	Vorrüstung	NRW-RRX-Modell Inhousevergabe, Verfahren abgeschlossen
13.12.2020		09.06.2035		Diesel	RB + RE	0,25	offenes Verfahren	Provinz Groningen	Provinz Friesland LNVG	Leer - Groningen	Leer - Groningen	nein	nein	offen	Betreiber ARRIVA Nederland
13.12.2020		Sonstige	offen	Offen	RB	0,23	Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb	Land Brandenburg		Prignitz	RB74: Pritzwalk - Meyenburg RB73 Neustadt (Dosse) - Pritzwalk	offen	nein	Vorrüstung	

2021

Beginn der Vertragslaufzeit	(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Ende der Vertragslaufzeit	(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Art der Traktion	(Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung	(RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn, sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe	- offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben	(ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt?	(ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen?	(Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
12.12.2021		13.12.2036		Elektro	S-Bahn	6,38	nicht-offenes Verfahren	LNVG	Bremen	Regio-S-Bahn Bremen/ Niedersachsen	RS 1 Bremen-Farge - Bremen - Verden RS 2 Bremerhaven - Bremen - Twistringen RS 3 Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen RS 4 Nordenham - Bremen RSX Bad Zwischenahn - Oldenburg - Bremen RB 76 Rotenburg (Wümme) - Verden (Aller)	nein	nein	Vorrüstung							
12.12.2021		11.12.2027		Elektro	RB + RE	4,80	offenes Verfahren	BEG	BaWü, RMV	E-Netz Mainfranken	Würzburg- Schlüchtern/Bamberg/Lauda/Nürnberg/Marktbreit, Gemünden-Aschaffenburg	nein	nein	Vorrüstung							
12.12.2021		09.12.2028		Diesel	RE	4,60	Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb	Thüringen	BEG, LNVG, NVV, ZVMS	NeiTec-Netz Thüringen	Göttingen – Leinefelde – Erfurt – Gera – Glauchau/optional: Chemnitz/Zwickau Erfurt – Jena – Gera – Altenburg/Greiz Erfurt – Grimmenthal – Würzburg mit Flügel Ebenhausen – Bad Kissingen	nein	nein	keine							

12.12.2021		08.12.2029		Diesel	RB	4,47	nicht-offenes Verfahren	LNVG	NWL Bremen Region Hannover (Hamburg)	Dieselnetz Niedersachsen- Mitte (Weser- /Lammetal, Heidekreuz)	Bünde/Herford - Löhne - Hameln - Hildesheim - Bodenburg Buchholz/N. - Hannover Bremen - Soltau - Uelzen	nein	ja	offen	
12.12.2021		14.12.2024		Elektro	RE	2,80	Sonstiges/offen	BEG		München- Passau Überg.	München-Passau, München Flughafen- Regensburg (ab 12/2023)	nein	nein	keine	mehrere Betriebsstufen
12.12.2021		10.12.2033		Elektro	RE	2,50	nicht-offenes Verfahren	BEG	BaWü	E-Netz Allgäu	München - Memmingen - Lindau	ja	nein	keine	
13.06.2021		13.12.2031		Diesel	RB	2,27	Sonstiges/offen	VVO		VVO- Dieselnetz	<i>Dresden - Kamenz, Dresden - Königsbrück, Heidenau - Altenberg, Pirna - Sebnitz</i>	offen	nein	offen	
13.06.2021		Sonstige	offen	Offen	RB	2,24	offenes Verfahren	ZVMS		SPNV-Netz Erzgebirge	RB 80 bzw. C 5 Chemnitz - Annaberg-Buchholz - Cranzahl RB 81 bzw. C 6 Chemnitz - Olbernhau RB 95 Zwickau - Aue - Johanngeorgenstadt	offen	offen	keine	
12.12.2021		09.12.2034		Elektro	S- Bahn	2,20	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	ZSPNV- Süd, VRN	Netz 6b S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	Mainz - Worms - Mannheim	ja	nein	Vorrüstung	
12.12.2021		13.12.2036		Elektro	S- Bahn	1,71	Sonstiges/offen	VRR		S28	S28 Kaarst - Wuppertal	ja	ja	Vorrüstung	NRW-RRX- Modell Inhousevergabe, Verfahren abgeschlossen
12.12.2021		13.12.2025		Diesel	RB	1,50	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR		die euregiobahn (RB 20)	Stolberg Hbf - Alsdorf - Herzogenrath - Aachen - Stolberg Hbf - Eschweiler-Weisweiler - Langerwehe/ Düren bzw. Stolberg Altstadt	nein	nein	keine	
12.12.2021		13.12.2036		Elektro	RB + RE	1,49	offenes Verfahren	RMV		Taunusstrecke	RE20/RB22: Limburg - Frankfurt	nein	nein	keine	
12.12.2021		09.12.2028		Diesel	RE	1,46	offenes Verfahren	VRR	NWL	Emscher- Münsterland- Netz 2021	RE 14 Essen-Steele - Borken/Coesfeld	nein	nein	offen	

12.12.2021		11.12.2033		Diesel	RB	1,40	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Zollern-Alb-Bahn	Tübingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen, Hechingen – Gammertingen – Sigmaringen	nein	ja	Vorrüstung	
12.12.2021		09.12.2023		Brennstoffzelle	RB	1,37	Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb	LNVG	Bremen	Weser - Elbe	Cuxhaven - Bremerhaven Bremerhaven - Buxtehude	nein	ja	offen	"geringfügige Nachbestellung"
12.12.2021		12.12.2026		Elektro	RE	0,70	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	BEG		Vorortverkehr München–Buchloe	München–Buchloe	nein	nein	keine	
12.12.2021		14.12.2030		Elektro	S-Bahn	0,60	Sonstiges/offen	BEG		S-Bahn Nürnberg - Linie S6	Nürnberg – Neustadt(Aisch) (– Markt Bibart)	nein	nein	keine	
12.12.2021		13.12.2036		Elektro	RB	0,50	offenes Verfahren	BEG		Chiemgau-Berchtesgaden	Freilassing – Berchtesgaden, Traunstein – Ruhpolding	nein	nein	keine	mehrere Betriebsstufen
12.12.2021		09.12.2034		Batterie	RB	0,50	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	ZPS		RB 72	Saarbrücken - Lebach	nein	offen	Vorrüstung	
12.12.2021		13.12.2025		Diesel	RB	0,43	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR		Nordost Rurtalbahn (RB 21 Nord)	Düren – Jülich – Linnich	nein	nein	keine	
Sonstige	01.01.2021	13.12.2031		Diesel + Elektro	RB	0,36	Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb	Thüringen		OBS	Rottenbach - Katzhütte Obstfelderschmiede - Lichtenhain - Cursdorf	nein	nein	keine	teilweise historische Spezialfahrzeuge
12.12.2021		13.12.2036		Diesel	RB	0,33	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	LNVG		Bad Bentheim - Neuenhaus	Bad Bentheim - Neuenhaus	nein	ja	offen	Vorgabe der Fahrzeuge der Bentheimer Eisenbahn (Wiedereinsatzgarantie)
Sonstige	01.01.2021	14.12.2030		Diesel	RB	0,20	Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb	Thüringen		HSB	Nordhausen - Ilfeld	nein	nein	keine	
Sonstige	01.01.2021	Sonstige	31.12.2030	Elektro	RB	0,03	Sonstiges/offen	BEG		Zugspitzbahn 2021+	Garmisch-Partenkirchen – Grainau (– Zugspitzplatt)	nein	nein	keine	

2022

Beginn der Vertragslaufzeit	(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Ende der Vertragslaufzeit	(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Art der Traktion (Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung (RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe - offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - Innovationspartnerschaft, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben (ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? (ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? (Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
11.12.2022		09.12.2035		Elektro	sonstige	8,50	Sonstiges/offen	NVBW	offen	Netz 7a Stadtbahn Karlsruhe	in Abstimmung	nein	nein	keine	derzeitiger Planungsstand; Einsatz von 2-System-Stadtbahnwagen auch auf EBO-Strecken
11.12.2022		10.12.2033		Elektro	RB + RE	7,40	offenes Verfahren	BEG	BaWü	Augsburger Netze - Los 1	München – Ulm, Augsburg – Donauwörth – Aalen/Treuchtlingen	ja	nein	keine	mehrere Betriebsstufen
11.12.2022		14.12.2024		Elektro	RB + RE	5,50	Sonstiges/offen	BEG	BaWü	Regensburg/Donautal Übergang	Regensburg–Ulm, Regensburg–Neumarkt i.d.Opf.(–Nürnberg), Regensburg–Plattling–Eggmühl (bzw. Passau)	nein	nein	Vorrüstung	abhängig von Verlängerungsoption in Altvertrag, gemeinsame Vergabe mit NVBW
11.12.2022		08.12.2035		Elektro	RB + RE	5,30	offenes Verfahren	Land Brandenburg	ZVNL	Netz Lausitz	RE10 Frankfurt (Oder) - Cottbus Hbf - Leipzig Hbf RE13 Cottbus Hbf - Senftenberg RB11 Frankfurt (Oder) - Cottbus - Falkenberg (Elster) RB49 Cottbus Hbf - Falkenberg (Elster)	nein	nein	Vorrüstung	

11.12.2022		09.12.2035		Elektro	RB	4,50	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 7b E-Netz Karlsruhe	Los 1: Karlsruhe Hbf – Bretten – Eppingen – Heilbronn Hbf, Karlsruhe Hbf – Rastatt – Achern – (Kehl), Karlsruhe Hbf – Rastatt – Forbach – Freudenstadt – Eutingen – Bondorf – Herrenberg, Los 2: Karlsruhe Hbf – Bruchsal – Heidelberg Hbf – Mannheim Hbf	ja	nein	Vorrüstung	
11.12.2022		Sonstige	offen	Batterie	RB + RE	4,00	offenes Verfahren	NAH.SH	LNVG	XMU Ost	Lübeck Hbf - Kiel Hbf Lübeck Hbf - Lüneburg Kiel Hbf - Schönberger Strand	ja	ja	Vorrüstung	Fahrzeuginstandhaltung durch Hersteller; im ersten Betriebsjahr Bereitstellung von gebrauchten Dieseltriebwagen
11.12.2022		10.12.2033		Diesel	RB	3,40	offenes Verfahren	BEG		Augsburger Netze - Los 2	Langenneufnach – Augsburg – Weilheim – Schongau, Augsburg – Ingolstadt – Eichstätt Stadt	ja	nein	keine	mehrere Betriebsstufen, fahrdrahtunabhängig
11.12.2022		09.12.2033		Diesel + Elektro	RE	2,80	Sonstiges/offen	BEG		RE 25 Übergang	München–Hof, München–Furth.i.W.-Praha	nein	nein	keine	fahrdrahtunabhängig + Elektro
11.12.2022		Sonstige	offen	Brennstoffzelle	RB	1,83	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	RMV		Taunus	RB11: Bad Soden - Frankfurt-Höchst; RB11: Kelkheim - Frankfurt-Höchst [Einzelf.]; RB12: Königstein - Frankfurt; RB15: Brandoberndorf - Frankfurt; RB16: Bad Homburg - Friedberg;	ja	ja	Vorrüstung	
11.12.2022		11.12.2032		Diesel	RB	1,59	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	RMV		Wetterau West-Ost	RB46: Gießen - Gelnhausen; RB47: Lich / Hungen - Wölfersheim-Södel – Friedberg (- Frankfurt); RB48: Nidda – Friedberg (- Frankfurt); Lumdatabahn: Gießen - Lollar - Londorf.	ja	nein	keine	
11.12.2022		10.12.2034		Elektro	RB	1,40	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	ZÖA	Netz 18 Ammertal/Ermstal	Bad Urach - Metzingen - Tübingen - Herrenberg	ja	nein	Vorrüstung	Stufe 2 abhängig von Infrastrukturausbau; ggf. Bedienung anderer Strecken

11.12.2022		14.12.2025		Elektro	RE	0,60	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Vorlaufbetrieb Neubaustrecke	(Stuttgart) Wendlingen - Merklingen - Ulm	nein	nein	Ausrüstung	
11.12.2022		11.12.2032		Diesel	RB	0,57	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	RMV		Ländchesbahn	RB21: Limburg - Wiesbaden	nein	ja	keine	
11.12.2022		Sonstige	offen	Elektro	sonstige	0,50	Sonstiges/offen	ZSPNV Süd		Rhein Haardt Bahn	RNV Linie 4: Abschnitt Ludwigshafen - Oggersheim - Bad Dürkheim	offen	offen	keine	
11.12.2022		09.12.2028		Diesel	RB	0,37	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	Land Sachsen-Anhalt	Land Brandenburg	Elbe-Altmark II	RB 33 Stendal - Tangermünde RB 34 Stendal - Rathenow	nein	nein	keine	
12.06.2022		14.12.2024		Diesel	RE	0,36	Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb	Thüringen	BEG, ZVV	Ebx 13 Zeulenroda - Hof	Zeulenroda - Hof	nein	nein	keine	
12.06.2022		14.12.2024		Diesel	RE	0,30	Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb	TLBV	ZVV, BEG	Ebx	Landesgrenze TH/SN - Mehltheuer - Landesgrenze SN/BY	offen	nein	offen	
11.12.2022		Sonstige	offen	Elektro	sonstige	0,12	Sonstiges/offen	ZSPNV Süd		Stadtbahn Würth	KBS 710.5 (S5) Würth – Karlsruhe (- Pforzheim – Bietigheim)	offen	offen	keine	

2023

Beginn der Vertragslaufzeit <i>(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Ende der Vertragslaufzeit <i>(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Art der Traktion (Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung (RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe - offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben (ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? (ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? (Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung	
Sonstige	18.12.2023	Sonstige	12.12.2033	Elektro	S-Bahn	25,20	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	Länder Berlin und Brandenburg	S-Bahn Berlin - Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd	S-Bahn Berlin - Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd	nein	nein	keine	Vollbetrieb: Monate 07/2027 bis 04/2028 Gestaffeltes Auslaufen: von 05/2028 bis 12/2033
10.12.2023		14.12.2030		Diesel	RE	8,50	Sonstiges/offen	BEG	Expressverkehr Nordostbayern	Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Cheb, Nürnberg-Bayreuth-Hof, Nürnberg-Neustadt(Waldnaab)/Regensburg, Coburg/Bamberg-Hof/Bayreuth	nein	nein	keine	fahrdrahtunabhängig
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	6,10	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR	S-Bahn Köln (S 12)	Horrem – Köln-Hbf – Siegburg/Bonn – Hennef – Au (Sieg)	nein	nein	offen	
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn		Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR	S-Bahn Köln (S 13)	Düren – Horrem – Flughafen Köln/Bonn – Troisdorf	nein	nein	offen	
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn		Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR	S-Bahn Köln (S 19)	(Aachen Hbf –) Düren – Köln Hbf – Flughafen Köln/Bonn – Siegburg/Bonn – Au (Sieg)	nein	nein	offen	

10.12.2023		08.12.2035		Elektro	RB + RE	5,40	offenes Verfahren	BEG	Thüringe n	Franken- Südthüringen	Nürnberg–Sonneberg/Saalfeld, Bamberg–Würzburg	ja	nein	Ausrüstun g	ETCS z.T. nur Vorrüstung gefordert; ggf. Verlängerung nach Erfurt
10.12.2023		11.12.2038		Elektro	RE	5,31	nicht-offenes Verfahren	LNVG	Bremen Region Hannover NWL	Expresskreuz Niedersachsen/ Bremen	Hannover - Norddeich/ WHV Hannover - Bremerhaven Bremerhaven - Osnabrück	ja	ja	offen	
10.12.2023		08.12.2035		Diesel	RB	5,30	offenes Verfahren	BEG		Regionalverkehr Oberfranken	Lichtenfels–Bad Rodach, Lichtenfels–Weiden(Opf), Kirchenlaibach–Marktredwitz, Neuenmarkt–Wirsberg– Münchberg–Hof/Helmbrechts, Hof–Marktredwitz/Bad Steben/Selb, BY–Weidenberg, Cheb–Aš–Hof	nein	nein	Vorrüstun g	fahrdrahtunabhängig
10.12.2023		Sonstige	offen	Batterie	RB + RE	5,00	offenes Verfahren	NAH.SH		XMU Nord	Neumünster - Heide - Büsum Kiel Hbf - Husum Husum - Bad St.Peter-Ording Neumünster - Bad Oldesloe Kiel Hbf - Flensburg	ja	ja	Vorrüstun g	Fahrzeuginstand- haltung durch Hersteller; im ersten Betriebsjahr Bereitstellung von gebrauchten Dieseltriebwagen
10.12.2023		13.12.2025		Diesel	RB	4,70	Sonstiges/offen	BEG		Regionalverkehr Ostbayern Übergang	Regensburg–Marktredwitz, Schwandorf–Furth i.W., Plattling–Bayerisch Eisenstein, Zwiesel–Grafenau/Bodenmais, Cham–Waldmünchen/Lam	nein	nein	Vorrüstun g	fahrdrahtunabhängig
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	3,40	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR	VRR	S-Bahn Köln (S 6)	Essen Hbf – Düsseldorf Hbf – Köln Hbf – Köln-Worringen	nein	nein	offen	
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	RB	3,13	offenes Verfahren	RMV	NVV	Mittelhessen	RB40: Dillenburg - Frankfurt; RB41: Treysa - Frankfurt; RB49: Gießen - Hanau	offen	nein	offen	
10.12.2023		10.12.2033		Elektro	RB	3,00	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	SPNV-Nord	ZSPNV Süd, NVR	Mittelrheinbahn	Köln - Koblenz - Mainz	nein	nein	offen	Option um Vertragsverlängerung um max. 3 mal für jeweils 1 Jahr

10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	2,80	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR	VRR	S-Bahn Köln (S 11)	Düsseldorf Flughafen Terminal – Neuss Hbf – Köln Hbf – Bergisch Gladbach	nein	nein	offen	
10.12.2023		Sonstige	offen	Diesel	RB	2,37	offenes Verfahren	RMV		Lahntal/Vogelsberg/Rhön	RB45: Limburg - Fulda; RB52: Gersfeld - Fulda	offen	nein	offen	
10.12.2023		10.12.2033		Diesel + Elektro	sonstige	2,34	Sonstiges/offen	NVV		RT-Netz	RT1 Hofgeismar-Hümme <> Kassel Hbf <> Kassel, Holländische Str. RT4 Wolfhagen <> Zierenberg <> Kassel Hbf <> Kassel, Holländische Str. RT5 Melsungen <> Kassel-Wilhelmshöhe <> Kassel Hbf <> Kassel, Auestadion	nein	ja	keine	RegioTram-Verkehr im EBO- und BOStrab-Bereich, Vertragslaufzeit muss noch nach der vsf. Lebensdauer der RT-Fahrzeuge justiert werden. Ggf. Umbau der Diesel-Elektro(DC)-Hybrid-Fahrzeuge auf Elektro(AC)-(DC)-Hybrid-Fahrzeuge während der Vertragslaufzeit, abhängig von Entscheidung zu Elektrifizierung Wolfhagen <> Obervellmar
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	2,11	offenes Verfahren	RMV	SPNV-Nord	Rheingau	RE9: Eltville - Frankfurt; RB10: Neuwied - Frankfurt	offen	nein	offen	
10.12.2023		12.12.2026		Diesel + Elektro	RE	2,10	offenes Verfahren	BEG		Expressverkehr Ostbayern Übergang - Los RE 2	München-Hof	nein	nein	Vorrüstung	fahrdrahtunabhängig + Elektro
11.06.2023		09.12.2035		Sonstiges	RB	2,04	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 8 Ortenau	Achern – Ottenhöfen, Bad Peterstal-Griesbach – Offenburg, Offenburg – Kehl; Offenburg – Hausach – Hornberg, Hausach – Freudenstadt Hbf, Biberach (Baden) – Oberharmersbach-Riersbach	ja	ja	Vorrüstung	
10.12.2023		12.12.2026		Diesel + Elektro	RE	1,90	offenes Verfahren	BEG		Expressverkehr Ostbayern Übergang - Los RE 25	München-Furth.i.W.-Praha	nein	nein	Vorrüstung	fahrdrahtunabhängig + Elektro

10.12.2023		15.12.2030		Diesel	RB	1,26	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		D-Netz Bodensee	in Abstimmung	nein	nein	keine	derzeitiger Planungsstand - Vertragslaufzeit, Umfang und weitere Inhalte noch in Prüfung; abhängig von Elektrifizierungsprojekt
10.12.2023		Sonstige	offen	Diesel	RB	1,21	Sonstiges/offen	ZSPNV Süd	Land Baden-Württemberg	Pfalznetz Los 2	Kaiserslautern - Bad Kreuznach - Bingen, (Mannheim - Neustadt/ Karlsruhe - Landau -) Hinterwiedenthal - Bundenthal (Ausflugsverkehr), Kaiserslautern - Münchweiler - Landmeil - Monsheim (Ausflugsverkehr)	nein	offen	keine	
10.12.2023		Sonstige	offen	Offen	RE	1,00	Sonstiges/offen	nicht bekannt	ZVNL	Dieselnetz Nordwestsachsen, Teil A	RE 6 Leipzig Hbf - Bad Lausick - Geithain - Chemnitz	offen	offen	keine	
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	RB	0,86	Sonstiges/offen	offen	SPNV-Nord, NVR	Mittelrheinbahn	RB 26 (Nord) Köln Messe/Deutz - Bonn - Koblenz Hbf - (Boppard) RB 26 (Süd) Koblenz Hbf - Bingen - Mainz Hbf	offen	offen	keine	
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	sonstige	0,54	Sonstiges/offen	ZSPNV Süd	Land Baden-Württemberg	Stadtbahn Germersheim	Germersheim - Bellheim - Rülzheim - Rheinabern - Wörth (Rhein) - Karlsruhe	offen	offen	keine	
10.12.2023		11.12.2038		Brennstoffzelle	RB	0,65	Sonstiges/offen	Länder Berlin und Brandenburg		Heidekrautbahn	Berlin Gesundbrunnen / Berlin-Karow – Groß Schönebeck / Schmachtenhagen	ja	nein	Vorrüstung	0,65 Mio. Zugkm jährlich. Es ist vorgesehen, dass sich der Umfang der SPNV-Leistungen während der Vertragslaufzeit aufgrund von Erweiterungen und Verdichtungen der Taktzeiten sowie möglicher Durchbindungen auf ca. 1,3 Mio. Zugkm jährlich erhöht.
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	0,21	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR	VRR	S-Bahn Köln (S 68)	Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel	nein	nein	offen	
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	0,21	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR	VRR	S-Bahn Köln (S 68)	Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel	nein	nein	offen	

10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	0,21	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR	VRR	S-Bahn Köln (S 68)	Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel	nein	nein	offen	
10.12.2023		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	0,02	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVR		S-Bahn Köln (S 10)	Köln-Dellbrück – Köln Hbf – Köln-Nippes	nein	nein	offen	
10.12.2023		14.12.2030		Elektro	RE		Sonstiges/offen	LNVG	NWL	RE Rheine - Löhne	Rheine - Osnabrück - Löhne	nein	nein	offen	ZKM noch offen

2024

Beginn der Vertragslaufzeit <small>(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</small>	Ende der Vertragslaufzeit <small>(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</small>	Art der Traktion <small>(Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)</small>	Art der Leistung <small>(RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn sonstige)</small>	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr) <small>- offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb,</small>	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben <small>(ja, nein, teilweise, offen)</small>	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? <small>(ja, nein, offen)</small>	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? <small>(Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)</small>	Bemerkung	
15.12.2024	14.12.2030	Diesel	RB + RE	7,90	offenes Verfahren	BEG	Linienstern Mühldorf 2025+	Mühldorf–München/Simbach/Burghausen/Rosenheim/Landshut(Bay)/Salzburg Hbf/Passau, Prien–Aschau, Traunstein–Waging/Garching(Alz)/Traunreut, Wasserburg–München, (Landshut–)Neufahrn(Ndb)–Bogen	nein	nein	Vorrüstung	Fahrdrahtunabhängig, abhängig von Infrastrukturausbau	
15.12.2024	13.12.2036	Elektro	RB + RE	7,20	offenes Verfahren	BEG	BaWü	Regensburg/Donautal	Regensburg–Ingolstadt–Ulm/Nürnberg/Plattling(–Passau), Ingolstadt – Eichstätt Bf	nein	nein	Vorrüstung	
15.12.2024	13.12.2036	Elektro	RB	6,30	offenes Verfahren	Länder Berlin und Brandenburg	Netz Ostbrandenburg	Berlin-Templin Berlin-Werneuchen Berlin-Küstrin Kiez Fürstenwalde (Spree)-Bad Saarow Königs Wusterhausen-Frankfurt (Oder) Berlin-Rheinsberg (Mark) Eberswalde-Frankfurt (Oder) Angermünde-Schwedt (Oder) Eberswalde-Joachimsthal	nein	nein	Vorrüstung		

15.12.2024		13.12.2036		Diesel	RB + RE	5,40	offenes Verfahren	Thüringen	BEG, ZVNL, NASA, ZVV	Dieselnetz Ostthüringen	Leipzig – Gera – Saalfeld Gera – Greiz – Weischlitz Gera – Zeulenroda – Hof Saalfeld – Hockeroda – Bad Lobenstein – Blankenstein Erfurt – Weimar – Jena – Gera Jena Saalb – Orlamünde – Pößneck unt Bf (Apolda –) Weimar – Kranichfeld optional: Zeitz – Weißenfels	nein	nein	keine	
15.12.2024		13.12.2036		Elektro	RB + RE	5,30	offenes Verfahren	BEG		Donau-Isar	München – Passau, München Flughafen – Regensburg, Freising – Landshut	ja	nein	Vorrüstung	
15.12.2024		Sonstige	offen	Batterie	RB + RE	4,56	Sonstiges/offen	ZSPNV Süd	Saarland, Land Baden-Württemberg	Pfalznetz Los 1	Kaiserslautern - Lauterecken, Kaiserlautern - Landstuhl - Kusel, Kaiserslautern - Pirmasens Hbf, Saarbrücken - Pirmasens Hbf, Landau - Pirmasens Hbf, Neustadt/W - Landau - Karlsruhe, Winden - Bad Bergzabern	ja	offen	keine	
15.12.2024		Sonstige	offen	Diesel + Elektro	RE	3,66	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	ZSPNV Süd	SPNV Nord, Saarland, Land Baden-Württemberg; Région Grand d'Est	Südwest-Grand Est	Neustadt - Landau - Wissembourg - Straßbourg, Mannheim/ Karlsruhe - Wörth - Lauterbourg - Straßbourg, Straßbourg - Kehl - Offenbourg, Mulhouse - Mühlheim, Metz - Forbach - Saarbrücken, Straßbourg - Saargemünd - Saarbrücken, Metz - Thionville - Trier	Teilweise	ja	keine	
15.12.2024		10.12.2039		Elektro	RB	2,80	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	SPNV-Nord	Saarland	Moseltalbahn/Weststrecke	RB81: Koblenz - Cochem - Trier RB82: Trier - Perl RB83: Wittlich - Trier - Igel - Luxemburg Stdt/Hbf - Dommeldange	nein	nein	offen	Beistellung der Fahrzeuge auf der RB 83 durch die CFL
15.12.2024		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	2,57	offenes Verfahren	RMV	NVV	Kinzigtal	RE50: Bebra - Frankfurt; RB51: Wächtersbach - Frankfurt	offen	nein	offen	
15.12.2024		Sonstige	offen	Elektro	RE	1,67	offenes Verfahren	RMV	NVV	Main-Weser	RE30: Kassel - Frankfurt	offen	nein	offen	

15.12.2024		Sonstige	offen	Diesel	RB	0,40	offenes Verfahren	BEG		Romantische Schiene	Dombühl–Wilburgstetten	nein	nein	Vorrüstung	Fahrdrahtunabhängig, Leistungsvolumen abhängig von Reaktivierung
15.12.2024		13.12.2031		Diesel	RB	0,20	Sonstiges/offen	BEG		Hesselbergbahn	Gunzenhausen–Wassertrüdingen	nein	nein	keine	fahrdrahtunabhängig, Reaktivierung mit Durchbindung aus Pleinfeld im D-Netz Nürnberg

2025

Beginn der Vertragslaufzeit <i>(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Ende der Vertragslaufzeit <i>(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Art der Traktion (Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung (RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe - offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - Innovationspartnerschaft, - sonstiges Verfahren	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben (ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? (ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? (Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
14.12.2025	12.12.2037	Elektro	S-Bahn	15,00	offenes Verfahren	ZVNL	NASA, VBB ZVOE, ZVMS, NVS, ZVV	MDSB I	Mitteldeutschland um Leipzig	offen	offen	offen	
14.12.2025	Sonstige	offen	Batterie	RB + RE	6,10	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR	NWL	Niederrhein-Münsterland-Netz	ja	ja	Vorrüstung	NRW-RRX-Modell Betriebsaufnahme gestaffelt ab 12/2025
14.12.2025	Sonstige	offen	Offen	RB + RE	5,40	Sonstiges/offen	NWL	LNVG, NVV	Netz OWL	teilweise	offen	offen	

14.12.2025		09.12.2034		Diesel	RB + RE	5,10	offenes Verfahren	NAH.SH	FHH	Netz West	Hamburg - Westerland (Sylt) Niebüll - Dagebüll	nein	ja	offen	
14.12.2025		12.12.2037		Elektro	RB + RE	4,80	offenes Verfahren	BEG		Rosenheimer Kreuz	Rosenheim- Holzkirchen/München/Salzburg/Kufstein, Holzkirchen-M	nein	nein	Vorrüstung	
14.12.2025		08.12.2035		Diesel	RB	4,70	offenes Verfahren	BEG		Regionalverkehr Ostbayern	Regensburg-Marktredwitz, Schwandorf- Furth i.W., Plattling-Bayerisch Eisenstein, Zwiesel- Grafenau/Bodenmais, Cham- Waldmünchen/Lam	nein	nein	Vorrüstung	fahrdrahtunabhängig
14.12.2025		12.12.2037		Elektro	RB + RE	3,80	offenes Verfahren	BEG		Werdenfels 2026+	M-Kochel/Mittenwald(- Innsbruck)/Griesen(Obb)-Reutte i.T.- Pfronten-Steinach, Murnau- Oberammergau	nein	nein	Vorrüstung	
14.12.2025		08.12.2035		Elektro	RE	3,20	offenes Verfahren	Regionalverband	LNVG, RH	Elektro-Netz Niedersachsen- Ost	RE30 Wolfsburg - Gifhorn - Hannover RE50 Wolfsburg - Braunschweig - Hildesheim	nein	ja	offen	
14.12.2025		11.12.2038		Elektro	RE	2,90	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 3b Murrbahn	Konstanz /Freudenstadt - Eutingen im Gäu - Stuttgart; Stuttgart - Crailsheim	offen	offen	keine	derzeitiger Planungsstand
14.12.2025		08.12.2040		Elektro	RE	2,75	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR	NWL, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Maas-Wupper- Express	RE 13 Hamm - Eindhoven	ja	nein	offen	vsl. optionales VRR- Fahrzeugfinanzierungsmodell
14.12.2025		13.12.2037		Diesel	RB	1,66	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Nordschwarzwald	Pforzheim - Nagold - Horb; Tübingen - Horb; Pforzheim - Maulbronn Stadt	offen	nein	keine	derzeitiger Planungsstand
14.12.2025		Sonstige	offen	Elektro	RE	1,58	Sonstiges/offen	VVO	ZVNL	Saxonia-Linie	Dresden Hbf - Riesa - Leipzig Hbf	offen	offen	offen	
14.12.2025		Sonstige	offen	Elektro	RE	1,54	Sonstiges/offen	VRR	NWL		RE 3 Hamm - Düsseldorf	offen	nein	offen	Planungen BVWP zu RRX3 noch unberücksichtigt
14.12.2025		Sonstige	offen	Brennstoffzelle	RB	1,37	nicht-offenes Verfahren	LNVG	Bremen	Weser-Elbe	Cuxhaven - Bremerhaven Bremerhaven - Buxtehude	nein	ja		
14.12.2025		Sonstige	offen	Elektro	RE	1,32	offenes Verfahren	RMV	NWL, NVV	Main-Lahn-Sieg	RE98: Kassel - Frankfurt; RE99: Siegen - Frankfurt	offen	nein	offen	
14.12.2025		12.12.2037		Offen	S-Bahn	1,00	offenes Verfahren	ZVNL	ZVMS	DNWS	RB 110 Leipzig-Döbeln	offen	offen	offen	Integration ins MDSB-Netz

14.12.2025		Sonstige	offen	Elektro	RE	0,84	offenes Verfahren	VMS	BEG, VVO, VBB, ZVV	E-Netz Mittelsachsen	Kreisgrenze V-kreis - Reichenbach - Plauen - Landesgrenze SN/BY	nein	ja	offen	Option: Der aktuelle Vertrag ist erstmals zum Dez 2025 kündbar, Bedingung ist die Elektrifizierung Hof-Nürnberg.
14.12.2025		12.12.2037		Offen	RB	0,50	offenes Verfahren	ZVNL		DNWS	RB 113 Leipzig-Geithain	offen	offen	offen	
14.12.2025		12.12.2037		Elektro	RE	0,17	offenes Verfahren	ZVNL	VMS, TLBV, NASA, VBB, ZVV	MDSB I	Kreisgrenze V-kreis - Reichenbach - Plauen - Landesgrenze SN/BY	offen	offen	offen	
14.12.2025		Sonstige	offen	Elektro	sonstige	0,02	Sonstiges/offen	VRR	NVR, NWL	Sonderverkehr SPNV NRW	diverse	nein	nein	offen	
14.12.2025		11.12.2038		Elektro	RB + RE		Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	offen	E-Netz Südost	in Prüfung	ja	offen	Ausrüstung	derzeitiger Planungsstand; ZKM offen

2026

Beginn der Vertragslaufzeit <i>(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Ende der Vertragslaufzeit <i>(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Art der Traktion (Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung (RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn, sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe - offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - Innovationspartnerschaft, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben (ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? (ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? (Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung		
Sonstige	21.09.2026	Sonstige	20.09.2041	Elektro	S-Bahn	26,00	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	Länder Berlin und Brandenburg		S-Bahn Berlin - Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd Los 1 Teilnetz Stadtbahn: S9, S75, S7, S5, S3 Los 2: Nord/Süd S85, S25, S2, S1	nein	nein	keine	(SBSNS II)	
13.12.2026		11.12.2038		Elektro	RE	9,40	Sonstiges/offen	Länder Berlin und Brandenburg	NASA, VMV	Netz Nord-Süd	Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg (Elster) - Berlin - Rostock/Stralsund Elsterwerda-Berlin-Schwedt (Oder/Stralsund)	nein	nein	Vorrüstung	
13.12.2026		10.12.2039		Elektro	IRE + RE	5,30	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Hochrhein	in Abstimmung	offen	nein	offen	derzeitiger Planungsstand - Vertragslaufzeit, Umfang und weitere Inhalte noch in Prüfung

13.12.2026		Sonstige	offen	Diesel	RB	4,85	nicht-offenes Verfahren	LNVG	Bremen NWL	Weser - Ems	Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven Esens - Sande - Wilhelmshaven Osnabrück - Vechta - Delmenhorst - Bremen	offen	offen		
13.12.2026		Sonstige	offen	Diesel + Elektro	RE	4,00	offenes Verfahren	BEG		Expressverkehr Ostbayern	München-Hof, München- Furth.i.W.-Praha	teilweise	nein	Ausrüstung	fahrdrahtunabhängig + Elektro
13.12.2026		11.12.2039		Elektro	RE	3,30	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Schwarzwaldbahn	in Abstimmung	offen	nein	offen	derzeitiger Planungsstand - Vertragslaufzeit, Umfang und weitere Inhalte noch in Prüfung
13.12.2026		Sonstige	offen	Offen	RB	3,00		NWL	VRR, Provincie Overijssel	Netz westliches Münsterland	RB 51 Dortmund - Enschede RB 63 Münster-Zentrum Nord - Coesfeld RB 64 Münster - Enschede - Zwolle	teilweise	offen	offen	
13.12.2026		Sonstige	offen	Diesel	RB	2,10	offenes Verfahren	BEG		Oberland 2027+	M- Bayrischzell/Lenggries/Tegernsee	nein	ja	Vorrüstung	
13.12.2026		Sonstige	offen	Diesel	RB	1,50	offenes Verfahren	BEG	Thüringen	(Kissinger Stern 2027+)	Schweinfurt – Bad Kissingen – Gemünden (Main), Schweinfurt – Meiningen	offen	nein	Vorrüstung	fahrdrahtunabhängig, ggf. Netzverschmelzung mit Südtüringen ab 12/27
13.12.2026		10.12.2039		Elektro	RB	1,10	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		seehas	in Abstimmung	offen	nein	offen	derzeitiger Planungsstand - Vertragslaufzeit, Umfang und weitere Inhalte noch in Prüfung
13.12.2026		10.12.2039		Elektro	RB	1,00	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Wiesental	in Abstimmung	offen	nein	offen	derzeitiger Planungsstand - Vertragslaufzeit, Umfang und weitere Inhalte noch in Prüfung
13.12.2026		Sonstige	offen	Diesel	IRE + RE		Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	offen	D-Netz Südwürttemberg	in Abstimmung	ja	offen	offen	derzeitiger Planungsstand - Vertragslaufzeit, Umfang und weitere Inhalte noch in Prüfung, Nachfolge derzeitige Neugetechnikzüge

2027

Beginn der Vertragslaufzeit <i>(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Ende der Vertragslaufzeit <i>(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Art der Traktion (Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung (RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe - offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben (ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? (ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? (Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
12.12.2027	08.12.2040	Elektro	RB + RE	7,04	offenes Verfahren	NAH.SH	FHH	Netz Mitte	Hamburg Hbf - Kiel Hbf Hamburg Hbf - Flensburg Hamburg Hbf - Elmshorn - Kellinghusen / Itzehoe	ja	nein	offen	
12.12.2027	Sonstige	Diesel	RB + RE	6,50	offenes Verfahren	BEG	RMV, BaWü	Franken-Süd Hessen	Frankfurt – Würzburg – Bamberg, Würzburg – Fulda/Lauda/Marktbreit/Nürnberg	offen	nein	Vorrüstung	Netzverschmelzung mit Mainfranken
12.12.2027	Sonstige	Elektro	S-Bahn	3,48	Sonstiges/offen	VVO			S-Bahn Dresden	offen	offen	offen	
12.12.2027	12.12.2037	Diesel	RB	3,00	offenes Verfahren	ZVV	TLBV, BEG, Kraj Karlovy Vary	Vogtlandnetz	Zwickau - Falkenstein - Kraslice/Zwickau - Plauen - Hof/Plauen - Adorf - Cheb/Gera - Weischlitz	teilweise	nein	offen	Fahrzeuge benötigen teilweise BO-Strab Zulassung
12.12.2027	12.12.2037	Diesel	RB	2,66	Sonstiges/offen	NAH.SH	FHH	Netz Süd	Neumünster - HH-Eidelstedt Ulzburg Süd - Norderstedt Mitte Elmshorn - Ulzburg Süd	nein	nein	keine	ggf. Herausnahme S 21 Hamburg - Kaltenkirchen

12.12.2027		Sonstige	offen	Diesel	RB + RE	2,12	Sonstiges/offen	RMV	NVBW	Odenwald	RB66: Darmstadt - Pfungstadt; RE80: Erbach - Darmstadt; RB81: Eberbach - Darmstadt; RB82: Eberbach - Frankfurt; RE85: Erbach - Frankfurt; RB86: Groß-Umstadt Wiebelsbach - Hanau; RB61: Dieburg - Frankfurt [Einzelf.]	offen	offen	offen	
12.12.2027		Sonstige	offen	Diesel	RE	1,59	nicht-offenes Verfahren	LNVG	Hamburg	RE 5 Cuxhaven - Hamburg	Hamburg - Cuxhaven	nein	ja		
Sonstige	Dez. 24 bis Dez. 27	Sonstige	01.12.2039	Offen	RB	1,30	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg	offen	ja	offen	offen	derzeitiger Planungsstand - Vertragslaufzeit, Umfang und weitere Inhalte noch in Prüfung
12.12.2027		Sonstige	offen	Diesel	RB	0,68	Sonstiges/offen	RMV		Niddertal	RB34: Glauburg-Stockheim - Frankfurt; RB48: Nidda - Frankfurt [Einzelf.]	offen	offen	offen	
12.12.2027		Sonstige	offen	Diesel	RB	0,51	Sonstiges/offen	RMV		Dreieich	RB61: Dieburg - Frankfurt	offen	offen	offen	
12.12.2027		Sonstige	offen	Diesel	RB	0,30	offenes Verfahren	BEG	RMV	(Kahlgrund 2028+)	Hanau – Schöllkrippen	offen	nein	Vorrüstung	fahrdrahtunabhängig, ggf. Netzverschmelzung mgl.

2028

Beginn der Vertragslaufzeit <i>(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Ende der Vertragslaufzeit <i>(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Art der Traktion <i>(Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)</i>	Art der Leistung <i>(RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn, sonstige)</i>	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben <i>(ja, nein, teilweise, offen)</i>	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? <i>(ja, nein, offen)</i>	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? <i>(Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)</i>	Bemerkung			
Sonstige	01.07.2028	Sonstige	offen	Diesel + Elektro	RB + S-Bahn	12,50	Sonstiges/offen	VRS	S-Bahn Stuttgart	S-Bahn Stuttgart, Kleine Teckbahn, Schusterbahn	offen	offen	offen	Verkehrsvertrag verlängert bis 06/2032	
10.12.2028		Sonstige	offen	Elektro	sonstige	6,30	Sonstiges/offen	Land Sachsen-Anhalt	Regionalverband Großraum Braunschweig, LNVG, Land Brandenburg	Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord	S 1 Schönebeck - Magdeburg - Stendal - Wittenberge RE 20 Magdeburg - Stendal - Uelzen RE 30 Magdeburg - Köthen - Halle (Saale) RB 32 Stendal - Salzwedel RB 40 Braunschweig - Magdeburg - Burg	teilweise	nein	offen	
10.12.2028		Sonstige	offen	Elektro	RE	5,70	offenes Verfahren	BEG	Treuchtlinger Y/NBS	München/Augsburg – Nürnberg, München – Ingolstadt – Nürnberg,	offen	nein	Ausrüstung	Datenübernahme Altvertrag, ggf. Neuzuschnitt	

10.12.2028		Sonstige	offen	Offen	RB + RE	5,10	Sonstiges/offen	NWL	VRR, NVV	Sauerlandnetz	RE 17 Hagen - Warburg - Kassel RE 57 Dortmund - Winterberg/Brilon Stadt RB 52 Dortmund - Lüdenscheid RB 53 Dortmund - Iserlohn RB 54 Unna - Neuenrade	offen	offen	offen	
10.12.2028		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	2,70	Sonstiges/offen	VRR	NWL, Provinz Gelderland	Niederrheinnetz	RE 19 Düsseldorf - Arnhem / Bocholt RB 35 Mönchengladbach - Gelsenkirchen	nein	ja	Ausrüstung	ETCS-Ausrüstung bei 7 Mehrsystem-Fahrzeugen (NL-tauglich) vorhanden; bei Einsystemfahrzeugen Vorrüstung
10.12.2028		08.12.2040		Diesel	RB + RE	2,40	Sonstiges/offen	Länder Berlin und Brandenburg		Netz Nordwestbrandenburg	Berlin-Neuruppin-Wittenberge	nein	nein	Vorrüstung	
10.12.2028		Sonstige	offen	Offen	S-Bahn	1,50	Sonstiges/offen	VRR		S7	S 7 Wuppertal - Solingen	offen	offen	offen	
10.12.2028		Sonstige	offen	Diesel	RB	0,20	Sonstiges/offen	NVBW		Schwäbische Albahn	Ulm - Schelklingen - Münsingen - Engstingen - Gammertingen und Amstetten - Gerstetten	offen	offen	keine	derzeitiger Planungsstand

2029

Beginn der Vertragslaufzeit <i>(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Ende der Vertragslaufzeit <i>(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)</i>	Art der Traktion (Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung (RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn, sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe - offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	Sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben (ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt? (ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen? (Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
09.12.2029	Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	7,80	offenes Verfahren	BEG	S-Bahn Nürnberg 2031+	Bamberg – Hartmannshof/Neumarkt (Opf.), Altdorf/Hartmannshof – Roth, Nürnberg – Altdorf/Neumarkt (Opf.), Nürnberg – Dombühl, Nürnberg – Allersberg, Nürnberg – Neustadt(Aisch) (– Markt Bibart)	teilweise	ja	Ausrüstung	Datenübernahme Altvertrag, Fahrzeuge aus Pool nur teilweise; ETCS z.T. nur Vorrüstung gefordert
09.12.2029	Sonstige	offen	Diesel	RB + RE	7,10	offenes Verfahren	BEG	BaWü	Augsburg/München – Kempten (Allg) – Immenstadt – Oberstdorf/Lindau, Augsburg – Memmingen – Bad Wörishofen, Kempten (Allg) – Pfronten-Steinach, Ulm – Kempten (Allg)	teilweise	ja	Vorrüstung	Datenübernahme Altvertrag, Fahrzeuge aus Pool nur teilweise
09.12.2029	Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	6,10	Sonstiges/offen	RMV	Gallus	S3: Bad Soden – Frankfurt Süd; S4: Kronberg - Frankfurt Süd; S5: Friedrichsdorf - Hanau Hbf; S6: Friedberg - Darmstadt Hbf	offen	offen	offen	

09.12.2029		Sonstige	offen	Elektro	RE	6,00	Sonstiges/offen	SPNV-Nord	ZSPNV Süd, Saarland, NVBW, RMV	RE-Netz Südwest	RE1: Koblenz - Trier - Saarbrücken - Kaiserslautern - Mannheim RE2: Koblenz - Mainz - Frankfurt/M. RE4: Mainz - Ludwigshafen - Karlsruhe RE7: Mainz - Ludwigshafen - Mannheim	nein	nein	offen	
09.12.2029		Sonstige	offen	Elektro	RE	5,33	Sonstiges/offen	VRR	NWL, LNVG	Haard-Achse	RRX 7 Düsseldorf - Osnabrück RE 42 Mönchengladbach - Münster	ja	offen	offen	
09.12.2029		Sonstige	offen	Diesel	RB	4,47	nicht-offenes Verfahren	LNVG	NWL Bremen Region Hannover (Hamburg)	Dieselnetz Niedersachsen-Mitte (Weser-/Lammetal, Heidekreuz)	Bünde/Herford - Löhne - Hameln - Hildesheim - Bodenburg Buchholz/N. - Hannover Bremen - Soltau - Uelzen	nein	ja	offen	
09.12.2029		Sonstige	offen	Diesel	RB	4,09	nicht-offenes Verfahren	LNVG	Regionalverband Braunschweig Thüringen NVV	DINSO I	Braunschweig - Schöppenstedt Northeim - Herzberg - Nordhausen Braunschweig - Salzgitter-Lebenstedt Braunschweig - Seesen - Herzberg Göttingen - Kreiensen - Bad Harzburg Bodenfelde - Northeim Einbeck-Mitte - Einbeck-Salzderhelden - Göttingen	offen	offen	offen	
09.12.2029		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	3,50	Sonstiges/offen	VRR		S5/S8	S 5 Hagen - Dortmund S 8 Hagen - Mönchengladbach	offen	offen	offen	
09.12.2029		Sonstige	offen	Diesel	RB + RE	3,10	nicht-offenes Verfahren	LNVG	Regionalverband Braunschweig Region Hannover	DINSO II	Braunschweig - Gifhorn - Uelzen Hannover - Goslar - Bad Harzburg Braunschweig - Viernburg - Goslar / Bad Harzburg	nein	ja	offen	

09.12.2029		Sonstige	offen	Diesel	RB + RE	2,10	offenes Verfahren	BEG		Donau-Lech	Augsburg – Landsberg/Füssen, Langenneufnach – Augsburg – Weilheim – Schongau, Augsburg – Eichstätt Stadt	nein	ja	Vorrüstung	Datenübernahme Altvertrag, abhängig von Elektrifizierung
09.12.2029		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	2,01	Sonstiges/offen	RMV		S2	S2: Niedernhausen - Dietzenbach	offen	offen	offen	
09.12.2029		14.12.2041		Elektro	sonstige	0,96	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Stadtbahn Heilbronn-Nord	in Abstimmung	offen	nein	keine	derzeitiger Planungsstand
09.12.2029		Sonstige	offen	Offen	RB	0,90	Sonstiges/offen	VRR	NVR	Erft-Schwalm-Netz	RB 34 Mönchengladbach - Dalheim RB 39 Bedburg - Düsseldorf	offen	offen	offen	
09.12.2029		10.12.2044		Elektro	RE	0,20	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	SPNV- Nord	Luxemburgisches Transportministerium	Trier - Luxemburg	Trier - Luxemburg	offen	nein	offen	ggf. Beistellung der Fahrzeuge durch CFL
09.12.2029		10.12.2044		Offen	RB	0,16	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	SPNV- Nord		Hunsrückbahn (Steilstrecke)	Boppard - Emmelshausen	offen	nein	keine	
09.12.2029		10.12.2044		Offen	RB	0,15	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	SPNV- Nord		Moselweinbahn	Bullay - Traben-Trarbach	offen	nein	keine	
09.12.2029		10.12.2044		Offen	RB	0,12	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	SPNV- Nord		Daadetalbahn	Betzdorf - Daaden	offen	nein	keine	

2030

Beginn der Vertragslaufzeit	(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Ende der Vertragslaufzeit	(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Art der Traktion	(Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung	(RB, RE, JRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	- offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - Innovationspartnerschaft.	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben	(ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt?	(ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen?	(Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
15.12.2030		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	9,20	Sonstiges/offen	Land Sachsen-Anhalt	Freistaat Thüringen, ZVNL, LNVG, NVV	Saale-Thüringen-Südharz	RE 9 Halle (Saale) - Nordhausen - Kassel SE 15 Leipzig - Jena - Saalfeld RE 16 Halle (Saale) - Erfurt RE 17 Leipzig - Erfurt RE 19 Halle (Saale) - Sangerhausen - Leinefeld RB 20 Halle (Saale) - Erfurt - Eisenach RB 24 Großheringen - Saalfeld RB 51 Nordhausen - Heilbad Heiligenstadt RB 59 Halle (Saale) - Sangerhausen - Erfurt RB 75 Halle (Saale) - Sangerhausen	nein	nein	offen						

15.12.2030		Sonstige	offen	Offen	RB + RE	6,10	Sonstiges/offen	SPNV-Nord	NWL, RMV	Eifel-Westerwald-Sieg-Netz	RE25: Gießen - Limburg - Koblenz; RB25: Limburg - Koblenz - Andernach - Mayen; RB: Zollhaus - Diez - Limburg; RB92: Andernach - Mayen - Kaisersesch; RB28: Limburg - Altenkirchen - Au - Betzdorf - Siegen - Kreuztal; RB29: Limburg - Montabaur - Siershahn; RB91: Finnentrop - Siegen; RB92: Finnentrop - Olpe; RB93: Betzdorf - Siegen - Erndtebrück - Bad Berleburg; RB95: Dillenburg - Siegen; RB96: Betzdorf - Herdorf - Haiger - Dillenburg	offen	nein	offen
15.12.2030		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	5,83	offenes Verfahren	ZVMS	VBB, ZVV, Z-VOE, BEG	Elektronetz Mittelsachsen II (EMS II)	RE 3 Dresden - Chemnitz - Hof RB 30 Dresden - Chemnitz - Zwickau RB 45 Chemnitz - Riesa - Elsterwerda	nein	ja	offen
15.12.2030		Sonstige	offen	Elektro	RB	5,70	Sonstiges/offen	NWL	VRR	Hellweg-Netz	RB 50 Münster - Dortmund RB 59 Dortmund - Soest RB 69 Münster - Hamm - Bielefeld RB 89 Münster - Hamm - Paderborn - Warburg	offen	offen	offen

15.12.2030		Sonstige	offen	Elektro	sonstige	5,65	Sonstiges/offen	Land Sachsen-Anhalt	Land Brandenburg, ZVNL	Mitteldeutsches S-Bahnnetz II	S 2 Leipzig-Stötteritz - CTL - Dessau/Lu. Wittenberg S 8 Halle (Saale) - Dessau/Lu. Wittenberg S 9 Halle (Saale) - Eilenburg RE 13 Magdeburg - Dessau - Leipzig RE 14 Magdeburg - Lu. Wittenberg RB 42 Magdeburg - Dessau RB 51 Dessau - Lu. Wittenberg - Falkenberg	nein	nein	offen	
15.12.2030		Sonstige	offen	Elektro	RE	5,44	nicht-offenes Verfahren	LNVG	NWL Region Hannover Regionalverband Braunschweig	Emsland/Mittelland	Teillos Emsland: RE 15 Münster - Emden Teillos Mittelland: RE 70 Braunschweig - Hannover - Bielefeld RE 60 Braunschweig - Hannover - Rheine	nein	nein		
15.12.2030		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	5,10	Sonstiges/offen	VRR	NVR, NWL	RE7/RB48	RE 7 Rheine - Krefeld RB 48 W-Oberbarmen - BN-Mehlem	nein	ja	keine	
15.12.2030		13.12.2042		Diesel	RB	1,90	Sonstiges/offen	Land Brandenburg		Netz Spree-Neiße	Cottbus - Forst (Lausitz) Cottbus - Görlitz - Zittau	nein	nein	Vorrüstung	
15.12.2030		08.12.2040		Elektro	RE	0,84	offenes Verfahren	VMS	BEG, VVO, VBB, ZVV	E-Netz Mittelsachsen	Kreisgrenze V-kreis - Reichenbach - Plauen - Landesgrenze SN/BY	nein	ja	offen	

2031

Beginn der Vertragslaufzeit	(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Ende der Vertragslaufzeit	(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Art der Traktion	Art der Leistung	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt?	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen?	Bemerkung
14.12.2031		Sonstige	offen	Elektro	S-Bahn	4,89	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	VRR	NWL	S-Bahn Rhein-Ruhr	S 1 Dortmund - Solingen S 4 Unna - Dortmund-Lütgendortmund	nein	ja	keine	NRW-RRX-Modell
14.12.2031	01.12.2046			Elektro	RB	4,37	Sonstiges/offen	NVV	RMV, LNVG, Land Thüringen	NOH-Netz	RB5 Fulda <> Bad Hersfeld <> Bebra <> Melsungen <> Kassel-Wilhelmshöhe <> Kassel Hbf RB6 Eisenach <> Bebra RB7 Göttingen <> Eichenberg <> Eschwege <> Bebra RB8 Göttingen <> Eichenberg <> Hann Münden <> Kassel Hbf	ja	nein	Ausrüstung	
14.12.2031	10.12.2044			Diesel	RB	3,60	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	BEG	Netz 11 Hohenlohe - Franken-Untermain	Würzburg - Lauda, Aschaffenburg - Miltenberg - Wertheim, Wertheim - Lauda - Crailsheim, Crailsheim - Schwäbisch Hall-Hessental - Heilbronn, Miltenberg - Walldürn - Seckach, Seckach - Osterburken	ja	nein	keine	derzeitiger Planungsstand

2032

Beginn der Vertragslaufzeit	(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Ende der Vertragslaufzeit	(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Art der Traktion	(Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung	(RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn, Sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe	- offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - Innovationpartnerschaft, - sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben	(ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt?	(ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen?	(Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
Sonstige	01.07.2032	Sonstige	offen	Offen	RB + S-Bahn	13,50	Sonstiges/offen	Verband Region Stuttgart				S-Bahn Stuttgart	S-Bahn Stuttgart, Kleine Teckbahn, Schusterbahn	offen	offen	Ausrüstung					
12.12.2032		10.12.2044		Elektro	RE	9,50	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW				Netz 1 Stuttgarter Netz Los 1	Folgevergaben noch nicht abgestimmt	offen	nein	Ausrüstung	derzeitiger Planungsstand				

12.12.2032		Sonstige	offen	Offen	RB + RE	9,40	Sonstiges/offen	Land Sachsen-Anhalt	Freistaat Thüringen, Regionalverband Großraum Braunschweig	Dieselnetz Sachsen-Anhalt	RE 4 Halle (Saale) - Halberstadt - Goslar RE 10 Magdeburg - Sangerhausen - Erfurt RE 11 Magdeburg - Halbertsadt - Thale RE 21 Magdeburg - Halberstadt - Goslar RE 31 Magdeburg - Halberstadt - Blankenburg RE 24 Halle (Saale) - Halberstadt RB 35 Wolfsburg - Stendal RB 36/RE 6 Wolfsburg - Magdeburg RB 41 Magdeburg - Aschersleben RB 43 Magdeburg - Oschersleben RB 44 Aschersleben - Halberstadt RB 47 Halle (Saale) - Bernburg RB 48 Magdeburg - Bernburg RB 50 Aschersleben - Dessau RB 77 Naumburg - Wangen RB 78 Merseburg - Querfurt	nein	nein	offen	
12.12.2032		Sonstige	offen	Batterie	RB + RE	9,00	offenes Verfahren	NAH.SH	LNVG	XMU Nord/Ost	Lübeck Hbf - Kiel Hbf Lübeck Hbf - Lüneburg Kiel Hbf - Schönberger Strand Neumünster - Heide - Büsum Kiel Hbf - Husum Husum - Bad St.Peter-Ording Neumünster - Bad Oldesloe Kiel Hbf - Flensburg	nein	ja	Vorrüstung	Fahrzeuginstandhaltung durch Hersteller

12.12.2032		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	5,30	Sonstiges/offen	NWL	LNVG, Provincie Overijssel	Teutoburger Wald-Netz	RE 78 Bielefeld - Minden - Nienburg RB 61 Bielefeld - Osnabrück - Hengelo RB 65 Münster - Rheine RB 66 Münster - Osnabrück RB 72 Herford - Paderborn	offen	offen	offen	
12.12.2032		10.12.2044		Elektro	RE	4,20	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 1 Stuttgarter Netz Los 2	Folgevergaben noch nicht abgestimmt	offen	nein	Ausrüstung	derzeitiger Planungsstand
12.12.2032		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	3,33	Sonstiges/offen	RMV	VRN, NVBW	Main-Neckar-Ried	RE60: Mannheim - Frankfurt RB67: Mannheim - Frankfurt RB68: Heidelberg - Frankfurt RE70: Frankfurt - Mannheim	offen	offen	offen	
12.12.2032		10.06.2045		Elektro	RB	2,90	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 9a Breisgau Ost-West	Breisach/Gottenheim - Freiburg - Neustadt - Seebrugg/Villingen	offen	nein	offen	derzeitiger Planungsstand
12.12.2032		10.12.2044		Elektro	RE	2,50	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 4 RE Rheintal Nord-Süd	Karlsruhe - Offenburg - Freiburg - Basel Bad	offen	nein	Ausrüstung	derzeitiger Planungsstand
12.12.2032		10.12.2044		Elektro	RE	2,30	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 1 Stuttgarter Netz Los 3	Folgevergaben noch nicht abgestimmt	offen	nein	Ausrüstung	derzeitiger Planungsstand
12.12.2032		01.12.1947		Offen	RB	2,30	Sonstiges/offen	NVV	RMV, NWL	NWH-Netz	RB4 Korbach <> Bad Arolsen <> Wolfhagen <> Kassel-Wilhelmshöhe RB39 Bad Wildungen <> Wabern <> Kassel-Wilhelmshöhe <> Kassel Hbf RB42 Brilon <> Korbach <> Frankenberg <> Marburg RB94 Erndtebrück <> Bad Laasphe <> Biedenkopf <> Marburg	ja	nein	Vorrüstung	Ggf. tlw. geänderter des Netzes je nach Traktionsart prüfen (wg Nachladen an Oberleitung)

12.12.2032		10.12.2044		Elektro	RB	2,20	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 4 RB Rheintal Nord-Süd	Offenburg - Freiburg - Neuenburg/Basel Bad; S-Bahn Freiburg - Gottenheim - Breisach/Endingen am Kaiserstuhl (nur sonntags)	offen	nein	Ausrüstung	derzeitiger Planungsstand
12.12.2032		10.12.2044		Diesel	RB	1,70	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	BEG	Netz 12 Ulmer Stern	Aalen - Ulm; Munderkingen - Ehingen - Ulm;	offen	nein	offen	derzeitiger Planungsstand
12.12.2032		10.12.2044		Elektro	RE	1,40	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	BEG	Netz 3a	Stuttgart - Nürnberg	offen	nein	Ausrüstung	derzeitiger Planungsstand
12.12.2032		10.06.2045		Elektro	RB	1,30	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW		Netz 9b Freiburger Y	Breisach - Sasbach - Endingen - Riegel-Malterdingen und Münstertal - Staufen - Bad Krozingen; Freiburg - Denzlingen (ab 03/20); Denzlingen - Waldkirch - Gutach - Bleibach - Elzach	offen	nein	offen	derzeitiger Planungsstand

2033

Beginn der Vertragslaufzeit	(wenn Beginn "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Ende der Vertragslaufzeit	(wenn Ende "Sonstige", bitte hier das konkrete Datum eintragen)	Art der Traktion	(Elektro, Diesel, Dampf, Diesel + Elektro, Brennstoffzelle, Energiespeicher, Sonstiges)	Art der Leistung	(RB, RE, IRE, S-Bahn, RB+RE, RB + S-Bahn, RE + S-Bahn sonstige)	Umfang Betriebsleistung pro Jahr / Mio. Zugkm (erstes volles Betriebsjahr)	Art der Vergabe	- offenes Verfahren, - nicht-offenes Verfahren, - Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, - Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, - wettbewerblicher Dialog, - Innovationspartnerschaft, sonstiges/offen	Federführender Aufgabenträger	sonstige beteiligte Aufgabenträger	Bezeichnung Netz	Streckenabschnitt	Sind Neufahrzeuge vorgegeben	(ja, nein, teilweise, offen)	Werden Fahrzeuge aus Fahrzeugpool bereitgestellt?	(ja, nein, offen)	ETCS-Ausrüstung/ Vorausrüstung bei Neufahrzeugen vorgesehen?	(Ausrüstung, Vorrüstung, offen, keine)	Bemerkung
11.12.2033		Sonstige	offen	Elektro	RE	14,69		Sonstiges/offen	VRR	NVR, NWL, SPNV-Nord, NVV	Rhein-Ruhr-Express	RE 1 (RRX) Hamm - Aachen RE 4 Aachen - Dortmund RE 5 (RRX) Koblenz - Wesel RE 6 (RRX) Minden - Köln/Bonn Flughafen RE 11 (RRX) Düsseldorf - Kassel-Wilhelmshöhe	nein	ja	Vorrüstung	NRW-RRX-Modell Linienführung und Betriebsleistung abhängig vom Infrastrukturausbau des RRX					
11.12.2033		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	8,50		nicht-offenes Verfahren	LNVG	Bremen, Hamburg, Region Hannover	Hanse-Netz/ Uelzen - Göttingen	Hamburg - Uelzen Uelzen - Hannover - Göttingen Hamburg - Bremen Hamburg - Uelzen - Hannover Hannover - Göttingen	offen	offen	offen						

11.12.2033		09.12.2045		Elektro	S-Bahn	7,70	Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb	NVBW	ZSPNV-Süd, VRN, ZPS	S-Bahn Rhein- Neckar Ost- West	in Abstimmung	ja	ja	offen	derzeitiger Planungsstand
11.12.2033		Sonstige	offen	Elektro	RB + RE	2,48	Sonstiges/offen	RMV	BEG, ZSPNV- Süd	Südhessen- Untermain	RB58: (Laufach -) Aschaffenburg - Frankfurt RE59: Aschaffenburg - Frankfurt Flughafen RB75: Wiesbaden - Aschaffenburg	offen	offen	offen	

Anlage 8

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

ARTIKEL

Der Breitbandatlas

Weiter unten finden Sie häufig gestellte Fragen zum Breitbandatlas.



Suchen...



Info

Vergleich

Stadt Coswig

Privat

Anbindung

Mobil

Anbieter

Verfügbarkeit Mbit/s in %

10 16 30 50 100 200 1000

Stadt Coswig

100 100 96 96 91 58 20

Landkreis Meißen

100 95 84 83 75 50 21Region Oberes
Elbtal/Osterzgebirge**100 98 93 92 87 74 55**

Freistaat Sachsen

100 97 91 90 84 68 45

Deutschland

100 98 95 94 88 78 59



Suchen...



Info

Vergleich

Stadt Coswig

Privat

Anbindung

Mobil

Anbieter

Verfügbarkeit Mbit/s in %

	10	16	30	50	100	200	1000
DSL [?]	96	96	95	95	91	36	0
FTTB/H [?]	20	20	20	20	20	20	20
CATV [?]	53	53	53	53	53	53	0

DSL[?]

96

96

95

95

91

36

0

FTTB/H[?]

20

20

20

20

20

20

20

CATV[?]

53

53

53

53

53

53

0



Suchen...



Info

Vergleich

Stadt Coswig

Privat

Anbindung

Mobil

Anbieter

	Alle	LTE [?]	UMTS [?]
Haushalte	100	100	99
Gemeindefläche	100	100	72
Gewässer	100	100	91
Gewerbliche Nutzfläche	100	100	100
Landwirtschaftliche Flächen	100	100	86
Wald-, Wiesenflächen	100	100	33
Wohnbaufläche	100	100	95
Bahnstrecken	100	100	100
Kreisstraßen	100	100	81
Landstraßen	100	100	74
Wasserstraßen	100	100	98



Anlage 9

Suche **Auswahl** Ticket & Reservierung Zahlung Prüfen & Buchen Bestätigung

Coswig(b Dresden) **Dresden Hbf** Ab: 08:00

1 Erwachsener, 2. Klasse

Hinweis

Was heißt "Zugbindung"?

Was bedeutet "Preisauskunft nicht möglich"?

Aktuelle Informationen zu Corona

Hinfahrt am 14.04.21

Unsere Bestpreise anzeigen¹ €

Bahnhof/Haltestelle	Zeit	Dauer	Umst.	Produkte	Flexpreis
	Früher				Preis für alle Reisenden, Hinfahrt*
Coswig(b Dresden) Dresden Hbf	08:00 08:27	0:27	0	S	VVO-Tarif
<input type="checkbox"/> Details einblenden					
Coswig(b Dresden) Dresden Hbf	08:13 08:31	0:18	0	RE	VVO-Tarif
<input type="checkbox"/> Details einblenden					
Coswig(b Dresden) Dresden Hbf	08:22 08:43	0:21	0	RB	VVO-Tarif
<input type="checkbox"/> Details einblenden					
Coswig(b Dresden) Dresden Hbf	08:30 08:57	0:27	0	S	VVO-Tarif
<input type="checkbox"/> Details einblenden					
Coswig(b Dresden) Dresden Hbf	08:47 09:02	0:15	0	RE	VVO-Tarif
<input type="checkbox"/> Details einblenden					
Coswig(b Dresden) Dresden Hbf	08:50 09:17	0:27	0	S	VVO-Tarif
<input type="checkbox"/> Details einblenden					
Coswig(b Dresden) Dresden Hbf	09:00 09:27	0:27	0	S	VVO-Tarif
<input type="checkbox"/> Details einblenden					
Coswig(b Dresden)	09:22	0:21	0	RB	VVO-Tarif



KONZERN | 0 KOMMENTARE

LTE: Wie es funktioniert. Was es kann. Wo es verfügbar ist.

LTE (Long Term Evolution) ist ein Mobilfunk-Standard. Mit dem Mobilfunknetz können mobile Daten in größerer Menge und höherer Geschwindigkeit über die Luftschnittstelle übertragen werden, als das bei den früheren Mobilfunk-Standards der Fall war. Der Name „Long Term Evolution“ deutet schon darauf hin, dass der Standard für lange Zeit Bestand haben wird. Daran wird auch der Start von 5G nichts ändern. Das LTE-Netz wird für lange Zeit die Basis sein, auf der sich der Mobilfunk in Richtung 5G entwickelt.

Was ist LTE?

Die LTE-Technik wird auch als 4G, die vierte Generation des Mobilfunks, bezeichnet. LTE besteht aus einer Reihe von Erweiterungen zum „Universal Mobile Telecommunications System“ (UMTS) – der dritten Mobilfunkgeneration. Entsprechend besteht 5G aus einer Reihe von Erweiterungen zu LTE. Damit dürfte auch klar sein, dass 5G eine evolutionäre Weiterentwicklung von Mobilfunk ist.

Die Standards werden in der 3rd Generation Partnership (3GPP) festgelegt. Die 3GPP ist eine weltweite Kooperation von Gremien für die Standardisierung im Mobilfunk. Durch die 3GPP wird sichergestellt, dass die Mobilfunkstandards weltweit funktionieren. Basis für das LTE-Netz ist eine IP-Netzwerkarchitektur. Deshalb hat die Deutsche Telekom logischerweise auch ihr Festnetz auf das Internet Protokoll (IP) umgestellt.

Seit wann gibt es LTE?

Das weltweit erste öffentliche LTE-Netz wurde am 14. Dezember 2009 in Stockholm und Oslo in Betrieb genommen. Die erste LTE-Station in Deutschland hat die Deutsche Telekom am 31. August 2010 in Kyritz an der Knatter eingeschaltet.

Wie funktioniert das LTE-Netz?

LTE nutzt unter anderem eine Multiple-Input-Multiple-Output-Antennentechnologie

(MIMO). Aufgrund seiner geringen Latenzzeiten erlaubt LTE die Übertragung von Sprachdiensten (VoLTE: Voice over LTE) und Videotelefonie über das Internetprotokoll sowie den Einsatz zeitkritischer Anwendungen, wie zum Beispiel Online-Games auch auf dem Smartphone. Bei einer Bandbreite von 20 MHz kann eine LTE-Geschwindigkeit von bis zu 300 MBit/s im Downlink und 75 MBit/s im Uplink mit Latenzzeiten unter 20 Millisekunden erzielt werden.

GSM und UMTS sind Vorläufer von LTE

Mit GSM (Global System for Mobile Communications) wurde mobile Kommunikation populär. Die Handys wurden leichter und günstiger. Die Vermarktung von GSM auf der ganzen Welt und der Wettbewerb reduzierten die Kosten für Systemtechnik und Endgeräte. Für die Nutzer hatte GSM den Vorteil, dass selbst über Ländergrenzen hinweg keine neue SIM-Karte und kein neues Endgerät benötigt wurden. Und mit GSM war es möglich, neben den Gesprächen auch Kurzmitteilungen über den Short Message Service (SMS) zu verschicken. In der Spitze wurden in Deutschland 59 Milliarden SMS im Jahr verschickt. Mit dem Aufkommen von WhatsApp, Facebook, Instagram & Co. hat die Beliebtheit der SMS stark abgenommen. 2018 wurden noch 8,9 Milliarden SMS in Deutschland verschickt.

Mit GSM wurde zudem weltweit die 112 als „Worldwide Emergency Telephone Number“ standardisiert. Noch heute ist das GSM-Netz der Mobilfunk-Standard mit der größten Flächenausbreitung. Wobei die LTE-Netzabdeckung in den ländlichen Regionen mittlerweile stark aufgeholt hat. Insgesamt liegt die Bevölkerungsabdeckung im Mobilfunknetz der Telekom in Deutschland mittlerweile bei über 98 Prozent.

UMTS ist der Mobilfunkstandard der dritten Generation (3G). Im UMTS-Netz wurden deutlich höhere Datenraten möglich als im GSM-Netz. UMTS erreicht Datenübertragungsraten von bis zu 42 MBit/s. Bei GSM sind es maximal 220 Kbit/s. Die große Neuerung im UMTS-Netz war, dass mit der höheren Datenrate auch Musikdateien übertragen werden können. LTE schafft hingegen bis zu 300 MBit/s im Downlink und 75 MBit/s im Uplink. Das Netz ist mit LTE also deutlich schneller und ermöglicht auch das Übertragen von Videos und sogar Streaming.

Durch die Versteigerung der UMTS-Lizenzen im Juli/August 2000 nahm die Bundesrepublik Deutschland 98,8 Milliarden Deutsche Mark (entspricht etwa 50 Milliarden Euro) ein. UMTS konnte die hochgesteckten Erwartungen nicht erfüllen. Die Übertragungsraten befriedigten den steigenden Datenhunger der Kunden nicht auf Dauer. Dennoch verhalf das iPhone dem mobilen Internet zum Durchbruch. Und das, obwohl das erste iPhone UMTS nicht lesen konnte. 2007 wurde das iPhone exklusiv von der Telekom in den deutschen Markt eingeführt. Der Beginn einer einmaligen Erfolgsgeschichte. Das iPhone 4 bot erstmals UMTS-Datenübertragung über HSUPA mit einer Geschwindigkeit von bis zu 5,7 MBit/s.

Ein weiterer Vorteil von LTE: Beim Aufbau des Netzes konnten die Mobilfunkmasten mitgenutzt werden, die für GSM und UMTS bereits aufgestellt worden waren. Es musste

Anlage 11



TOURISMUS

Angebote in den 13 Weinregionen

Urlaub fast vor der eigenen Haustür wird für viele Deutsche immer attraktiver. Insbesondere in den Weinregionen gehen reizvolle Landschaften, Kultur, Gastfreundschaft und Genuss eine wunderbare Verbindung ein. Natürlich kommen auch moderne Freizeitaktivitäten und Aktivurlaube nicht zu kurz.

Ob Wasserski- und Drachenflugangebote an der Mosel, Kajak-Touren auf dem Main, Freeclimbing in Württemberg oder Motorroller-Touren in der Pfalz, in deutschen Weinregionen ist einiges geboten.

Wer Entspannung sucht, findet unter zahlreichen Wein- und Wellness-Angeboten bestimmt das Richtige.

Weinstraßen führen die Besucher in vielen Weinbaugebieten an die schönsten Orte der Region. Ganz hervorragend lassen sich die Weinlande auch auf dem Fahrrad erkunden. Hier bieten sich selbstverständlich Touren entlang der Flüsse an, die sich durch die meisten Weinbaugebiete schlängeln.

Die Touristeninformationen in vielen Gebieten halten spezielle Radwanderkarten bereit, inklusive ausgearbeiteter Tourenvorschläge und Pauschalarrangements.

Zur Rast laden die typischen Straußwirtschaften ein. Hier bewirten die Winzer ihre Gäste mit preiswertem und regionaltypischem Essen, dazu wird Wein aus eigenem Anbau ausgeschenkt.

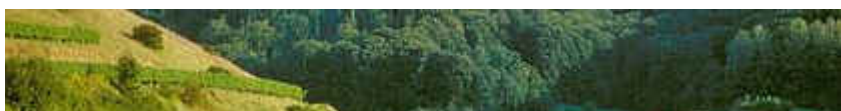
Der krönende Abschluss eines erlebnisreichen Tages in den Weinregionen ist die Einkehr und Übernachtung direkt vor Ort beim Winzer. Hier gehen Genuss und Gastfreundschaft Hand-in-Hand.

Wir wünschen genüssliche Stunden dort, wo der Wein in Deutschland wächst.



Ahr

Die Ahr ist mit etwa 560 Hektar Rebfläche eines der kleinsten Weinanbaugebiete Deutschlands. An den Steilhängen über dem Fluss gedeihen vor allem Rotweine. Doch nicht nur die Liebhaber eines exzellenten Roten pilgern gern ins Rotweinparadies Deutschlands. [weiterlesen](#)





Baden

Das Weinbaugebiet Baden, mit 16.000 Hektar Rebfläche das drittgrößte Deutschlands, erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung über eine Länge von etwa 400 Kilometern. [weiterlesen](#)



Franken

Der Bocksbeutel ist das Markenzeichen des Frankenweins, der seit über 1200 Jahren vor allem am Main angebaut wird. Das fränkische Weinland begrenzen die Rhön im Norden, der Steigerwald im Osten, das Taubertal im Süden und der Spessart im Westen. [weiterlesen](#)





Hessische Bergstraße

Wenn es im März oder April mancherorts noch fröstelt, setzt an der Hessischen Bergstraße schon die Mandelblüte ein. Denn der Frühling beginnt meist ein paar Tage früher. [weiterlesen](#)



Mittelrhein

Eine malerische Kulisse bietet das Rheintal zwischen Bingen und Bonn. Von Burgen gekrönte Rebhänge und mittelalterliche Städtchen schmücken das Rheinufer. [weiterlesen](#)



Mosel

Das Anbaugebiet an Mosel, Saar und Ruwer gilt als älteste Weinregion Deutschlands. Die Römer brachten den Weinbau in großem Stil an die Mosel. [weiterlesen](#)



Nahe

An der Nahe erwarten den Besucher sanftes Grün, romantische Flusstäler und dramatische Felsformationen. Dazu gastfreundliche Winzer und ihre vielfältigen Weine. [weiterlesen](#)



Pfalz

Die Pfalz hat viele Superlative: Das größte Weinfest der Welt in Bad Dürkheim, aber auch die erste und bekannteste Weinroute, die Deutsche Weinstraße. [weiterlesen](#)





Rheingau

Einer Laune der Natur ist es zu verdanken, dass der sonst in Richtung Norden fließende Rhein bei Wiesbaden fast im rechten Winkel nach Westen abbiegt. [weiterlesen](#)



Rheinhessen

Tausend sanfte Hügel. Und Reben, so weit das Auge reicht – das ist Rheinhessen, Deutschlands größtes Weinanbaugebiet. [weiterlesen](#)



Saale-Unstrut

Zwei Flüsse geben dem Anbaugebiet seinen Namen, denn die meist terrassierten Weinberge liegen vor allem in den engen Flusstälern von Saale und Unstrut. [weiterlesen](#)



Sachsen

Sachsen ist das nordöstlichste und eines der kleinsten Weinanbaugebiete Deutschlands. Erst bei Dresden, am 51. Grad nördlicher Breite, beginnen die Weinberge. [weiterlesen](#)



Württemberg

Unter Deutschlands großen Weinbaugebieten belegt Württemberg Platz vier. Hier dominieren mit fast 70 Prozent die roten Rebsorten in den Weinbergen. [weiterlesen](#)

Große Kreisstadt Coswig

**Aktualisierung und Fortführung des
Stadtteilentwicklungskonzeptes Coswig Spitzgrund**

23. April 2020

dr. braun & barth freie architekten dresden

Bürogemeinschaft für Architektur Städtebau Dorfplanung, Tharandter Straße 39, 01159 Dresden



Auftraggeber:

Große Kreisstadt Coswig
Karrasstraße 2
01640 Coswig

Herr Weimann, Leiter Fachbereich Bauwesen
Frau Fitzthum-Hahn, Leiterin Stadtplanung im Fachbereich Bauwesen

Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig
Radebeuler Straße 9
01640 Coswig

Frau Engel, Geschäftsführerin
Frau Richter, Leiterin Technik und Wohnungsverwaltung

Auftragnehmer:

Bürogemeinschaft freier Architekten Dr. Braun & Barth
Dr. Barbara Braun
Tharandter Straße 39
01159 Dresden

Frau Dr. Braun
Frau Teichert

1	Allgemeine Angaben	5
1.1	Ziele und Aufgabenstellung	5
1.2	Methodik und Beteiligung	5
2	Grundlagen und Einordnung	6
2.1	Gebietsabgrenzung	6
2.2	Einordnung in gesamtstädtischen Kontext	7
2.3	Einordnung in Planungsgrundlagen	7
2.3.1	Stadtentwicklungskonzepte (INSEK, SEKO)	7
2.3.2	Gebietsbezogenes Integriertes Handlungskonzept (GIHK) „Coswig-Mitte“ (2016)	9
2.3.3	Flächennutzungsplan (FNP)	9
2.3.4	Bebauungspläne	9
2.3.5	Lärmaktionsplan Stadt Coswig	9
3	Analyse	11
3.1	Demografie und soziale Situation	11
3.1.1	Altersstruktur (statistischer Bezirk 016, 017)	11
3.1.2	Sozialstruktur	13
3.1.3	Künftige Bevölkerungsentwicklung	13
3.2	Städtebau und Denkmalschutz / Funktionen und Nutzungen	14
3.2.1	Geschichte	14
3.2.2	Großwohnsiedlung „Am Spitzgrund“	14
3.3	Wohnen	14
3.3.1	Wohnungsbestand	14
3.3.2	Mieten	15
3.3.3	Sozialwohnungen	15
3.4	Einzelhandel und Nahversorgung	16
3.5	Sonstige Wirtschaft und Gewerbe	16
3.6	Soziale Infrastruktur	17
3.6.1	Kindertagesstätte	17
3.6.2	Schulen	17
3.6.3	Spiel-/ Sportplätze	17
3.6.4	Jugendfreizeitangebote	17
3.6.5	Gesundheit / Pflege	17
3.6.6	GIHK-Gebiet „Coswig-Mitte“	18
3.7	Technische Infrastruktur	18
3.8	Grün- und Freiflächen	18
3.8.1	Friedewald	18
3.8.2	Grünverbindungen/ -flächen	18
3.8.3	Wohnhöfe	18

3.9	Verkehr	19
3.9.1	Straßennetz	19
3.9.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	19
3.9.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	19
3.9.4	Radverkehr	21
3.9.5	Fußverkehr.....	21
4	Zusammenfassung, Stärken und Schwächen	22
4.1	Stärken / Schwächen, Chancen / Risiken	22
4.2	Handlungsbedarfe /-felder	22
5	Strategien und Konzeption	24
5.1	Zielstellungen und Maßnahmen in den Handlungsfeldern	24
5.1.1	Grüner Stadtteil.....	24
5.1.2	Bevölkerungs- und Wohnungsmix	25
5.1.3	Mobilität.....	27
5.1.4	Ruhender Verkehr (Stellplätze)	28
5.1.5	(Nah-) Versorgung	34
5.1.6	Soziales	34
5.2	Maßnahme- und Umsetzungskonzept.....	34
5.3	Finanzierungskonzept.....	36
5.4	Berücksichtigung von Querschnittsthemen	36
5.4.1	Umwelt- und Klimaschutz	36
5.4.2	Barrierefreiheit	37
5.5	Bürgermitwirkung / bürgerschaftliches Engagement.....	37
5.5.1	Grüner Stadtteil / Umwelt / Klima.....	37
5.5.2	Ausstattung / Freiflächennutzung	37
5.5.3	Wohnungen.....	38
5.5.4	Soziales, Versorgung und Infrastruktur	38
5.5.5	Verkehr	39
6	Evaluation und Monitoring.....	41
6.1	Liste der lokalen Akteure	41

1 Allgemeine Angaben

1.1 Ziele und Aufgabenstellung

Mit vorliegendem Konzept wird das Stadtentwicklungskonzept (SEKO) für den Coswiger Stadtteil Spitzgrund fortgeführt. Dieses wurde im Jahr 2007 aufgestellt und zuletzt im Jahr 2012 aktualisiert.

Die Bevölkerung der ab dem Jahr 1968 errichteten Großwohnsiedlung „Am Spitzgrund“ wird aktuell zu einem Großteil durch Senioren*Innen gebildet. Daher besteht zum einen der Bedarf an seniorengerechten Wohnungen mit entsprechendem Wohnumfeld. Zum anderen soll das Wohngebiet wieder attraktiv für junge Familien werden. Derzeit gibt es eher kleine Wohnungen ohne Aufzüge, kaum Spielmöglichkeiten, nicht ausreichend Stellplätze für Kfz. Das Ziel ist, zukünftig eine altersgemischte Bevölkerung anzusprechen. Die derzeitige Stellplatzsituation wird als akuter Missstand bewertet, weshalb sie zu thematisieren ist.

Neben den Mehrfamilienhäusern in Plattenbauweise gehören eingeschossige Siedlungshäuser, ein Seniorenwohnpark, ein Pflegeheim, ein Behindertenwohnheim, ein Kinderheim sowie eine Förderschule und eine Kindertagesstätte zum Stadtteil Spitzgrund. Einkaufsmöglichkeiten befinden sich im Nahversorgungszentrum Spitzgrund.

Die Lage des Stadtteils am Stadtrand, der unmittelbar angrenzende Friedewald, der Baumbestand und die begrünten Innenhöfe verleihen dem Gebiet ein „grünes“ Image, welches seine Attraktivität begründet und bei einer Umgestaltung als Potenzial betrachtet wird und ausgebaut werden soll.

1.2 Methodik und Beteiligung

Vor Beginn der Arbeit wurden die Wohnungsunternehmen, welche Wohnungen im Spitzgrund vermieten – die Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig (WBV) und die Wohnungsgenossenschaft Coswig (WGC) - sowie die MEISOP gGmbH Coswig als Träger des Pflege- und Behindertenwohnheimes von der Stadt Coswig zur Mitarbeit am SEKO aufgerufen. Die WBV und die MEISOP kamen diesem Anliegen nach und waren von Anfang an am Prozess beteiligt.

Nach Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Untersuchung wurden weitere lokale Akteure gebeten, Hinweise und Anregungen beizusteuern. Dies waren das Kinder- und Jugenddomizil Coswig e.V., die Kindertagesstätte „Spitzgrundspatzen“, das Förderzentrum „Peter Rosegger“ sowie die Quartiersmanagerin des GIHK-Gebietes.

Im November 2019 wurde der Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung (SWA) der Stadt Coswig über die ersten Ergebnisse des SEKO informiert.

Im Dezember 2019 wurde das Konzept den Mietern der WBV vorgestellt und im Anschluss für alle Anwohner und Bürger Coswigs im Bauamt des Rathauses bis Mitte Januar zur Einsicht ausgelegt, um Anregungen und Hinweise aufzunehmen. Eine Auswertung ist in Kapitel 5.5 enthalten.

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung wurde das SEKO nochmals im Januar 2020 vorgestellt. Den inhaltlichen Schwerpunkt bildete hier der Umgang mit den städtischen Garagenkomplexen. Das Stadtentwicklungskonzept wird dem SWA voraussichtlich im Mai 2020 final vorgestellt mit dem Ziel der Beschlussfassung im Stadtrat am 27.05.2020.

2 Grundlagen und Einordnung

2.1 Gebietsabgrenzung

Untersuchungsraum ist der Stadtteil Spitzgrund mit einer Fläche von ca. 46 ha. Dessen Stadtteilzentrum bildet das Nahversorgungszentrum, welches gut erreichbar gelegen ist und Waren des täglichen Bedarfs anbietet.

Zur Analyse wird das Stadtgebiet in drei Bereiche untergliedert:

- Bereich A: Wohngebiet vorrangig mit Plattenbauten der WBV, Förderschulzentrum, Stadtteilzentrum, Dienstleistungszentrum der WBV, Kinderheim
- Bereich B: Altenpflegeheim, Behindertenwohnheim und Hortbetreuung der MEISOP gGmbH, Technische Werke Coswig (TWC)
- Bereich C: Wohngebiet mit Plattenbauten der Wohnungsgenossenschaft Coswig (WGC), Siedlungshäuser, Seniorenwohnpark der WGC, Gesundheitszentrum Ahornstraße, Kindertagesstätte, Geschäftsstelle der WGC



Abb.: Luftbild mit Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und den drei Teilbereichen
 [Quelle Luftbild vom 21.6.2017: Geoportail Landkreis Meißen, Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen]

Das Wohnungsunternehmen WBV Coswig sowie die MEISOP planen bauliche Veränderungen im Stadtgebiet und wirkten am Städtebaulichen Entwicklungskonzept mit. Die Bestandsaufnahme umfasst das Gesamtgebiet, vertieft aber die Bereiche A (WBV) und B (MEISOP). Darauf aufbauend wird die Maßnahmeplanung vertieft für die Bereiche A und B erarbeitet. Für den Bereich C kann ein Entwicklungskonzept nachgezogen werden, sobald Interesse daran besteht.

2.2 Einordnung in gesamtstädtischen Kontext

Der Stadtteil Spitzgrund ist ein Wohngebiet am nordöstlichen Stadtrand von Coswig. Wegen seiner Lage am Friedewald und der zahlreichen Grünflächen im Gebiet ist es beliebt bei der Bevölkerung.

Über die Moritzburger Straße - Hauptstraße - Bahnhofstraße ist das Gebiet an die Innenstadt und an den Bahnhof Coswig angeschlossen (Entwicklungssachse).

Die Bahnlinie (Berlin - Elsterwerda - Dresden, Bahnstrecke 6248) trennt den Stadtteil räumlich von der Innenstadt. Bahnunterführungen existieren an der Moritzburger Straße sowie 600 m südlich an der Hohensteinstraße. Eine weitere Unterführung bildet die Auerstraße 650m nördlich; zwischen Wohngebiet und Auerstraße verläuft jedoch der Lockwitzbach als starkes natürliches Hindernis.

2.3 Einordnung in Planungsgrundlagen

2.3.1 Stadtentwicklungskonzepte (INSEK, SEKO)

2002: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Coswig [1]

Das INSEK der Stadt Coswig untersuchte verschiedene Themenbereiche der ganzheitlichen Stadtentwicklung und formulierte Ziele allgemeiner Art. Die städtebaulich räumliche Entwicklung war ein gleichberechtigtes Thema neben Wirtschaft, Verkehr, Umwelt, sozialer und technischer Infrastruktur, Denkmalschutz, Kultur usw.

Aus dem INSEK wurden fortlaufend Entwicklungskonzepte fortgeschrieben, so auch das vorliegende SEKO und dessen Maßnahmen.

2007: Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKO) der Großen Kreisstadt Coswig [2]

Das SEKO betrachtete die Situation der Gesamtstadt und formulierte Fachkonzepte für die Bereiche

- Städtebau und Denkmalpflege
- Wohnen
- Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Handel und Tourismus
- Verkehr und technische Infrastruktur
- Umwelt
- Kultur und Sport
- Bildung und Erziehung
- Soziales
- Finanzen

Das Wohngebiet Spitzgrund war in den 1990er Jahren Fördergebiet nach StWENG mit Maßnahmen zur Weiterentwicklung großer Neubaugebiete.

Im März 2006 lag der Leerstand im Bereich der Großwohnsiedlung Spitzgrund bei 3,9 %. Die Leerstandsquote lag damit deutlich unter der des Wohngebietes „Dresdner Straße“. Zum Stadtgebiet Spitzgrund wurde eingeschätzt, dass es sehr ruhig und naturnah gelegen ist, kleinere Wohnungen aufweist, eine gewachsene Bewohnerstruktur hat, die sozialen Beziehungen und die Infrastruktur (noch) funktionieren. Das Gebiet war besonders beliebt bei der älteren Bevölkerung. [2, Kap. 4.2.3.2]

Auf die Gefahr eines künftigen Leerstandes wegen der Altersstruktur wurde hingewiesen, wenn keine jungen Menschen ins Gebiet nachziehen. [2, Kap. 4.2.3.2]

Der Bevölkerungsbaum zeigte, dass zu diesem Zeitpunkt bereits ein Drittel der Bevölkerung über 65 Jahre alt war. Auf die Dringlichkeit eines Handlungskonzeptes wurde hingewiesen. [2, Kap. 4.2.3.3]

Der Spitzgrund wurde als Umstrukturierungsgebiet eingeordnet mit folgenden Zielen und Maßnahmen:

- Umgestaltung von Grundrissen
- Rückbau von Einzelgebäuden zur Verbesserung der Gebietsstruktur mit kombiniertem geschossweisen Rückbau (Charakter Gartenstadt)
- Anbau von Aufzügen für langfristig bestehende Gebäude
- Altersgerechte Gestaltung von Wohnungen
- Förderung des Zuzuges junger Menschen / landschaftsnahes Wohnen für jüngere Bevölkerungsgruppen
- Erhaltung der gebietsnahen sozialen Infrastruktur
- Erhalt des wohnungsnahen Handels und der Infrastruktur
- Erhalt mindestens einer Kindertagesstätte
- Erhalt / Ausbau sozialer Angebote (Treff, Mittagstisch)
- Erhalt / Ausbau Abenteuerspielfläche und Wanderwege
- Erhalt und Pflege des Grüns in den Innenhöfen
- evtl. teilweiser Rückbau der großen Garagenkomplexe am Waldrand
- Lärmschutz durch Verkehrsberuhigung

2007: Städtebauliches Entwicklungskonzept / Stadtumbaukonzept / Quartierentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund [3]

Das Stadtumbaukonzept ist eine Fortführung des SEKO Coswig [2] für die Wohngebiete „Dresdner Straße“ und „Spitzgrund“.

Der Leerstand der Mehrfamilienhäuser in Plattenbauweise im Spitzgrund erhöhte sich vom März 2006 zum August 2007 um 2,2 % auf 6,1 %. [2, Kap. 2.2.5.2]

Maßnahmen für das Wohngebiet Spitzgrund:

- Rückbau Moritzburger Straße 76 (60 WE) und Moritzburger Straße 92 (40 WE) bei Eintreffen der Leerstandsprognose im Jahr 2013
- Rückbau weiterer Gebäude, wenn der Leerstand anhält
- etagenweiser Rückbau sinnvoll (hohe Wohnqualität bei dreigeschossiger Bebauung)
- Anlage von Gemeinschaftsbereichen (Sitz-, Ruhebereich, Spielangebot)
- Erhalt / Ergänzung von fußläufigen Verbindungen
- Freiraumgestaltung Innenhof / Mietergärten
- Abriss / Umnutzung ehemalige Wohngebietsgaststätte

2012: Städtebauliches Entwicklungskonzept / Stadtumbaukonzept / Quartierentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund [4]

Der Leerstand lag in den vergangenen Jahren bei moderaten 6 - 8 % des Wohnungsbestandes. Der Altersdurchschnitt stieg weiter an. Knapp die Hälfte der Einwohner des Spitzgrundes waren älter als 65 Jahre. Im Jahr 2010 erfolgte der Rückbau der Moritzburger Straße 76 durch die Wohnungsgenossenschaft Coswig.

Maßnahmen für das Wohngebiet Spitzgrund:

- kein weiterer Gebäuderückbau
- schrittweiser altersgerechter Umbau der Gebäude und Freiflächen, Grundrissumgestaltung
- Verbesserung der Verkehrs- und Wegebeziehungen, der Grünbereiche und der Stadt- raumqualität
- etagenweiser Rückbau kann sinnvoll sein (hohe Wohnqualität dreigeschossiger Bauweise)

2.3.2 Gebietsbezogenes Integriertes Handlungskonzept (GIHK) „Coswig-Mitte“ (2016)

Das GIHK entstand auf Grundlage des Programmes „Nachhaltige soziale Stadtentwicklung“. Es soll die Situation von Langzeitarbeitslosen, Einkommensschwachen und Migranten in sozial benachteiligten Stadtgebieten nachhaltig verbessern. Verschiedene niedrigschwellige Vorhaben werden gefördert.

Das GIHK-Gebiet umfasst eine Fläche vom Wohngebiet „Dresdner Straße“ bis zum Wohngebiet „Am Spitzgrund“.

Für das GIHK-Gebiet werden folgende Aussagen getroffen (insbes. Aussagen „Spitzgrund“):

- „Im nahen Umkreis von Coswig, z.B. Weinböhlen und Radebeul, gibt es keine vergleichbaren Großwohnsiedlungen mit verhältnismäßig geringen Mieten. Dies führt zu einer Konzentration einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen.“
- „Eine gute soziale Durchmischung ist wichtig ...“
- Die Bewegungsströme im GIHK-Gebiet gehen zwischen „Dresdner Straße“ und „Spitzgrund“ hin und her. Seit einigen Jahren verläuft die Buslinie genau entlang der Entwicklungsachse Hauptstraße - Moritzburger Straße.
- Förderschulzentrum Peter Rosegger: ein Projekt zur Kompetenzentwicklung mit Zugangsvoraussetzung soziale Benachteiligung; hierbei 2/3 der Kinder aus Coswig GIHK-Gebiet, 1/3 aus Landkreis
- Kinder- und Jugenddomizil: stationäre Kinder- und Jugendhilfe, hauptsächlich Kinder aus SGBII-Haushalten
- Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig: hohe Anzahl von Wohnungen, für die vom Landratsamt Kosten der Unterbringung bezahlt werden, Schätzung WBV: 50 %; perspektivisch eher Nachfrage nach großen Wohnungen

Grundsätzlich wird zum Thema Stadtentwicklungsmaßnahmen angestrebt, Bevölkerungsgruppen in für sie relevante Entscheidungen bei baulichen Veränderungen, Wohnumfeldgestaltung, Nutzung von Brachflächen mit einzubeziehen. Dies soll gemeinsam mit dem Quartiersmanagement im Rahmen des GIHK realisiert werden.

Im Ergebnis wurden verschiedene Angebote im GIHK-Gebiet geschaffen (z.B. Quartiersmanagement, Bürgerberatung, Eltern-Kind-Kurse, Sprachhilfe, Sport).

2.3.3 Flächennutzungsplan (FNP)

Die Stadt Coswig verfügt über einen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2006, welcher derzeit fortgeschrieben wird. Die Beteiligung zum Entwurf erfolgte im Juli / August 2019.

2.3.4 Bebauungspläne

2015: Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Seniorenwohnpark Spitzgrund“

2018: Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Junges Wohnen im Spitzgrund“

2.3.5 Lärmaktionsplan Stadt Coswig

Mit Stand vom 25.11.2016 liegt Stufe II des Lärmaktionsplanes vor. Ein Großteil des Stadtgebietes Spitzgrund wird dem Belastungsbereich 1 zugeordnet, in welchem Emissionen durch die Bahnstrecke 6248 ABS Leipzig-Dresden auftreten. Der Belastungsbereich reicht bis 500 m östlich der Bahnstrecke und wird als stark belastet eingestuft.

Als vom Lärm belastete sensible Bereiche mit „empfindlichen Nutzungen“ werden die Kindertagesstätte Ahornstraße 11, die Förderschule Platanenweg 1 und das Pflegeheim Friedewaldstraße 10 genannt.

Im Lärmaktionsplan werden mögliche aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Lärminderung benannt, die im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn AG liegen. Eine Umsetzungsverpflichtung ergibt sich aus dem kommunalen Lärmaktionsplan für die Deutsche Bahn AG nicht.

Als mögliche passive Lärmschutzmaßnahmen werden Lärmschutzfenster und -türen, die Dämmung von Außenwänden und Dächern und der Einbau von schalldämmten Wandlüften genannt. Dichte Gehölze bewirken eine psychologische Minderung der Schallwirkung auf das Wohngebiet.

3 Analyse

3.1 Demografie und soziale Situation

3.1.1 Altersstruktur (statistischer Bezirk 016, 017)

Die aktuelle Altersstruktur wird vergleichend für die Jahre 1992, 2005 und 2019 ausgewertet.

Daten der Jahre 1992 und 2005 liegen aus dem gesamtstädtischen SEKO von 2007 vor und wurden für Stadtteile bzw. statistische Bezirke erhoben. Der Vergleichbarkeit halber wird die damalige Abgrenzung beibehalten.

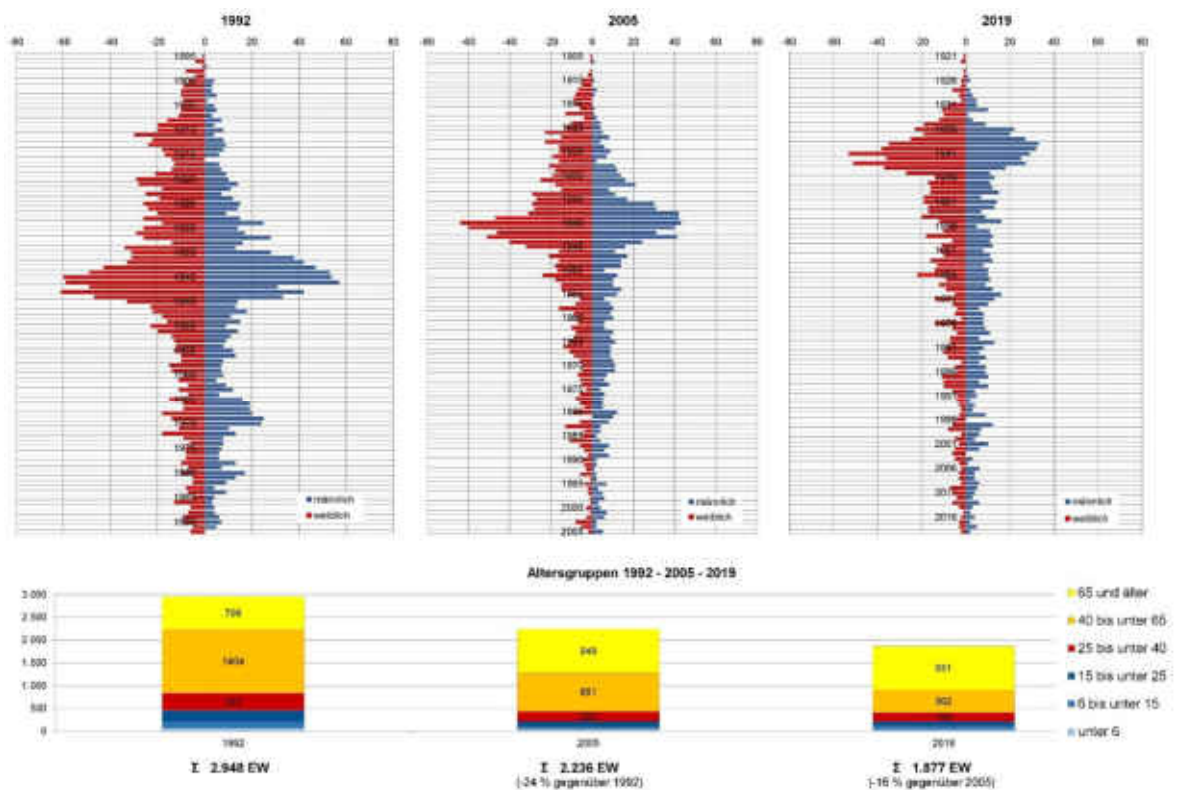


Abb. links:

Karte zum Umgriff der Bevölkerungsentwicklung im Vergleich

Abb. unten:

Bevölkerungspyramide und Altersgruppen im Vergleich 1992 - 2005 - 2019



Gegenüber 1992 ist ein Bevölkerungsrückgang von 36 % zu verzeichnen.

Altersstruktur (Plattenbauten Spitzgrund)

Als Grundlage für ein künftiges Monitoring wurde die Zusammensetzung der Bevölkerung abschließend für das Gebiet erfasst, das für das SEKO Spitzgrund relevant ist:



Abb.: Umgriff und Bevölkerungspyramide 2019 (Stichtag 13.11.2019)

Der korrigierte Umgriff bestätigt die Erkenntnisse, die aus der Auswertung der statistischen Bezirke gewonnen wurde.

Die Altersstruktur im betrachteten Gebiet ist unausgewogen: Die Jahrgänge zwischen 1935 und 1945 sind am stärksten vertreten. Es gibt kaum Kinder, Jugendliche und in Familien wohnende Erwachsene. Es ist eine „Überalterung“ des Stadtgebietes feststellbar. Die Bewohner des Pflegeheimes, dort mit Hauptwohnsitz gemeldet, sind zwar im Umgriff enthalten. Trotzdem ist in allen Analysejahren feststellbar, dass die 1935 bis 1945 Geborenen die stärkste Bevölkerungsgruppe stellen.

Bei einem Vergleich der Altersstruktur mit der Gesamtstadt Coswig und dem Landkreis Meißen zeigt sich, dass die Menschen ab 65 Jahren im Gebiet Spitzgrund deutlich stärker vertreten sind:

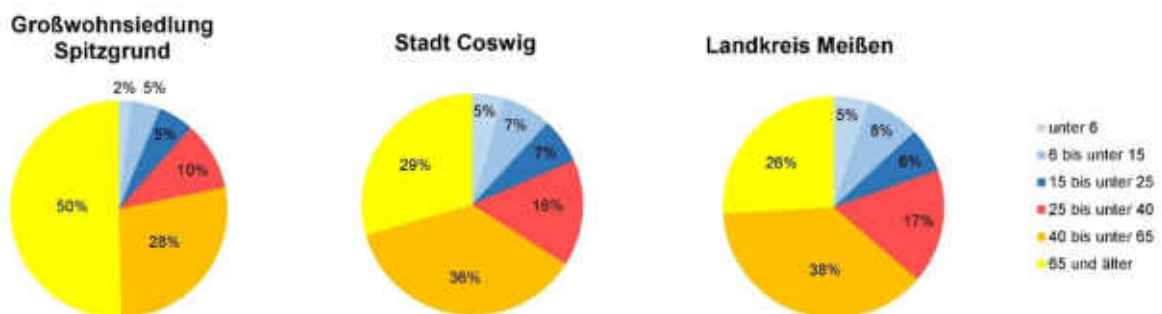


Abb.: Altersgruppen im Spitzgrund, der Gesamtstadt Coswig und dem Landkreis Meißen

Daten Plattenbauten Spitzgrund Stichtag 13.11.2019, Quelle Einwohnermeldeamt Coswig
 Daten Gesamtstadt Coswig Stichtag 31.12.2015, Quelle Statistisches Landesamt Sachsen
 Daten Landkreis Meißen Stichtag 31.12.2015, Quelle Statistisches Landesamt Sachsen

3.1.2 Sozialstruktur

Im Untersuchungsraum Spitzgrund leben 1.877 Einwohner (Stichtag 10.7.2019). Von diesen sind 39 Personen arbeitslos und Leistungsempfänger nach SGB II bzw. SGB III sowie 36 Personen Leistungsempfänger nach SGB XII (Ende November 2019).

	Untersuchungsraum Spitzgrund		Stadt Coswig	
	absolut	anteilig	absolut	anteilig
Einwohner	1.877 Personen		20.831 Personen	
arbeitslose SGB II + III-Empfänger	39 Personen	2,1 %	520 Personen	2,5 %
Einwohner 15 bis unter 65 Jahre	805 Personen		12.222 Personen	
arbeitslose SGB II + III-Empfänger	39 Personen	4,8 %	520 Personen	4,3 %
Einwohner über 65 Jahre	951 Personen			
SGB XII-Empfänger	36 Personen	3,4 %		

Der Anteil der Leistungsempfänger nach SGB II und III entspricht im Untersuchungsraum Spitzgrund etwa der Gesamtstadt Coswig.

Leistungsempfänger im SGB II, welche in Arbeit sind, die Leistungen nur aufstockend bekommen, sind hier nicht aufgeführt.

SGB II – Das Sozialgesetzbuch Zweites Buch regelt die Grundsicherung für Langzeitarbeitslose und Personen, deren Einkommen unter dem Existenzminimum liegen. Es umfasst die steuerfinanzierten Leistungen. Sie werden vom Jobcenter gezahlt.

SGB III – Das Sozialgesetzbuch Drittes Buch regelt die Grundsicherung für Arbeitslose, die Anspruch auf Arbeitslosengeld haben. Es umfasst die beitragsfinanzierten Leistungen aus der Arbeitslosenversicherung. Die Leistungen werden von der Agentur für Arbeit gezahlt.

SGB XII – Das Sozialgesetzbuch Zwölftes Buch regelt Hilfe zum Lebensunterhalt und Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung.

Insbesondere die Wohnungen in den Plattenbauten bieten angemessenen Wohnraum für Leistungsempfänger und erschwingliche Mieten für einkommensschwache Haushalte.

Der Anteil ausländischer Bewohner liegt im Gebiet Spitzgrund mit 2 % (10.7.2019) unter dem Anteil der Gesamtstadt Coswig mit 3 % (31.12.2015).

3.1.3 Künftige Bevölkerungsentwicklung

Ohne Steuerung wird die Bevölkerungszahl weiter rückläufig sein und sich stark verringern, wenn die 1935 bis 1945 Geborenen sterben bzw. in andere Wohnformen umziehen. Um dem damit einhergehenden drohenden Leerstand entgegenzuwirken, ist dringend ein Zuzug erforderlich. Eine stabile Bevölkerung kann erreicht werden, wenn generationenübergreifend Bewohner vorhanden sind. Der überwiegende Teil der Wohnungen sind jedoch Zweiraumwohnungen und auf Grund ihrer Größe für Familien ungeeignet. Die Schaffung von Drei- und Vierraumwohnungen in Ergänzung zum derzeitigen Angebot hat Priorität im Umbaukonzept, ebenso wie die Anpassung des Freiraumes.

Da die Coswiger Wohngebiete „Dresdner Straße“ und „Am Spitzgrund“ im Umfeld bis Radebeul und Meißen die einzigen Plattenbaugebiete sind, sind sie umso gefragter als Wohnstandorte im Niedrigpreissegment. Eine entsprechende Nachfrage nimmt die WBV wahr.

3.2 Städtebau und Denkmalschutz / Funktionen und Nutzungen

3.2.1 Geschichte

Das Untersuchungsgebiet ist aus baulicher Sicht ein gemischter Stadtteil:

Die Bebauung begann Anfang des 20. Jahrhunderts mit der Errichtung des Wettinstiftes als Pflegeheim, welches 1913 eingeweiht wurde. Es ist auch heute ein Pflegeheim und steht als Einzeldenkmal unter Schutz. In den 1920er und 1930er Jahren wurden eingeschossige Siedlungshäuser als Einzel- und Doppelhäuser gebaut. Ab dem Jahr 1968 entstand die Großwohnsiedlung mit 1.475 Zwei- und Drei-Raumwohnungen in industrieller Bauweise.

Im Jahr 2016 wurde der Seniorenwohnpark fertiggestellt. Derzeit wird das Gebiet der Siedlungshäuser mit Reihenhäusern für junge Familien verdichtet.

3.2.2 Großwohnsiedlung „Am Spitzgrund“

Die Plattenbausiedlung „Am Spitzgrund“ soll im vorliegenden Entwicklungskonzept vertieft betrachtet werden. Sie wurde wie zahlreiche andere Siedlungen zu DDR-Zeiten mit staatlichen Mitteln errichtet, um den Wohnraummangel auszugleichen. Mit den Wohnhäusern entstanden im Gebiet ein Kindergarten, eine Schule, eine Kaufhalle und eine Wohngebietsgaststätte.

Zur Zeit der Aufstellung des Einzelhandelszentrenkonzeptes der Stadt Coswig im Jahr 2010 waren Kaufhalle und Gaststätte eine Brachfläche. Deren Belebung ist gelungen, so dass sich hier das Nahversorgungszentrum für den Stadtteil Spitzgrund etablieren konnte.

In der Stadt Coswig entstand ab 1976 eine weitere Plattenbausiedlung, das Wohngebiet „Dresdner Straße“ mit 3.220 Wohnungen. Durch die Straßenbahnlinie, die Coswig mit Dresden verbindet, die Nähe zum Bahnhof und zur Staatsstraße S 82 ist es verkehrlich besser angeschlossen. Das Wohngebiet am Spitzgrund punktet durch seine landschaftlich schöne Lage am Friedewald.

3.3 Wohnen

3.3.1 Wohnungsbestand

Die ersten Wohngebäude im Gebiet waren Siedlungshäuser in Form von Einzel-, Doppel- und kleinen Mehrfamilienhäusern. Baubeginn war in den 1920er / 1930er Jahren.

Im Jahr 1968 begann der Bau des Wohngebietes „Am Spitzgrund“ mit 1.475 Zwei- und Drei-Raumwohnungen. Die umliegenden Gemeinden verfügen nicht über Wohnungen in Großwohnsiedlungen, so dass die Coswiger Wohngebiete „Am Spitzgrund“ und „Dresdner Straße“ den Bedarf an diesen Wohnformen auch für das Umfeld decken.

Derzeit bieten die kommunale Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig (WBV) im Gebiet Spitzgrund 550 Wohnungen, die Wohnungsgenossenschaft Coswig/Sachsen eG (WGC) 615 Wohnungen in Plattenbauten zur Miete an. 210 Wohnungen wurden privatisiert.

Seit 2016 besteht im Stadtgebiet ergänzend ein Seniorenwohnpark mit ca. 180 seniorengerechten und barrierefreien Ein- bis Dreiraumwohnungen. Diese werden durch die WGC vermietet.

Derzeit im Bau ist ein „Wohnpark für Junge Familien“ mit 25 Reihenhäusern (WGC). Diese werden eine Größe von Drei- bis Fünfraumwohnungen bieten.

Ergänzend wird Wohnen in sozialen Einrichtungen angeboten: Das Pflegeheim bietet 100 Pflegeplätze, das Behindertenwohnheim 47 Plätze. Träger der Einrichtungen ist die MEISOP gGmbH Coswig des Landkreises Meißen.

Wohnform	Zahl der Wohneinheiten	Eigentümer / Vermieter
Siedlungshäuser: Einzel-/ Doppelhäuser		privat
Junges Wohnen: Reihenhäuser	25 WE	WGC
Siedlungshäuser: Mietwohnung	46 WE	WGC
Großwohnsiedlung: Mietwohnung	550 WE 615 WE	WBV WGC
Großwohnsiedlung: Eigentumswohnung	210 WE	privat
Seniorenwohnpark: Mietwohnung	180 WE	WGC

Tab.: Wohnformen

Der Wohnungsbestand der WBV (Mehrfamilienhäuser industrieller Bauweise im Spitzgrund) schlüsselt sich auf:

- 72 % Zweiraumwohnungen
- 28 % Dreiraumwohnungen

Von den Wohnungen der WBV im Gebiet „Am Spitzgrund“ stehen derzeit ca. 19 % leer. Lässt man den wegen geplanter Umbaumaßnahmen beabsichtigten Wohnungsleerstand unberücksichtigt, ergibt sich ein Leerstand von ca. 15 %. (Stand 31.10.2019). Dies ist eine deutliche Steigerung gegenüber dem Leerstand von 6,1 %, der im August des Jahres 2007 für alle Wohnungen in Plattenbauten des Spitzgrundes ermittelt wurde (siehe Punkt 2.3.1).

3.3.2 Mieten

Der Mietspiegel der Großen Kreisstadt Coswig [7] ist eine Übersicht über Mietpreise für nicht preisgebundene Mieten in Mehrfamilienhäusern. Zu Grunde liegen Mieten, die in den letzten vier Jahren vereinbart oder geändert worden sind. Die Wohnungen werden in Abhängigkeit des Energieverbrauchs, der Ausstattung und Lage in die Klassen A oder B eingeordnet. In Klasse A können die sanierten Wohnungen eingeordnet werden. Für die Baujahre 1949 bis 1990 ergeben sich folgende Vergleichsmieten:

	Klasse A	Klasse B
- bis 45 m ²	5,01 - 5,83 €/m ²	5,18 - 5,50 €/m ²
- bis 60 m ²	5,00 - 6,64 €/m ²	4,67 - 5,78 €/m ²
- bis 75 m ²	5,04 - 6,53 €/m ²	4,36 - 6,05 €/m ²
- ab 75,01 m ²	5,00 - 6,51 €/m ²	4,84 - 5,36 €/m ²

Die Kaltmiete für die Reihenhäuser im „Wohnpark für Junge Familien“ wird ca. 10,50 €/m² Wohnfläche betragen [Quelle: Homepage der WGC, zuletzt aufgerufen am 20.9.2019].

3.3.3 Sozialwohnungen

Die Verwaltungsvorschrift zur Angemessenheit der Kosten für die Unterkunft nach dem Sozialgesetzbuch [8] regelt Wohnflächenhöchstgrenzen und angemessene Kosten der Unterkunft (als Brutokaltmiete) für Bezieher von Sozialleistungen Arbeitssuchender (SGB II) und Sozialhilfe (SGB XII).

Folgende Wohnungsgrößen gelten in der Regel als angemessen:

- Alleinstehende 45 m²
- 2-Personen-Haushalt 60 m²
- 3-Personen-Haushalt 75 m²
- 4-Personen-Haushalt 85 m²
- zzgl. 10 m² für jede weitere im Haushalt lebende Person

Folgende Bruttokaltmieten gelten für die Stadt Coswig (Vergleichsraum II) in der Regel als angemessen:

- 1 Person 288,00 €
- 2 Personen 368,40 €
- 3 Personen 460,50 €
- 4 Personen 508,30 €
- 5 Personen 591,85 €
- für jede weitere Person zzgl. 56,60 €

Für eine teilsanierte 2-Raumwohnung (ca. 47 m²) ergibt sich eine Kaltmiete von ca. 270 € (Mietpiegel Klasse A, im Mittel 5,8 €/m²). Wohnen ein bis zwei Personen in der 2-Raumwohnung, gilt die Miete als angemessen für SGB II- und SGB XII-Empfänger.

Für eine sanierte 3-Raumwohnung (ca. 58 m²) werden ca. 340 € Kaltmiete erhoben (Mietpiegel Klasse A, im Mittel 5,8 €/m²). Wohnen zwei bis drei Personen in der 3-Raumwohnung, gilt die Miete als angemessen für SGB II- und SGB XII-Empfänger.

Die Wohnungen in den Mehrfamilienhäusern in Plattenbauweise des Stadtteils Spitzgrund sind demnach für Empfänger von Sozialleistungen geeignet.

3.4 Einzelhandel und Nahversorgung

Das Nahversorgungszentrum Spitzgrund, Moritzburger Straße 84, 86, liegt zentral im Stadtteilzentrum und bietet Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs. Es ist im Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Große Kreisstadt Coswig [9] fixiert. Im Jahr 2010 war es eine Brachfläche, die als städtebaulicher Missstand eingestuft wurde. In der Zwischenzeit erfüllt der Standort seine Aufgabe der Nahversorgung für das Wohngebiet Spitzgrund. Er ist fußläufig und mittels ÖPNV erreichbar und bietet Parkplätze für Pkw.

Das Nahversorgungszentrum im Wohngebiet sichert kurze Wege zwischen Wohnung und Einkauf, die für die Bewohner gut zu Fuß zurückgelegt werden können.

3.5 Sonstige Wirtschaft und Gewerbe

Das Dienstleistungszentrum, Moritzburger Straße 73 bot bisher Räume für Friseur-, Kosmetik- und Fußpflegesalon sowie für eine Arztpraxis. Aktuell ist eine Umgestaltung des Gebäudes geplant, weshalb die Räume teilweise leer stehen.

Im Gesundheitszentrum, Moritzburger Straße 74, gibt es einen Rehabilitations- und Gesundheitssportverein, eine Apotheke, ein Sanitätshaus, eine Physiotherapie, eine ambulante Krankenpflege, Ärzte und weitere gewerbliche Mieter.

Eine Selbstbedienungsstelle der Sparkasse Meißen befindet sich im Nahversorgungszentrum.

3.6 Soziale Infrastruktur

3.6.1 Kindertagesstätte

Im Stadtteil befindet sich die Kindertagesstätte „Spitzgrundspatzen“, deren Träger die Volkssolidarität e.V. ist. Sie hat Kapazität für bis zu 210 Kinder bis zum Schuleintritt. Die Kindertagesstätte ist eine Integrationseinrichtung.

Als problematisch wurde im Rahmen der Erarbeitung des SEKO die mangelnde Zahl der Stellplätze für das Kurzzeitparken beim Bringen und Holen der Kinder benannt.

3.6.2 Schulen

Das Förderzentrum „Peter Rosegger“ befindet sich zentral im Stadtteil und unterrichtet ca. 150 Schüler der Klassenstufen 1 bis 10. Schulträger ist der Landkreis Meißen. Die Hortbetreuung bis zur 6. Klasse erfolgt durch die MEISOP Sozialprojekt gGmbH.

Die Grundschule mit Hortbetreuung ist außerhalb des Stadtteils an der Weststraße gelegen. Der Weg aus dem Stadtteilzentrum des Wohngebietes Am Spitzgrund zur Grundschule ist ca. 1 km lang.

Im Gebäude an der Weststraße ist auch die Evangelische Oberschule untergebracht.

Die Leonhard-Frank-Oberschule und das Gymnasium Coswig liegen gut erreichbar und zentral im Stadtzentrum Coswigs.

3.6.3 Spiel-/ Sportplätze

Im Wohngebiet Am Spitzgrund bietet ein öffentlicher Spielplatz am Förderzentrum Angebote für 6- bis 12-jährige Kinder. Ein Volleyballfeld am öffentlichen Spielplatz sowie ein Bolzplatz an der Friedewaldstraße stehen als Sportplätze zur Verfügung.

Es gibt nahezu keine wohnungsnahen Spielflächen für Kleinkinder. Aufgrund der vorhandenen Altersstruktur besteht hier derzeit auch kaum ein Bedarf.

Ziele:

- Schaffung von wohnungsnahen Spielflächen für 0- bis 6-Jährige in den Wohnhöfen
- Erhalt und Pflege des kommunalen Spielplatzes für 6- bis 12-Jährige, Entwicklung als „Waldspielplatz“ im Zusammenhang mit der angrenzenden kleinen waldähnlichen Fläche
- Erhalt und Ausbau von Sportflächen und Treffpunkten für 12- bis 18-Jährige, auch außerhalb des Wohngebietes möglich

3.6.4 Jugendfreizeitangebote

Freizeitangebote für Jugendliche bestehen außerhalb des Wohngebietes am Spitzgrund:

Kinder- und Jugendfreizeitangebote bietet die JuCo Soziale Arbeit gGmbH im Kinder- und Jugendhaus EXIL an der Dresdner Straße 30 (Wohngebiet „Dresdner Straße“) sowie der Christliche Verein Junger Menschen im Haus an der Kirchstraße 5.

3.6.5 Gesundheit / Pflege

Im Dienstleistungs- und im Gesundheitszentrum (Moritzburger Straße 73, Ahornstraße 74) sind Ärzte und Therapeuten in Heilberufen ansässig. Der Rehabilitations- und Gesundheitssportverein bewegungsRaum Coswig e.V. bietet im Gesundheitszentrum Reha- und Gesundheitssport an.

Im Wohngebiet betreibt die MEISOP gGmbH das Altenpflegeheim „Am Spitzgrund“ für 100 Pflegebedürftige sowie eine Kurzzeitpflege mit 10 Einzelzimmern. Außerdem betreibt sie das Wohnheim für behinderte Menschen. (beide Einrichtungen in der Friedewaldstraße 10)

Die MEISOP gGmbH sieht langfristig Erweiterungsbedarf des Pflegeheimes um neue Wohn- und Versorgungsformen für ältere und pflegebedürftige Menschen.

3.6.6 GIHK-Gebiet „Coswig-Mitte“

Das Wohngebiet „Am Spitzgrund“ ist Teil des GIHK-Gebietes Coswig-Mitte (siehe Kap. 2.3.2.), welches auf eine nachhaltige soziale Stadtentwicklung zielt. Dazu finden im Stadteilladen Lindenauer Straße 29 (im Wohngebiet „Dresdner Straße“ gelegen) Quartiersmanagement, Bürgerberatung, Treffs und Kurse statt.

3.7 **Technische Infrastruktur**

Das Wohngebiet ist medientechnisch erschlossen. Für die Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung zeichnet sich die WAB Coswig verantwortlich. Die Stromversorgung sichern die Stadtwerke Elbtal GmbH.

3.8 **Grün- und Freiflächen**

Die Nähe zum angrenzenden Friedewald sowie die begrünten Wohnhöfe machen das Wohngebiet attraktiv für Menschen, die Naturnähe suchen. Dieses Potenzial gleicht die lagebedingten längeren Wege zu den innerstädtischen Zielen im Vergleich zum Wohngebiet „Dresdner Straße“ aus.

Die Qualitäten der beiden großen Wohngebiete – die „Naturnähe“ des Gebietes „Am Spitzgrund“ und die „Stadtnähe“ des Gebietes „Dresdner Straße“ – ergänzen sich zu einem ausgewogenen Wohnungsangebot.

3.8.1 Friedewald

Das Waldgebiet des Friedewaldes erstreckt sich über die Gemeinden Coswig, Weinböhla, Niederau, Moritzburg und Radebeul und ist Wirtschaftswald, durch ein Landschaftsschutzgebiet geschützter Naturraum und Ziel für erholungssuchende Wanderer, Radfahrer und Reiter gleichermaßen. Mehrere Wege führen vom Wohngebiet in östliche Richtung in den Wald.

3.8.2 Grünverbindungen/ -flächen

Südlich des Wohngebietes, zwischen dem Areal des Pflegeheimes und der Wohnbebauung der Hohensteinstraße führt eine Grünverbindung vom Friedewald Richtung Stadtgebiet, welche als solche erhalten werden soll. Dieses Ziel ist durch eine Grün- bzw. Waldausweisung im Flächennutzungsplan der Stadt dokumentiert. Nicht bewaldete Flächen werden größtenteils kleingärtnerisch genutzt.

Nördlich des Wohngebietes verläuft der Lockwitzbach, der aus dem Friedewald kommend den Spitzgrundteich speist und weiter zur Elbe fließt. Die baumbestandenen Uferflächen des Lockwitzbaches sind ein das Stadtgebiet Coswigs querendes grünes Band. In Verlängerung der Birkenstraße gibt es eine Brücke zur fußläufigen Querung des Baches Richtung Auerstraße.

Das Pflegeheim ist umgeben von einer Grünfläche mit walddparkartigem Charakter, die öffentlich zugänglich und durch den alten Baumbestand sehr reizvoll ist.

An den kommunalen Spielplatz schließt sich Richtung Friedewaldstraße / Sachsenlaufweg eine baumbestandene Grünfläche an, welche nahelegt, den Spielplatz thematisch als „Waldspielplatz“ weiter zu entwickeln.

3.8.3 Wohnhöfe

Die zur Bauzeit der Wohnhäuser angepflanzten Bäume haben mittlerweile eine Größe erreicht, die die Höfe beschatten und deren Erscheinungsbild prägen. Die Höfe sind derzeit Wiesenflächen, die

teils als Wäscheplatz genutzt werden; ehemals vorhandene Spielflächen, Klettergeräte usw. wurden bereits vor Jahren zurückgebaut und nicht erneuert. Verfügen die Wohnhäuser rückwärtig über Ausgänge, sind hier Fußwege vorhanden.

Den Wohngebäuden vorgelagerte Rabatten werden zum Teil von Anwohnern gepflegt.

Die Interessengemeinschaft Friedewald, eine Ortsgruppe des BUND e.V. ist, betreut Nisthäuser in den Wohnhöfen. Sie führt Projekte zum Erhalt des Ökosystems Friedewald und der Umweltbildung für Kinder und Jugendliche durch.

Ziel: Um die Wohnhöfe für die Bewohner nutzbar zu machen, sollen Sitzplätze, Spielbereiche für Kleinkinder sowie bei Bedarf und Interesse einer Gemeinschaft gärtnerisch nutzbare Flächen ergänzt werden.

3.9 Verkehr

3.9.1 Straßennetz

Die Moritzburger Straße ist eine Hauptverkehrsstraße im städtischen Straßennetz. In südwestlicher Richtung verbindet sie den Spitzgrund mit der Coswiger Innenstadt und in ihrem weiteren Verlauf mit dem Bahnhof Coswig. Nach Nordosten führt sie zum Ortsteil Auer der Gemeinde Moritzburg. Sie ist als Kreisstraße klassifiziert (K8017) und wurde auf Coswiger Fläche bis zum Jahr 2019 ausgebaut.

Die Moritzburger Straße quert den Stadtteil mittig und bildet dadurch eine gewisse Barriere. An zwei Stellen wurden im Wohngebiet Querungshilfen (Mittelinseln) für Fußgänger angelegt.

Zahlreiche Bewohner wünschen sich eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h für die Moritzburger Straße.

Die Straße Am Spitzberg zweigt westlich des Stadtgebietes von der Moritzburger Straße ab. Sie ist ebenfalls eine Kreisstraße (K8014) und führt nach Weinböhlen.

Die Friedewaldstraße stellt die Anbindung zur Gemarkung Neucoswig dar, in der das Fachkrankenhaus Coswig liegt.

Platanenweg, Pappelstraße und Ahornstraße sind Wohnstraßen, von denen die Wohngebäude erschlossen werden.

Die Siedlerhäuser werden durch kommunale Mischverkehrsstraßen erschlossen. Hier existieren keine separaten Gehwege. Vielmehr teilen sich alle Verkehrsarten den recht engen Straßenraum.

Die Zuwege zu den Zeilen-Wohnhäusern sind im Eigentum der WBV und WGC und als Spielstraßen ausgewiesen.

3.9.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

... bezeichnet den Personenverkehr innerhalb des Nah- und Regionalverkehrs

Im Gebiet „Am Spitzgrund“ befinden sich vier Bushaltestellen. Das Wohngebiet ist damit angeschlossen an das Stadtzentrum, den Bahnhof sowie die Orte des Umlandes.

Im Stadtzentrum verkehrt die Straßenbahn nach Dresden und Weinböhlen.

Am Bahnhof besteht S-Bahn-Anbindung an Dresden und Meißen. Hier sind auch Regionalbahnen erreichbar.

3.9.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

„MIV“ bezeichnet Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung, wie Pkw und Motorräder etc. und umfasst auch Mietfahrzeuge, Carsharing und Taxis

Das Gebiet ist über das unter Kap. 3.9.1 beschriebene Straßennetz gut erschlossen.

Die Lage am nordöstlichen Stadtrand und die insbesondere für den motorisierten Individualverkehr gute Anbindung an die Gewerbe- und Industriegebiete im Norden Dresdens machen das Gebiet auch attraktiv für dort Beschäftigte.

Als akuter Missstand werden die fehlenden Stellplätze für die Kfz der Anwohner im Plattenbaugelände wahrgenommen. Eine Erfassung ergab hier ca. 560 Stellplätze auf den Grundstücken der Wohnhäuser und im öffentlichen Straßenraum sowie 570 Garagen für 1.375 Wohnungen.

Die Stellplatznot wird absehbar zukünftig größer, da ein Teil der Senioren-Haushalte derzeit gar kein eigenes Auto besitzt. Mit dem Ziel, verstärkt junge Familien anzuziehen, wird sich der Stellplatzbedarf deutlich erhöhen.

Situation der Garagen(höfe)

Im Wohngebiet Am Spitzgrund befinden sich insgesamt 571 Garagen, hauptsächlich in Randlage des Gebietes:

Anzahl der Garagen	Bezeichnung	Lage	Grundeigentum
298	Am Spitzgrund	Ahornstraße	Stadt Coswig
80	Am Spitzgrund	Friedewaldstraße	Stadt Coswig
64 + 4	Am Spitzgrund	Birkenstraße	Stadt Coswig
42		Eschenweg	Stadt Coswig
39		Am weiten Born	privat, Teileigentum
27		Pappelstraße	WGC
17		Moritzburger Straße 90	WBV

Die Garagen wurden zu DDR-Zeiten in Eigeninitiative auf öffentlichem Grund errichtet. Die Garagen standen im Eigentum des Nutzers, das Grundstück jedoch nicht. Nach der politischen Wende im Jahr 1990 war es erforderlich, Garagen und Grundstück eigentumsrechtlich einheitlich zu behandeln. Die Rahmenbedingungen regelt das 1994 in Kraft getretene Schuldrechtsanpassungsgesetz. Die darin enthaltenen Regelungen zum Entschädigungsanspruch und zum Kündigungsschutz sind ausgelaufen. Abrisskosten können bis zum 31.12.2022 bis zur Hälfte an Nutzer weitergegeben werden – danach erlischt dieser Anspruch.

In der Stadt Coswig besteht durch einen Beschluss des Stadtrates vom 21.12.2005 ein besonderer Kündigungsschutz der Garagen bis zum 31.12.2025. Folge einer Kündigung ab 2026 ist der Übergang des Gebäudeeigentums – die Stadt Coswig - an den Grundstückseigentümer.

Die zwischen der Stadt Coswig und den Garagengemeinschaften geschlossenen Pachtverträge regeln u.a. die ausschließliche Zulässigkeit der Unterstellung von Pkw, Motorrädern und Fahrzeuganhängern sowie den Ausschluss einer Entschädigung für Garagen und bauliche Anlagen im Falle einer Kündigung.

Derzeit ist die Stadt Coswig Grundstückseigentümerin von einem Großteil der Garagenhöfe (488 Garagen). Die Nutzer sind Mitglieder in Garagengemeinschaften. Zwischen den Garagengemeinschaften und der Stadt sind Pachtverträge geschlossen. Bei Weiterveräußerung der Garagen ist gemäß Pachtvertrag ein vierseitiger Vertrag zwischen Stadt Coswig als Grundstückseigentümer, dem bisherigen Nutzer, der Garagengemeinschaft und dem künftigen Nutzer erforderlich.

Die Größe der Garagen ist begrenzt und muss beim Kauf eines Pkw berücksichtigt werden. Für größere oder Familienautos genügt sie häufig nicht. Ein Teil der Garagen wird nicht mehr zum Abstellen der Kfz genutzt. Ein Teil der Garagennutzer wohnt zudem nicht mehr im Gebiet, so dass

diese Garagen nur zum Teil der Deckung des Stellplatzbedarf des Wohngebietes Am Spitzgrund dienen.

3.9.4 Radverkehr

Das Radwegekonzept der Stadt Coswig sieht die Moritzburger Straße als Verbindung zum Stadtzentrum, die jedoch noch nicht durchgängig entsprechend ausgebaut ist. Nach erfolgtem Ausbau der Moritzburger Straße ist diese nun mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn ausgestattet. Ein Teil der Radfahrer fühlt sich auf diesen auf der Fahrbahn geführten Schutzstreifen jedoch unsicher.

Alternativen bietet die Verbindung Friedewaldstraße – Hohensteinstraße, welche auf verkehrsärmeren Straßen verläuft bzw. die Verbindung Ahornstraße – Hohensteinstraße, welche über Fuß-/Radwege verläuft und für den Radverkehr ertüchtigt werden müsste.

Anwohner stellen ihre Fahrräder derzeit in den Kellerräumen der Wohnhäuser ab. Dazu müssen Fahrräder eine halbe Treppe getragen werden, was nicht nur für die älteren Bewohner sehr anstrengend ist. Der Pkw ist häufig auf bequemem Weg und schneller erreichbar als das Fahrrad.

3.9.5 Fußverkehr

Haupt- und Wohngebietsstraßen im Wohngebiet besitzen beidseitig Gehwege. Die Straßen der Siedlungshäuser und die Staffelsteinstraße sind Mischverkehrsflächen, welche mit Tempo 30 beruhigt und für Fußgänger nutzbar sind. Die privaten Wohnstraßen der Wohnzeilen sind als Spielstraßen ausgewiesen.

Die das Wohngebiet kreuzende Moritzburger Straße trägt den meisten Verkehr und wurde mit zwei Querungshilfen für Fußgänger ausgestattet.

Fußwege, welche frei von Autoverkehr sind, sind konfliktarm und laden zum Spazieren ein. Derartige Wege existieren

- in Verlängerung der Birkenstraße zur Querung des Lockwitzbaches Richtung Auerstraße
- vom Eschenweg durch das Waldstück zur Straße „Am Spitzberg“ (als Trampelpfad)
- in Verlängerung des Sachsenlaufweges – Pappelstraße als Verbindung zur Kindertagesstätte (als Trampelpfad)
- als Verbindung zwischen Ahornstraße und Lehdenweg (Anbindung der Bahnunterführung Hohensteinstraße)
- in der Grünverbindung zwischen Pflegeheim und Kleingartensparten
- durch die Wohnhöfe der Plattenbausiedlung
- in den Friedewald

4 Zusammenfassung, Stärken und Schwächen

4.1 Stärken / Schwächen, Chancen / Risiken

Eine Betrachtung der Stärken-Schwächen / Chancen-Risiken mit daraus abgeleiteten Planungszielen und Maßnahmen für die Themenfelder Soziales, Freiraum / Ökologie und Infrastruktur / Verkehr ist in Anlage 4 enthalten. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild:

Stärken:

- sehr gute Versorgungslage durch Nahversorgungszentrum „Am Spitzgrund“, Gesundheitszentrum und Dienstleistungszentrum
- gutes Betreuungs- und Bildungsangebot
- gute ÖPNV-Anbindung
- erschwingliche Mieten

Schwächen:

- lagebedingte räumliche Distanz zum Stadtzentrum und Bahnhof
- fehlende Stellplätze für Pkw der Anwohner
- kaum seniorengerechte Wohnungen vorhanden für die große Zahl älterer Bewohner
- große Wohnungen für künftige junge Familien sind nicht vorhanden
- kaum Freizeit- und Integrationsangebote im Wohngebiet (GIHK setzt Schwerpunkt im Wohngebiet „Dresdner Straße“)
- Defizit in der Gestaltung der Wohnhöfe, deren Nutzung beschränkt sich im Wesentlichen auf das Wäsche aufhängen
- Defizit in der Gestaltung der verbindenden Fuß – und Radwege

Chancen:

- Attraktivität des Wohngebietes durch seine Naturnähe

Risiken:

- Gefahr von Gebäudeleerstand infolge der Bevölkerungsentwicklung im Gebiet
- Gefahr des Verlustes der für das Gebiet wertvollen Grünflächen durch den Parkplatzdruck

4.2 Handlungsbedarfe /-felder

Es ergeben sich folgende Handlungsbedarfe:

Grün- und Freiflächen

- Erhaltung von Freiflächen (bestehende Flächenkonkurrenz mit Stellplätzen)
- Gestaltung wohnungsnaher Freiflächen, die für die Bewohner attraktiv nutzbar sind

Bevölkerung und Wohnen

- Schaffung von seniorengerechten Wohnungen
- dem drohenden Leerstand gegensteuern:
- Schaffung von größeren Wohnungen für künftige junge Familien durch Grundrissänderungen
- Sanierung / Umbau von Wohnungen

- Erhalt erschwinglicher Mieten bei Umbaumaßnahmen
- Erhalt von „angemessenem Wohnraum“ für Leistungsempfänger

Verkehr und Mobilität

- Lösung der Stellplatzproblematik / Deckung des Stellplatzbedarfes ggf. durch Parkpaletten
- Reduzierung der im Gebiet abzustellenden Kfz durch attraktive Alternativen zum privaten Pkw (nur ein Auto pro Haushalt)
- Prüfung und effektivere Nutzung der Flächenkapazitäten der Garagenhöfe

Nahversorgung / Dienstleistungen

- Umbau des Dienstleistungszentrums zur Modernisierung (barrierefreie Erreichbarkeit) und Sicherung eines entsprechenden Angebotes im Wohngebiet

5 Strategien und Konzeption

Strategien und Konzepte wurden für die untersuchten Bereiche A und B erstellt.

Der Bereich A umfasst die Wohngebäude in Plattenbauweise der WBV sowie kommunale Grundstücke, wie Garagen und der Spielplatz. Zielstellungen und Maßnahmen werden in den folgenden Kapiteln behandelt.

Der Bereich B umfasst das Pflegeheim der MEISOP gGmbH, die langfristig einen Erweiterungsbedarf für neue Wohn- und Versorgungsformen für ältere und pflegebedürftige Menschen sieht. In einem ersten Schritt wurden Rahmenbedingungen einer möglichen baulichen Erweiterung ermittelt. Diese sind:

- Freihaltung des Parkes
- Freihaltung der Grünverbindung südlich zwischen Pflegeheim / Behindertenwohnheim / Technische Werke Coswig und der Bebauung Hohensteinstraße
- Freihaltung der Grünzäsur zwischen Pflegeheim / Technischen Werken Coswig und der Bebauung Ahornstraße / Pappelstraße
- Option einer neuen / zweiten Zufahrt zum Pflegeheim über die Pappelstraße
- Option: Entwicklung einer Fläche für Solarthermie der Technischen Werke Coswig
- Ausbau / Ertüchtigung von fußläufigen Wegeverbindungen, insbesondere Pappelstraße – Kindertagesstätte

Die ermittelten Rahmenbedingungen sollen Eingang in die Überarbeitung des Flächennutzungsplanes finden.

5.1 Zielstellungen und Maßnahmen in den Handlungsfeldern

5.1.1 Grüner Stadtteil

Ziel:

- Erhalt der wertvollen Grün- und Freiflächen
- Gestaltung nutzbarer Wohnhöfe

An die Nähe zum Friedewald, die im Gebiet vorhandenen Grün- und Freiflächen und die begrünten Wohnhöfe anknüpfend, soll das grüne Erscheinungsbild / Image des Stadtteiles erhalten und gestärkt werden. Die Bewohner wissen die Naturnähe zu schätzen und nehmen die Distanz zum Stadtzentrum in Kauf.

Die Wohnhöfe sollen den Anwohnern künftig stärker als wohnungsnaher Freiraum zur Verfügung stehen und Nutzungen wie Sitzbereiche, Spielflächen für Kleinkinder und Wäscheplatz aufnehmen. Bei Bedarf ist auch das Stadtgärtnern in Trägerschaft eines Vereines oder einer Interessengemeinschaft vorstellbar. Unmittelbar vor den Wohnhäusern sollen künftig nur Kurzzeitparkplätze und barrierefreie Stellplätze angeboten werden. Sind die Zufahrtstraßen auch weiterhin als Spielstraßen ausgewiesen, entstehen attraktive und sichere Freiräume.

In der Nähe zum Hauseingang können Gemeinschafts-Fahrradgaragen einen bequemen Zugang zum Rad bieten. Rollatoren und Kinderwagen können hier ebenso einen Platz finden. In Abhängigkeit der städtebaulichen Gegebenheiten sollen in zumutbarer Entfernung ebenerdige Parkplätze erhalten und ertüchtigt sowie Parkpaletten errichtet werden.

Müllplätze werden bereits im Bestand von mehreren Hauseingängen gemeinschaftlich genutzt – an diesem Prinzip sollte festgehalten werden, wobei deren Lage im Einzelnen überprüft werden sollte.



Abb. links:
beispielhafte Gestaltung
der Wohnhöfe
Moritzburger Straße 73
bis 77 (ohne Maßstab)

5.1.2 Bevölkerungs- und Wohnungsmix

Ziel:

- Umbau von Wohnungen für verschiedene Bedürfnisse (seniorengerecht, groß, barrierefrei, angemessen, mit Balkon, Aufzug)
- Erhalt von angemessenem Wohnraum für Leistungsempfänger

Zielkonflikt:

- Höhe der Mieten nach Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen

Lösungsansatz:

- Umbaumaßnahmen verschiedenen Umfangs / Aufwandes an den Wohngebäuden zur Verbreiterung des Angebotes

Es besteht das Ziel, im Wohngebiet eine gemischte Bevölkerungsstruktur aufzubauen. Bewohner verschiedenen Alters und verschiedener Einkommen sollen eine Wohnung passender Größe, Ausstattung und Miete finden. Bei Umbaumaßnahmen sollen insbesondere auch Angebote für einkommensschwache Haushalte erhalten werden.

Dazu sollen einzelne Wohnhäuser umfassend umgebaut werden: Anbau eines Aufzuges, barrierefreie Wohnungen, ggf. Aufstockung, andere werden nur mit geringem Aufwand saniert.



Bestand mit
3 Zweiraumwohnungen

Variante mit
2 Dreiraumwohnungen

Variante mit
Zwei-/ Vierraumwohnung

Abb.: Beispiel eines Komplettumbaus (Studie IGC, ohne Maßstab)

Bei einem Komplettumbau können ein Aufzug angebaut, Wohnungen zusammengelegt und deren Zuschnitt geändert werden. Dadurch entstehende barrierefreie Wohnungen ergänzen das Angebot. Durch höhere Mietkosten werden diese komplett umgebauten Wohnungen eher für mittlere Einkommen geeignet sein. Bedingung ist ein kompletter Leerzug des Gebäudes.

Bei der Mehrzahl der Wohnhäuser werden Renovierungs-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen im Bestand durchgeführt. Dies sind Renovierung leerstehender Wohnungen vor Neubezug, Wohnungszusammenlegungen, laufende Sanierungen ohne Anbau eines Aufzugs.



links: Bestandsgrundrisse Mitte und rechts: Umbauvarianten
(grün: 1-RW, blau: 2-RW, rot: 3-RW, orange: 4-RW, gelb: 5-RW)

Abb.: Varianten für etagenweise Wohnungszusammenlegungen (ohne Maßstab)

Die Varianten für Wohnungszusammenlegungen berücksichtigen die Grenzen für angemessenen Wohnraum für Leistungsempfänger.

Es empfiehlt sich, in den unteren Etagen kleinere, für Senioren geeignete Wohnungen zu erhalten und Wohnungszusammenlegungen in den oberen Etagen vorzunehmen, die für Jüngere besser erreichbar sind.

Die Erfahrung der WBV zeigt, dass im Bestand insbesondere die kleinen Zweiraumwohnungen von ca. 40 qm (Bsp. oben links) gefragt und geeignet bzw. angemessen für einen 1-Personen-Haushalt sind. Diese Wohnungen können in den unteren Etagen erhalten werden, in denen die Brüstung unter 8 m über dem Gelände liegt, da die Feuerwehr bis in diese Höhe ohne Hubrettungsfahrzeug anleiten kann (vgl. § 5 SächsBO).

5.1.3 Mobilität

Ziel:

- Erhalt der guten Verkehrsanbindung des Wohngebietes
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

Die Lage des Wohngebietes am Stadtrand und seine günstige Verkehrsanbindung machen es attraktiv für Einwohner, die auf das eigene Auto angewiesen sind (siehe auch Kap. 3.9.3).

Es besteht eine gute ÖPNV-Anbindung, die in Abstimmung zwischen der Verkehrsgesellschaft Meißen mbH und Stadt Coswig bedarfsweise angepasst werden kann.

Fußwege sind vorhanden, eine Erneuerung und partielle Ergänzung ist erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auf eine barrierearme Ausführung und ausreichende Beleuchtung zu achten.

Radfahren kann durch separate Radwege jenseits der Pkw- und Lkw-befahrenen Straßen attraktiver gestaltet werden. Aus dem Wohngebiet bietet sich hierfür der Ausbau der Verbindung zur Hohensteinstraße an. Auf diesem Weg sind auch die weiterführenden Schulen gut und sicher erreichbar. Das Fahrrad sollte mindestens ebenso komfortabel abstell- und erreichbar sein wie der Pkw.

Häufigeres Zu-Fuß-Gehen und Radfahren hat Vorteile für die Gesundheit der Bevölkerung (sichere Wege vorausgesetzt), wirkt sich günstig auf ein gesundes Stadtklima aus und kann den Zweitwagen entbehrlich machen (Stichwort Stellplatzzahl).

Ziele für die Verkehrsarten sind:

MIV – Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt des bestehenden Straßennetzes, auch der Ausweisung der Spielstraßen vor den Wohnblöcken - Sicherung des ruhenden Verkehrs (siehe folgender Abschnitt „Stellplatzkonzept“) - Unterstützung von Carsharing
ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt der Verkehrsanbindung zu Innenstadt und Bahnhof
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - sichere Wege (Wegeföhrung, Breite, Belag, Beleuchtung) - Angebot von Wegen jenseits von Straßen in Ergänzung zu den straßenbegleitenden Wegen - Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl, bequeme und sichere Erreichbarkeit
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - sichere Wege (Wegeföhrung, Breite, Belag, Beleuchtung) - Angebot von Wegen jenseits von Straßen in Ergänzung zu den straßenbegleitenden Wegen - Anbindung an Wanderwege im Friedewald

...

5.1.4 Ruhender Verkehr (Stellplätze)

Ziel:

→ Deckung des Stellplatzbedarfes

Zielkonflikt:

→ Flächenkonkurrenz zwischen den fehlenden Stellplatzflächen und den wertvollen Grün- und Freiflächen

Lösungsansatz:

- Deckung des Mindestbedarfes (1 Stellplatz pro Wohnung)
- gestapeltes Parken, um den Flächenverbrauch zu minimieren
- Alternativen zum eigenen Pkw stärken (ÖPNV, Rad, Fuß, Carsharing)
- Erhaltung / Sicherung der (Nah-) Versorgung im Wohngebiet (kurze Wege)
- Prüfung und effektivere Nutzung der Flächenkapazitäten der Garagenhöfe

In Anbetracht der derzeitigen und zukünftig absehbaren Stellplatznot besteht das Ziel, eine ausreichende Anzahl von Kfz-Stellplätzen zur Verfügung zu stellen. Um ansprechende wohnungsnah Grünflächen zu sichern, soll der Flächenverbrauch für das Parken begrenzt werden. Ein Angebot von 1 Stellplatz für 1 Wohnung wird angestrebt (unterer Richtwert nach SächsBO). Attraktive Alternativen zum Pkw sind erforderlich, um die Zahl der Pkw bei 1 pro Haushalt zu begrenzen!

Es besteht ein Stellplatzbedarf verschiedener Nutzergruppen, der wie folgt gedeckt werden soll:

Nutzergruppe	Zeitraum	Bereitstellung
Bewohner	v.a. Abend-/ Nachtstunden	- 1 Stellplatz pro Wohnung (Vermieter) - v.a. in Parkpaletten (Vermieter und Gemeinde) - teils auf ebenerdigen Parkplätzen (Vermieter)
Besucher und Gäste	v.a. tags	- ebenerdige Gäste-Parkplätze (Vermieter)
Dienstleister, z.B. Pflegedienste, Lieferanten, Handwerker	tags	- ein Kurzzeitparkplatz (1/2 Stunde) vor dem Wohnhaus (Vermieter)
Kita: Hol- und Bringeverkehr	Stoßzeiten	- Kurzzeitparken auf Parkplatz vor der Kita (Gemeinde)
Turnhalle: Vereinssport	Abendstunden	- Parkplatz vor der Turnhalle
Beschäftigte	tags	- auf dem Grundstück der Gewerbeeinheit nachzuweisen
Kunden, Patienten	tags, zeitlich befristet - ca. bis 2 Std.	- auf dem Grundstück der Gewerbeeinheit nachzuweisen
Nahversorgungszentrum	Mo-Sa 8.00 - 20.00 Uhr	- eigenes Grundstück

Stellplatzbedarf

Die Bereitstellung von einem Stellplatz pro Wohnung ist Mindestmaß nach Richtzahlentabelle der Sächsischen Bauordnung. In der Praxis wird ein Pkw pro Haushalt nur ausreichen, wenn eine **Stadt der kurzen Wege** (Vermeidung von Kfz-Verkehr durch kurze Distanzen zwischen Wohnung und Arbeit, Nahversorgung, Dienstleistungen, Freizeitangeboten, Kinderbetreuung, Bildungseinrichtung) angestrebt wird, der **Nahverkehr** bedarfsgerechte Angebote bereithält und angenommen

wird und **gute Fuß- und Radwege** existieren. Ein Angebot bzw. die Nutzung von **Carsharing** würden die Zahl der privaten Pkw und die Zahl der insgesamt abzustellenden Pkw senken.

Wird zur Umsetzung eines Bauvorhabens ein Bauantrag gestellt, verlangt die Sächsische Bauordnung den Nachweis ausreichender Stellplätze für Pkw und Abstellplätze für Fahrräder. Die Stellplätze müssen dann auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen oder auf anderen Grundstücken rechtlich gesichert werden (Baulast).

Möglichkeiten und Konflikte bei der Deckung des Stellplatzbedarfes

Zur Deckung des Stellplatzbedarfes wurden verschiedene Ideen diskutiert, die hier kurz vorgestellt werden:

- | | |
|---|--|
| Anlage ebenerdiger Stellplätze (Parkplätze) | → erhebliche Neuversiegelung der Freiflächen zwischen den Wohngebäuden erforderlich zur Schaffung neuer Stellplätze
→ Flächenkonkurrenz zwischen Stellplätzen und Freiflächen
→ die begrünten Freiflächen machen das Wohngebiet attraktiv
→ Versiegelung der Wohnhöfe wäre eine erhebliche Minderung der Wohnqualität |
| Erhalt der Garagen | → Zahl der Stellplätze pro Fläche gleicht der bei ebenerdigem Parken
→ Auf Grund der derzeitigen Pachtverträge bzw. im Falle einer bloßen Verlängerung der Pachtverträge ist es im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens nicht möglich, die Stellplätze in den Garagen dem Bauvorhaben zuzuordnen.
→ vertragliche Sicherstellung, dass die Garagen a) zur Abstellung von Pkw genutzt werden und b) von den Mietern des Spitzgrundes genutzt werden (durch Kündigung und Neuvermietung?)
→ Größe der Garagen muss beim Pkw-Kauf berücksichtigt werden
→ Möglichkeit, ergänzend ein Fahrrad unterzustellen ist unwahrscheinlich auf Grund der geringen Garagengröße |
| Anlage von gestapelten Parkieranlagen (Parkhäuser, -paletten) | → größere Stellplatzzahl pro zur Verfügung stehender Fläche als bei ebenerdigem Parken
→ Höhe abhängig von umliegender Bebauung und erforderlicher Stellplatzanzahl
→ Minimierung der Flächenversiegelung als Beitrag zum Erhalt wertvoller Frei- und Grünflächen sowie zum Umwelt- und Klimaschutz |
| Abriss von Wohnhäusern zu Gunsten von Parkpaletten | → nicht darstellbar, da der Wohnraum nachgefragt und benötigt wird
→ Erhalt von Gebäudesubstanz statt Neubau spart Ressourcen
→ Überlegung kann bei großem Gebäudeleerstand und Vermietungsproblemen neu erfolgen |

Im **Ergebnis** der Diskussion wird ein Parkraumkonzept vorgeschlagen, welches eine Kombination vorsieht aus:

- der Errichtung von Parkpaletten zur Deckung des größten Bedarfes
- dem Erhalt und der sparsamen Ergänzung ebenerdiger Stellplätze
- einem zumindest temporären Erhalt von ausgewählten Garagen

Eine Doppelnutzung von Stellplätzen (z.B. tags für Besucher/Kunden und nachts für Anwohner) wäre sinnvoll, um Baukosten und versiegelte Fläche zu sparen. Sie wird im Wohngebiet dann zu Konflikten führen, wenn insgesamt nicht genügend Stellplätze zur Verfügung stehen. Wenn vorgesehen ist, Stellplätze den Wohnungen zuzuordnen oder zu vermieten, ist eine Doppelbelegung kaum möglich, dann werden jedoch Stellplätze in den Tagstunden unbesetzt bleiben.

Die zumutbare Entfernung zum Parkplatz ist einzelfallbezogen verschieden, liegt jedoch in der Regel nicht über 500 m (Richtwert der VwVSächsBO, Nr. 49). Mit den vorgesehenen Quartiers-Parkpaletten kann diese Entfernung größtenteils unterschritten werden.

Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept muss die Zahl der Wohnungen **nach** erfolgten Umbaumaßnahmen berücksichtigen: Dies sind nach Stand der derzeitigen Planung insgesamt 806 – also ca. 800 – Wohnungen im vertieften Bereich A sowie 4-5 Gewerbeeinheiten im Dienstleistungszentrum. Die Zusammenlegung von Wohnungen im Bestand ist hier noch nicht berücksichtigt.



Abb.: Luftbild mit Abgrenzung der Quartiere I bis IV des Bereiches A

[Quelle Luftbild vom 21.6.2017: Geoportale Landkreis Meißen, Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen]

Zur Deckung des Stellplatzbedarfes im vertieften Bereich A werden folgende Parkieranlagen vorgeschlagen:

A-I	Geplante Parkpalette am Dienstleistungszentrum	<ul style="list-style-type: none"> - Teilabriss Wohngebäude Moritzburger Str. 73 a, b - Angebot von 33 St für das Dienstleistungszentrum (Beschäftigte, Kunden, Mieter gemäß Bauantrag) - Angebot von 85 St für Mieter der WBV 	(19 St für Gewerbe) 14 St Mieter DZ 87 St für Mieter
A-I	Geplante Parkpalette Eschenweg	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau Parkpalette auf jetzigem ebenerdigen Parkplatz - Angebot von 40 St für WEG Siedlerstr. und von 50 St für Mieter der umliegenden Wohngebäude 	90 St
A-I	Bestehende ebenerdige Parkplätze vor Moritzburger Str. 79	<ul style="list-style-type: none"> - St im Bestand für Mieter Moritzburger Str. 79 	51 St

A-I	Geplante ebenerdige Parkplätze zu Moritzburger Str. 73-77	<ul style="list-style-type: none"> - 1-2 Kurzzeitparker pro Wohngebäude - ca. 20 barrierefreie St vor den Wohngebäuden - 15 Besucher-St auf ebenerdigen Parkplätzen parallel zur Moritzburger Str. - (4 barrierefreie St hinter dem Dienstleistungszentrum für Kunden) 	43 St
A-I	Bestehende ebenerdige Stellplätze WEG Eschenweg	<ul style="list-style-type: none"> - 67 St im Bestand der WEG Eschenweg (Sondernutzungsrechte im Grundbuch) 	67 St
A-I	Garagenhof Eschenweg	<ul style="list-style-type: none"> - Abriss der 42 bestehenden Garagen und Zurücknahme der Versiegelung am Siedlungsrand zum Grünzug Lockwitzbach - optionale Anlage von 53 ebenerdigen, begrünten, teilversiegelten Stellplätzen zur Erweiterung des Parkplatzes der WEG Eschenweg an Stelle des Garagenhofes Eschenweg im Falle des Flächenerwerbes durch die WEG - Umsetzung muss durch die WEG Eschenweg geprüft werden, um deren Stellplatzbedarf wohnungsnah zu decken 	53 St
A-I	Garagenhof Birkenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - temporär Erhalt der 68 Pachtgaragen bis zur Deckung des Stellplatzbedarfes im Gesamtgebiet - Abriss und Neubebauung zur Abrundung der Wohnbebauung Birkenstraße (wenn der Stellplatzbedarf für das Wohngebiet anderweitig gedeckt werden kann) - bei Abriss und Neubebauung können Besucher-St neben der Parkpalette Eschenweg angeboten werden 	68 St
A-II	Geplante Parkpalette Friedewaldstr.	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau Parkpalette an Stelle des Garagenhofes Friedewaldstraße - Angebot von St für die Mieter Moritzburger Str. 98/100, Friedewaldstr. 3-9, ergänzend für Teil der Mieter Moritzburger Str. 96 - Mieter der WBV und der WGC betroffen - als Maßnahmeträger kommt nach einem Verkauf des Grundstückes ein Wohnungsunternehmen in Frage, das die Stellplätze dann wohnungsgebunden nutzen kann; alternativ die Stadt Coswig als derzeitiger Grundstückseigentümer 	176 St
A-II	Bestehende ebenerdige Stellplätze am Wohnweg hinter der Friedewaldstr. 3-9	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt, ggf. Neuordnung der Querparker am Wohnweg hinter der Friedewaldstraße 3-9 - die jetzigen Längsparker stehen unter dem Vorbehalt der Zufahrt und Aufstellung der Feuerwehr und sind hier nicht eingerechnet 	40 St

A-III	Bestehende Stellplätze und Garagen hinter der Moritzburger Str. 90	- 17 Garagen + 32 St hinter Moritzburger Str. 90 - 13 Querparker Platanenweg - langfristig wird sich ggf. der Bedarf einer Parkierungsanlage ergeben; im Quartier A-III ist deren Einordnung jedoch kritisch, weil wertvolle Freiflächen aufgegeben werden müssten	62 St
A-IV	Bestehende ebenerdige Stellplätze WEG Siedlerstr.	- 50 St im Bestand	50 St
	Summe		801 St

St ... Stellplätze

Die Gesamtzahl der im Neuordnungskonzept vorgeschlagenen Stellplätze entspricht etwa der Wohnungszahl. In die Gesamtzahl sind jedoch Kurzzeit- und Besucherstellplätze einbezogen, die nicht wohnungsgebunden vergeben werden können. Um jeder Wohnung einen wohnungsgebundenen Stellplatz anbieten zu können, fehlt eine weitere Parkierungsanlage.

Die Doppelnutzung von Stellplätzen (tags Kunden, nachts Bewohner) ist nicht praktikabel, wenn Stellplätze den Wohnungen zugeordnet werden sollen.

Die Geschossigkeit/Höhe der Parkpaletten ist variabel, sollte aber für das Stadtbild verträglich sein.

Im öffentlichen Straßenraum stehen ca. 25 weitere Stellplätze zur Verfügung – diese sind im Mietvertrag und im Baugenehmigungsverfahren den Wohnungen nicht zuordenbar und sollten eher Besuchern zur Verfügung stehen.

Die 39 Stellplätze im Garagenhof Am weiten Born bleiben hier unberücksichtigt, da sie sich in Privateigentum befinden und dadurch der Zuordnung zu den Wohngebäuden entziehen.

Es ist dringend erforderlich, zukünftig und fortlaufend Alternativen zum eigenen Pkw zu prüfen, um die Wohnqualität im Gebiet nicht durch dominante Stellplatzanlagen zu beeinträchtigen.

Zusammenfassung

- Schaffung von 1 Stellplatz pro Wohnung
- Angebot wohnungsnaher Stellplätze im Quartier („zumutbare Entfernung“)
- vorzugsweise Stapelung von Stellplätzen (Parkhaus / Parkpalette) zur Minimierung des Flächenverbrauches
- Abriss von Einzelgaragen zu Gunsten von Quartiersgaragen als Parkhaus / Parkpalette
- ergänzende ebenerdige Parkplätze, insbesondere für Kurzzeitparker, Besucher und für die barrierefreie Nutzung

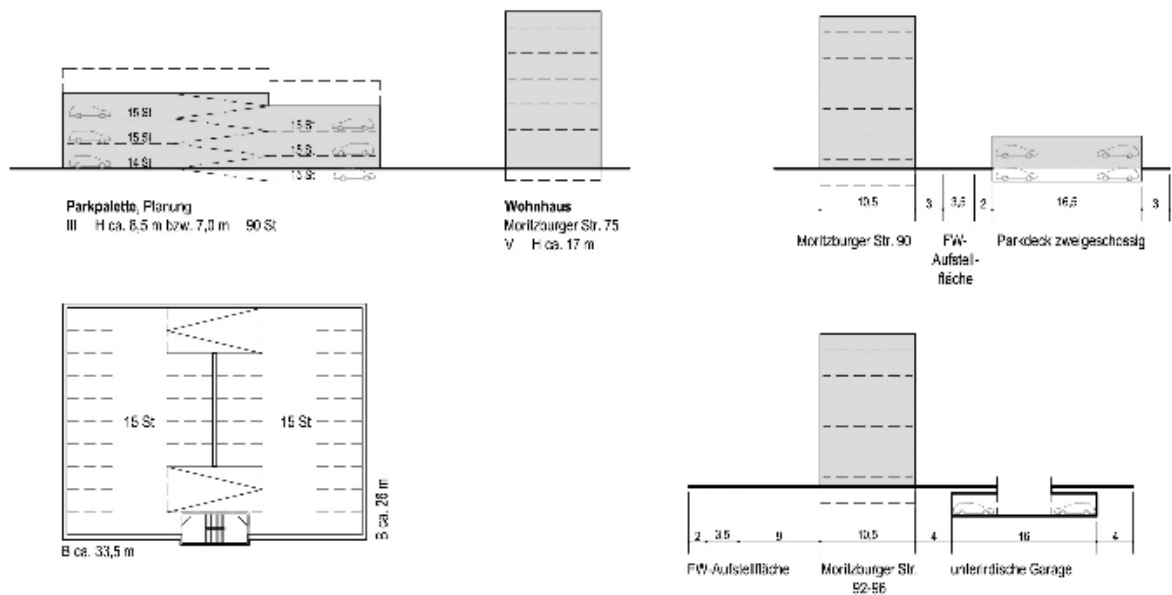


Abb.: Prinzipdarstellung für die mögliche Unterbringung der Pkw in Parkpaletten (links), Parkdecks oder unterirdisch (rechts)

Betrachtung der Garagenhöfe

Zu den vier Garagenhöfen auf städtischem Grund sind zukünftig grundsätzlich folgende Möglichkeiten denkbar:

- Erhalt, Verpachtung und Instandhaltung der Garagenstandorte durch die Stadt als Grundstückseigentümer – eine bloße Verlängerung der Pachtverträge ist trotzdem nicht möglich, da sichergestellt werden soll, dass die Garagen den Stellplatzbedarf des Gebietes decken und die Garagen den Wohnungen zugeordnet werden
- Verkauf der Garagenstandorte an eine Garagengemeinschaft zur weiteren Nutzung als Garagen – hier muss jedoch vertraglich bzw. grundbuchrechtlich sichergestellt werden, dass die Garagen den Stellplatzbedarf des Gebietes decken und die Garagen den Wohnungen zugeordnet werden
- Verkauf der Garagenstandorte an ein Wohnungsunternehmen zur Schaffung wohnungsgebundener Stellplätze
- Abriss und anderweitige bauliche Nutzung der Garagenstandorte (z.B. Parkdeck oder Wohnbebauung) nach Vertragsbeendigung durch die Stadt Coswig als Grundstückseigentümer

Ein einzelner Verkauf der Garagen an die jetzigen Pächter ist möglich, wird aber nicht angestrebt, da sich die Grundstücke dann einer einheitlichen Nachnutzung entziehen und es nicht möglich ist, die Garagen den Wohnungen zuzuordnen bzw. beim Baugenehmigungsverfahren anzurechnen.

Die Deckung des Stellplatzbedarfes im Wohngebiet (mindestens 1 Stellplatz pro Wohnung) ist bei gleichzeitigem Erhalt der Garagen und der Grünflächen nicht befriedigend lösbar.

Garagenhof Ahornstraße (298 Garagen, Bereich C)

Der Garagenhof Ahornstraße ist der größte im Wohngebiet Am Spitzgrund. Inwieweit er den Bedarf des Bereiches C (Wohnquartiere Ahorn-/ Pappelstraße) deckt, kann nicht beurteilt werden. Da Bereich C in die vertiefende Untersuchung nicht einbezogen war, kann keine Aussage über dessen Zukunft getroffen werden. Folgende Rahmenbedingungen bestehen:

- Lage zwischen Bahn und Wohnquartier Ahorn-/Pappelstraße (WGC)
- grundsätzlich langfristige Eignung als Standort für den ruhenden Verkehr (großer Bedarf an Parkplätzen auch im Bereich C, durch Bahn lärmbelastete Fläche)

- langfristige / temporäre Weiternutzung als Garagenhof oder Abriss und Neubebauung durch eine hochbauliche Parkierungsanlage durch die WGC als Vermieter im Bereich C denkbar (dabei wäre die potenziell lärmabschirmende Wirkung einer hochbaulichen Variante positiv zu bewerten)
- Bereich C wurde im vorliegenden SEKO nicht vertieft bearbeitet, ein Stellplatzkonzept ist erforderlich

Elektromobilität

Der Nachfrage nach Lademöglichkeiten für Pkws, E-Bikes und Krankenfahrstühlen stehen die Stadtwerke Elbtal GmbH aufgeschlossen gegenüber. Dieser Aspekt ist in die Umsetzungsplanung einzubeziehen.

5.1.5 (Nah-) Versorgung

Ziel:

- Erhalt und Sicherung der Nah- und der ärztlichen Versorgung im Gebiet

Eine gesicherte Versorgung des Wohngebietes mit Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistern, Ärzten, Kindertagesstätte und Bildungseinrichtung macht das Wohngebiet attraktiv. Außerdem wird es dazu führen, dass die Wege dorthin zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Das Dienstleistungszentrum (Moritzburger Straße 73) bedarf einer umfassenden Modernisierung, um auch zukünftig Räume für Dienstleister, Therapeuten und Ärzte zu bieten. Daher ist der Einbau eines Aufzuges, die Aufstockung des Gebäudes um Wohnraum sowie die Bereitstellung von erforderlichen Stellplätzen geplant.

5.1.6 Soziales

Ziel:

- Erhalt der sozialen Durchmischung
- Förderung des Miteinanders von Alt und Jung, Alteingesessenen und Zugezogenen, von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund
- Förderung der Nachbarschaftshilfe

Eine Durchmischung verschiedener Altersgruppen und Einkommen kann durch passende Wohnungsangebote unterstützt werden (Ausstattungsgrad, Größe der Wohnungen nach Möglichkeit im gleichen Aufgang /Quartier – siehe Kap. 5.1.2).

Seitens der Bewohner des Spitzgrundes besteht der Wunsch, das Miteinander und die Nachbarschaftshilfe durch die Schaffung von Treffpunkten der Nachbarschaft zu fördern.

Kleinräumig kann dazu schon eine Bank vor dem Hauseingang bzw. im gemeinsamen Wohnhof beitragen, die Treff- und Kommunikationsort der Bewohner ist.

Eine Begegnungsstätte als Gemeinschaftsraum für alle Generationen, ähnlich dem ehemals im Gebiet „Am Spitzgrund“ bestehenden Treffpunkt bzw. dem Stadteilladen im Wohngebiet „Dresdner Straße“, kann Raum für Veranstaltungen, Angebote, Spielenachmittage, Handarbeitstreffe, Musizieren, Computerkurse, Schul-/Hausaufgabenhilfe, Filme und Vorträge sein. Dieser sollte als Begegnungsraum für alle Bewohner des Spitzgrundes – Mieter der WBV, WGC, Siedlungshäuser – offenstehen. In welchen Räumen, in welcher Trägerschaft und mit welchen Akteuren eine solche Begegnungsstätte sinnvoll betrieben werden kann, muss noch ausgelotet werden.

5.2 **Maßnahme- und Umsetzungskonzept**

Aus den vorgenannten Zielstellungen und Maßnahmen wurde ein Umsetzungskonzept, ein Baustufenplan erarbeitet. Dieser ordnet geplante Maßnahmen in drei Baustufen, welche laufend überprüft

und bei Erfordernis verändert werden können. Konkrete Maßnahmen beziehen sich auf den Bereich A, welcher im Eigentum der WBV und der Stadt Coswig steht.

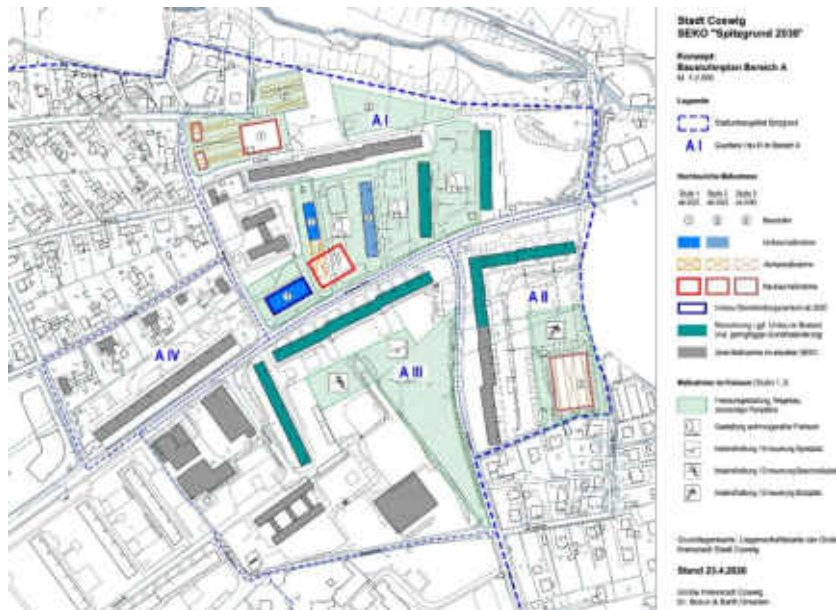


Abb. links:
Baustufenplan
(ohne Maßstab)

Übersicht zur stufenweisen Umsetzung:

Quartier	Baustufe	Maßnahme
A I	①	<ul style="list-style-type: none"> - Umbau / Aufstockung des Dienstleistungszentrums (DZ) Moritzburger Str. 73 - Errichtung einer Parkpalette für das DZ und die Mieter der WBV - Abriss der Moritzburger Str. 73 a, b, Umbau der Moritzburger Str. 73 c, d (2-2-2-RW zu 2-3-4-RW), Freiraumgestaltung
	①	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung einer Parkpalette neben dem Garagenhof Eschenweg auf jetzigem Parkplatz
A I	②	<ul style="list-style-type: none"> - Umbau Moritzburger Str. 75 (2-2-2-RW zu 2-3-4-RW), Freiraumgestaltung
	②	<ul style="list-style-type: none"> - Kündigung und Abriss der Garagenhöfe am Eschenweg (ab 2026) - Freiraumgestaltung / Wegebau nördlich des Eschenweges
A II	③	<ul style="list-style-type: none"> - Kündigung und Abriss Garagenhof Friedewaldstraße - Errichtung einer Parkpalette Friedewaldstraße - bedarfsweise Aufwertung der Sportfläche (Bolzplatz)

Parallel und ohne Einordnung in Baustufen sollen die Renovierung und der bedarfsweise **Umbau von Wohnungen im Bestand** stattfinden. Das bedeutet, dass die Häuser bewohnt bleiben und bauliche Maßnahmen auf leerstehende Wohnungen beschränkt werden. Dabei sind geringfügige Grundrissänderungen möglich. Ein Anbau von Aufzügen zur bequemeren Erreichbarkeit der Wohnungen ist hier nicht beabsichtigt, da wirtschaftlich nicht vertretbar, wenn angemessene Mieten erhalten werden sollen. Vielmehr sollen in den unteren Etagen seniorengerechte und in den oberen Etagen größere Wohnungen angeboten werden.

Die laufende Instandhaltung von Geräten des kommunalen Spielplatzes und der Sportflächen sowie deren Aufwertung und Umgestaltung bei größerem Erneuerungsbedarf sind ebenfalls ohne zeitliche Zuordnung durch die Stadt Coswig beabsichtigt.

5.3 Finanzierungskonzept

Die Ziele des SEKO – Schaffung bedarfsgerechter Wohnungen, Gestaltung der Freiräume, Verbesserung von Wegebeziehungen – sind geeignet, eine Förderung über das Städtebaulichen Förderprogramm „Stadtumbau Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ zu beantragen. Eine Programmausschreibung des Sächsischen Ministeriums für Regionalentwicklung ist voraussichtlich im Herbst 2020 zu erwarten. Eine Vorabstimmung über einen möglichen Antrag auf Programmaufnahme hat im März 2020 mit der Sächsischen Aufbaubank (SAB) als Förderinstitut des Freistaates Sachsen bereits stattgefunden.

Voraussetzungen hierfür sind ein Entwicklungskonzept für den Stadtteil mit Abgrenzung des beantragten Fördergebietes und Zusammenstellung der abgeleiteten geplanten Maßnahmen. Der zeitliche Horizont zur Umsetzung der beantragten Maßnahmen soll bei etwa 10 Jahren liegen.

Die sozialen Aspekte können durch das GIHK-Gebiet unterstützt werden. Aus dem SEKO ergibt sich diesbezüglich der Bedarf nach Angeboten bzw. einem Begegnungsraum im Wohngebiet „Am Spitzgrund“. Lassen sich Angebote durch die Unterstützung und Mitarbeit von lokalen Akteuren / Bewohnern umsetzen, wäre dies eine Bereicherung für das Miteinander im Wohngebiet.

5.4 Berücksichtigung von Querschnittsthemen

5.4.1 Umwelt- und Klimaschutz

Der Umwelt- und Klimaschutz beginnt mit der Erhaltung der bestehenden wertvollen Ressourcen: im Gebiet sind dies die **Grün- und Freiflächen**. Neben ihrer vorteilhaften Auswirkung auf das Wohlbefinden der Bewohner ergeben sich positive Effekte auf das Stadtklima, auf Grundwasser und Boden.

Mit dem Konzept soll eine umweltfreundliche **Mobilität** gefördert werden, bei der an erster Stelle die Wahl des Fortbewegungsmittels steht: Fuß- und Radverkehr sollen durch kurze Wege zu den Zielpunkten, ein verbessertes Angebot an sicheren Fuß- und Radwegen, eine bequeme Erreichbarkeit des Fahrrades gestärkt werden. Radfahren und Zufußgehen fördert zudem die Gesundheit der Menschen. Ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot soll erhalten bzw. geschaffen werden.

Ergänzend soll eruiert werden, ob im Wohngebiet ein Bedarf an Ladesäulen für Elektroautos besteht und wo dieser sinnvoll gedeckt werden kann.

Ein Carsharing-Angebot für Coswig war bereits im Gespräch – die gemeinsame Nutzung von Autos senkt die Gesamtzahl der Pkw.

Die Dächer der Parkpaletten sind geeignet, Photovoltaik-Elemente aufzunehmen – dies soll bei der Umsetzung der Anlagen geprüft werden. Die Sonne steht als **regenerativer Energieträger** unbegrenzt, umweltfreundlich und kostenlos zur Verfügung.

Die Nutzung der Dachflächen der vorhandenen Wohnhäuser ist durch deren materialsparende Bauweise nur sehr begrenzt möglich.

5.4.2 Barrierefreiheit

Nach Umbau der Moritzburger Straße 73 c-d können barrierefreie Wohnungen im Gebiet angeboten werden. Ein barrierearmer bzw. im unmittelbaren Umfeld barrierefreier Freiraum soll durch entsprechende Stellplätze, Wege, abgesenkte Borde realisiert werden.

Der Umbau des Dienstleistungszentrum dient der barrierefreien Erreichbarkeit der Räume und Praxen. Die in den aufgestockten Etagen entstehenden Wohnungen sind barrierearm (mit Aufzug erreichbar und schwellenfrei) geplant.

5.5 **Bürgermitwirkung / bürgerschaftliches Engagement**

Die Beteiligung der Bürger wurde im Rahmen des SEKO durch eine Bürgerveranstaltung zur Entwicklung des Wohngebietes angeschoben. Die Entwicklung des Wohngebietes und der Umbauprozess betreffen die Anwohner unmittelbar, daher sollen die geplanten Maßnahmen kommuniziert und besprochen werden. Es werden regelmäßig verschiedene Interessen aufeinanderstoßen, die es abzuwägen gilt.

Den Umbau der Gebäudesubstanz werden Eigentümer nach Bedarf und wirtschaftlichen Möglichkeiten vornehmen. Anwohnern soll insbesondere bei der Gestaltung der Wohnhöfe eine Möglichkeit der Mitbestimmung und Mitwirkung gegeben werden.

Im ersten Schritt gab es im Dezember 2019 die erste intensive Einbeziehung der Anwohner und Bürger Coswigs, um deren Anregungen und Hinweise aufzunehmen und in das Konzept einfließen lassen zu können. Dazu erfolgte eine Beteiligung der Mieter der WBV, die als Bürgerinformationsveranstaltung im Stadtteil Spitzgrund im Saal des Pflegeheimes der MEISOP stattfand. Aufgrund des großen Interesses wurden zwei Veranstaltungen durchgeführt. Der Vorstellung der bisherigen Analyseergebnisse, ausgewählter Handlungsfelder und erster Umbauideen folgte eine angeregte Diskussion. Im Anschluss an die Veranstaltungen wurden die Unterlagen im Bauamt der Stadt Coswig ausgelegt und die Anwohner und alle Bürger Coswigs hatten Gelegenheit zur Stellungnahme.

Das SEKO zum Wohngebiet Spitzgrund stieß auf großes Interesse und die Stadt erhielt eine große Zahl von Stellungnahmen. Im Folgenden werden die Anregungen und Hinweise der Bürger und lokalen Akteure nach Themenfeldern zusammengefasst – unabhängig von deren Umsetzbarkeit im Stadtumbaugebiet:

5.5.1 Grüner Stadtteil / Umwelt / Klima

- grüne Lage des Spitzgrundes liegt den Bewohnern am Herzen
- Wunsch nach Erhaltung des Grüns
- Vorschlag von Begrünung und/oder Solaranlagen auf dem Dach von Parkpaletten sowie auf dem Dach der neuen Sporthalle am Sachsenlaufweg
- Vorschlag von Fassadenbegrünung
- Vorschlag einer Schmetterlingswiese auf der Grünfläche hinter der Friedewaldstraße 3-9 (Projekt „Puppenstuben gesucht – Blühende Wiesen für Sachsens Schmetterlinge“)
- insektenfreundliche Straßenbeleuchtung, die nur Straße und Gehwege beleuchtet und die Lichtverschmutzung verringert
- Erhalt des Wäldchens zwischen Moritzburger Straße und Am Spitzberg wird begrüßt

5.5.2 Ausstattung / Freiflächennutzung

- Befürwortung des Urban Gardening (Stadtgärtnern)
- einige Rabatten vor den Häusern werden jetzt schon von Anwohnern gepflegt – Lösung zur Bewässerung gewünscht (separater Wasserzähler im Keller, damit Wasser dort geholt werden kann)

- Pflanzung von Obstbäumen und -sträuchern an Stelle von Ziergehölzen (letztere vogel- und insektenfreundlich)
- Wunsch nach viel mehr Bänken im Wohngebiet entlang der Straßen, an den Grünstreifen, in Hausnähe als Treffpunkt der Nachbarn, auch außerhalb an Wanderwegen, am Hang zum Spitzgrundteich, am Spielplatz zwischen Moritzburger und Friedewaldstraße; schattige Lage günstig
- Wunsch nach Treffpunkt für Jugendliche (es gibt auch umweltbewusste, die sich engagieren und dort zusammensitzen wollen)
- fehlende öffentliche Toiletten, Vorschlag der Einrichtung am Nahversorgungszentrum
- fehlende schöne Spielplätze im Umfeld des „Jungen Wohnens“ (Tischtennisplatte, Bolzplatz mit Toren, Basketballkorb, Wasserspielplatz bzw. Wasserfontänen, Kletterspinne) – auch als Treffpunkt, Gestaltung eines Spielplatzes in parkähnlicher Anlage mit Grillplatz
- fehlende Hundekotbeutelspender, Vorschlag der generellen Ausstattung des Wohngebietes
- Idee, eine Wiese für Hunde zu gestalten mit wenigen Stationen aus einem großem Rohr, Stäben für Slalomlauf, Balken mit wenigen Stufen (z.B. Wiese am Eschenweg / Moritzburger Straße 77 hinter dem Müllplatz)

5.5.3 Wohnungen

- Wunsch nach ansprechender äußerer Gestaltung der Wohnblöcke der WBV
- Wunsch nach äußeren Verschattungsmöglichkeiten der Wohnungen
- Verbesserung des Sanierungsstandes gewünscht
- Umbau / Grundrissänderungen der Wohnungen wird positiv bewertet
- visuelle Wirkung der Aufstockung des Dienstleistungszentrums wird kritisch betrachtet
- Gestaltung der Kellerausgänge Moritzburger Straße 79 prüfen (bzgl. Einbruch)

5.5.4 Soziales, Versorgung und Infrastruktur

- Förderung des Miteinanders und der Nachbarschaftshilfe durch Schaffung von Treffpunkten der Nachbarschaft
- Wunsch nach einem Mietertreffs / einer Begegnungsstätte als Gemeinschaftsraum für alle Generationen, z.B. für Veranstaltungen, Angebote, Projekte wie Spielenachmittage Rentner/Kinder, Handarbeiten, Musizieren, Computerkurse, Schul-/Hausaufgabenhilfe auch Rentner/Kinder, Filme und Vorträge, Schrank zum Büchertausch, offen für alle Bewohner des Spitzgrundes (Mieter WBV, WGC, Siedlungshäuser)
- in regelmäßigen Abständen Kontakt zu einem Ansprechpartner des Vermieters im o.g. Mieter-treff (nicht nur für Beschwerden)
- Erhalt des Dienstleistungszentrums als Standort für Ärzte, Friseur ... wird positiv bewertet
- Ansiedlung von Dienstleistungen: Copyshop, Fax, Post- und Paketdienst
- Etablierung eines Reparaturdienstes für Fahrräder, Kleinreparaturen, Hobbyraum, Holzwerkstatt (war ähnlich schon einmal vorhanden)
- Vorschlag einer Imkerei, die als Projekt mit Kindergarten und Schulen erlebbar ist
- Wunsch nach einer Art Litfaßsäule / Infotafel für allgemeine Informationen (nicht alle haben Internet oder bekommen das Amtsblatt)

5.5.5 Verkehr

Parkplätze / Garagen

- Befürwortung der Verbesserung der Parkplatzsituation
- geteilte Meinung zum Thema Garagen, Vorschlag den Bedarf an Garagen zu erfassen und diesen in einem Garagenkomplex am Rande noch eine Weile bedienen
- Vorschlag, die Garagen zu entmüllen
- Ablehnung des Abrisses der Garagen Eschenweg und Friedewaldstraße (von den Nutzern eigenfinanzierte, gepflegte, benutzte Anlage, Unterstellmöglichkeiten auch für Autozubehör, Motorräder, E-Bikes, Fahrräder, Anhänger – in den Kellern nicht möglich oder zulässig, Lademöglichkeit für Elektrorollstühle, -autos und -fahrräder), Frage nach der Entschädigung der Garagenbesitzer
- am Eschenweg fallen mehr Stellplätze weg als in der Parkpalette entstehen
- Garagen sind nicht generell zu klein für heutige Fahrzeuge (4,80 m x 2,45 m), vielmehr wird die Größe der eigenen Garage beim Autokauf berücksichtigt; ein Familienauto passt aber nicht hinein
- Ablehnung der Inanspruchnahme des kostenfreien Parkplatzes am Eschenweg (genutzt von Anwohnern, Besuchern, Handwerkern)
- Sicherheit der Parkpaletten wird in Frage gestellt
- Frage nach den Kosten eines Stellplatzes in der Parkpalette, fehlende finanzielle Mittel einiger Bürger für einen Stellplatz in der Parkpalette
- Berücksichtigung einer ausreichenden Stellplatzgröße in den Parkpaletten (Mindestbreite 2,50 m) sowie von individuellen Lademöglichkeiten für Elektroautos
- Vorschlag für Parkplätze / Parkhaus / Parkpalette:
 - hinter dem Müllplatz am Eschenweg 3d
 - auf dem Bolzplatz Friedewaldstraße
 - Rasenfläche am Wald oberhalb Friedewaldstraße/Ecke Am weiten Born
 - Rasenfläche der zur Friedewaldstraße parallelen Zufahrtstraße
 - Überbauung der Garagen Friedewaldstraße
 - zwischen Ahornstraße / Pappelstraße / Pflegeheim
 - hinter den Garagen Ahornstraße
- Berücksichtigung der künftigen (durch Wohnungszusammenlegung geringeren) Wohnungszahl beim Stellplatzbedarf
- Berücksichtigung von Abstellplätzen für Mopeds
- den Wohnungen zugeordnete Stellplätze werden befürwortet
- Überlegung, ob eine gewisse Zahl der Stellplätze flexibel, d.h. keinem Mieter zugeordnet, genutzt werden kann (z.B. für Besucher)
- Stellplätze für Pflegedienste werden benötigt
- Berücksichtigung der Parkplatzproblematik während der Bauzeit neuer Parkplätze
- Frage nach Interimslösungen für den derzeit akuten Stellplatzmangel

Kfz-Verkehr

- Bedürfnis nach Tempo 30 im Wohngebiet
- Idee einer Geschwindigkeitsanzeige auf der Moritzburger Straße (leuchtender Smiley)

- störender Lärm der Lkws auf der Moritzburger Straße
- Verbesserung der Querungsstelle Moritzburger Straße in Höhe des Dienstleistungszentrums in Form einer Ampel wird gewünscht
- Wunsch nach Leihautos und öfter fahrenden Bussen – Idee eines Coswig als Modellstadt für klimafreundlichen Nahverkehr
- Neugestaltung der Ausfahrten Moritzburger Straße 73-79 auf Moritzburger Straße – ggf. ist eine Reduzierung der Anzahl möglich
- Berücksichtigung der Rettungswege der Feuerwehr (Balkon / Straßenseite) sowie der Zufahrt des Krankenwagens

Radverkehr

- Schaffung von ausreichend ebenerdigen Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder, insbesondere der schweren E-Bikes, evtl. mit Aufladestationen
- Abstellmöglichkeiten und Lademöglichkeiten für E-Bikes und Krankenfahrstühle an den Parkplätzen oder in Hausnähe

Fußverkehr

- Verbesserung der Wanderwege (Begehbarkeit), z.B. von Birkenstraße zur Auerstraße, im Friedewald
- Erhalt und Pflege der Naturlehrpfade, um Interesse bei Kindern und Jugend zu wecken
- Idee eines Fitnesspfades in/am Wald mit Reckstangen, Balancierbalken, Hangeln etc.

Die Bewohner möchten im Gespräch bleiben, wünschen eine weitere Einbeziehung bei der künftigen Entwicklung. Auch besteht die Bereitschaft, selbst mit Hand anzulegen.

Im Rahmen der Beteiligung äußerten weitere lokale Akteure die Bitte um Einbeziehung, wie die Wohneigentumsgemeinschaften Eschenweg und Siedlerstraße, die Garagengemeinschaften Spitzgrund und Eschenweg sowie die Bürgerinitiative Spitzgrund.

6 Evaluation und Monitoring

Ob die Ziele des SEKO erreicht werden, kann an einigen Indikatoren regelmäßig überprüft werden:

Der Gebäudeleerstand wurde zum Stichtag 31.10.2019 von der WBV gebäudegenau erfasst. Darauf aufbauend sind vergleichende Erfassungen möglich.

Die Bevölkerungszusammensetzung in Form der Bevölkerungspyramide und der Altersstruktur basiert auf Daten der Stadtverwaltung Coswig und kann in regelmäßigen Abständen wiederholt ermittelt werden. Zum SEKO 2007 wurde die Bevölkerung in statistischen Bezirken erhoben. Daten liegen aus den Jahren 1992, (2001), 2005 und 2019 vor. Mit vorliegendem SEKO wurde der Untersuchungsraum korrigiert, so dass künftig Erfassungen nur für den Bereich der Plattensiedlung vorgenommen werden können.

Das Verhältnis ausgewiesener bzw. angebotener Stellplätze zur Wohnungsanzahl kann parallel dazu im Abstand von 3-4 Jahren geprüft werden.

6.1 Liste der lokalen Akteure

Im Rahmen der Erarbeitung des SEKO wurden verschiedene Einrichtungen, Vereine und Akteure ermittelt und bei Interesse einbezogen. Bei entsprechenden umsetzungsorientierten Projekten bzw. eine künftige Qualifizierung des SEKO ist deren Einbeziehung sinnvoll bzw. von ihnen erbeten.

- Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig (WBV)
- Wohnungsgenossenschaft Coswig eG (WGC)
- Wohnungseigentumsgemeinschaft Eschenweg
- Wohnungseigentumsgemeinschaft Siedlerstraße
- Garagengemeinschaft „Am Spitzgrund“ e.V.
- Garagengemeinschaft „Eschenweg“ e.V.
- Bürgerinitiative Spitzgrund
- MEISOP gGmbH Coswig als Träger des Pflege- und Behindertenwohnheimes
- Kinder- und Jugenddomizil Coswig e.V.
- Kindertagesstätte „Spitzgrundspatzen“ (Volkssolidarität e.V.)
- Förderzentrum Coswig „Peter Rosegger“
- Quartiersmanagement des GIHK-Gebietes

Die genannten Akteure ergaben sich aus der Arbeit am SEKO. Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Quellenverzeichnis

- [1] Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Coswig, 2002
- [2] Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKO) der Großen Kreisstadt Coswig, Stadt Coswig, Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH, Dr. Braun & Barth, 2007
- [3] Städtebauliches Entwicklungskonzept / Stadtumbaukonzept / Quartierentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund, Stadt Coswig, Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH, Wohnungsgenossenschaft Coswig, Dr. Braun & Barth, 2007
- [4] Städtebauliches Entwicklungskonzept / Stadtumbaukonzept / Quartierentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund, Stadt Coswig, Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH, Wohnungsgenossenschaft Coswig, Dr. Braun & Barth, 2012
- [5] Gebietsbezogenes Integriertes Handlungskonzept für Coswig, Stadt Coswig / JuCo Soziale Arbeit gGmbH, 2016
- [6] Gesamtfortschreibung Flächennutzungsplan Stadt Coswig, Planungsbüro Schubert, Zwischenstand 24.5.2019
- [7] Mietspiegel der Großen Kreisstadt Coswig für nicht preisgebundene Wohnungen gültig vom 01.01.2017 (Fortschreibung bis 31.12.2020)
- [8] Verwaltungsvorschrift zur Angemessenheit der Kosten für die Unterkunft nach dem Sozialgesetzbuch Zweites Buch (SGB II) und Zwölftes Buch (SGB XII) für das Dezernat für Arbeit und Bildung und das Dezernat Soziales der Landkreises Meißen, gültig ab 01.08.2017, in der Fassung vom 01.03.2018; Landkreis Meißen
- [9] Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Große Kreisstadt Coswig, BBE Handelsberatung GmbH Niederlassung Leipzig, 10. Dezember 2010

Verwendete Abkürzungen

GIHK	Gebietsbezogenes Integriertes Handlungskonzept
MEISOP	MEISOP gGmbH Coswig (Träger des Pflege- und Behindertenwohnheimes)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SEKO	Stadtentwicklungskonzept
SGB	Sozialgesetzbuch
StWENG	Bund-Länder-Programm „Städtebauliche Weiterentwicklung großer Neubaugebiete“
SWA	Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung der Stadt Coswig
WBV	Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig
WGC	Wohnungsgenossenschaft Coswig

Anlagen:

Anlage 1: Fotodokumentation

Anlage 2: Bestandsaufnahme:

- Städtebauliche Einordnung, M. 1:5.000
- Teilgebiete, M. 1:3.333
- Gliederung der Wohnformen, M. 1:3.333
- Nutzung der Gebäude, ohne Maßstab
- Umgriff Bevölkerungsanalyse, M. 1:3.333
- Bevölkerungsentwicklung 1992 – 2005 – 2019 (Statistische Bezirke 016, 017)
- ÖPNV-Anbindung, ohne Maßstab
- Radwegekonzept Stadt Coswig, ohne Maßstab
- Verkehrsflächen, Kfz-Stellplätze nach Teilgebieten

Anlage 3: Zusammenfassung:

- Tabelle Stärken / Schwächen, Chancen / Risiken

Anlage 4: Konzept:

- Neuordnungskonzept, Gesamtplan, M. 1:1.000

- Neuordnungskonzept, Ausschnitt Quartier A-I, M. 1:1.000
- Neuordnungskonzept, Ausschnitt Quartier A-II, M. 1:1.000
- Neuordnungskonzept, Ausschnitt Quartier A-III, M. 1:1.000
- Neuordnungskonzept, Ausschnitt Bereich B, M. 1:2.000
- Baustufenplan Bereich A, M. 1:2.000
- Wohnhofgestaltung am Beispiel Quartier A-I, ohne Maßstab
- Grundrissänderungen im Bestand (Prinzipdarstellungen), ohne Maßstab
- Stellplätze für Kfz und Fahrräder – Bedarf, Vergleich Stellplatzsatzungen
- Gestapeltes Parken, Prinzipdarstellungen, M. 1:500
- Parkpaletten, Beispiele
- Parkpalette Moritzburger Straße 73 im Quartier A-I, Gebäudehöhen, M. 1:500
- Parkpalette am Eschenweg im Quartier A-I, Gebäudehöhen, M. 1:500
- Parkpalette Friedewaldstraße / Am weiten Born im Quartier A-II, Gebäudehöhen, M. 1:500
- Kombinierte Fahrrad-/ Müllbox, Prinzipdarstellung, M. 1:100

Anlage 4 – Konzept

- Neuordnungskonzept, Gesamtplan, M. 1:1.000

- Neuordnungskonzept, Ausschnitt Quartier A-I, M. 1:1.000
- Neuordnungskonzept, Ausschnitt Quartier A-II, M. 1:1.000
- Neuordnungskonzept, Ausschnitt Quartier A-III, M. 1:1.000
- Neuordnungskonzept, Ausschnitt Bereich B, M. 1:2.000
- Baustufenplan Bereich A, M. 1:2.000
- Grundrissänderungen im Bestand, ohne Maßstab
- Wohnhofgestaltung am Beispiel Quartier A-I, ohne Maßstab
- Grundrissänderungen im Bestand (Prinzipdarstellungen), ohne Maßstab
- Stellplätze für Kfz und Fahrräder – Bedarf, Vergleich Stellplatzsatzungen
- Möglichkeiten für Kfz-Stellplätze, Prinzipdarstellungen, M. 1:500
- Parkpaletten, Beispiele
- Parkpalette Moritzburger Straße 73 im Quartier A-I, Gebäudehöhen, M. 1:500
- Parkpalette am Eschenweg im Quartier A-I, Gebäudehöhen, M. 1:500
- Parkpalette Friedewaldstraße / Am weiten Born im Quartier A-II, Gebäudehöhen, M. 1:500
- Kombinierte Fahrrad-/ Müllbox, Prinzipdarstellung, M. 1:100

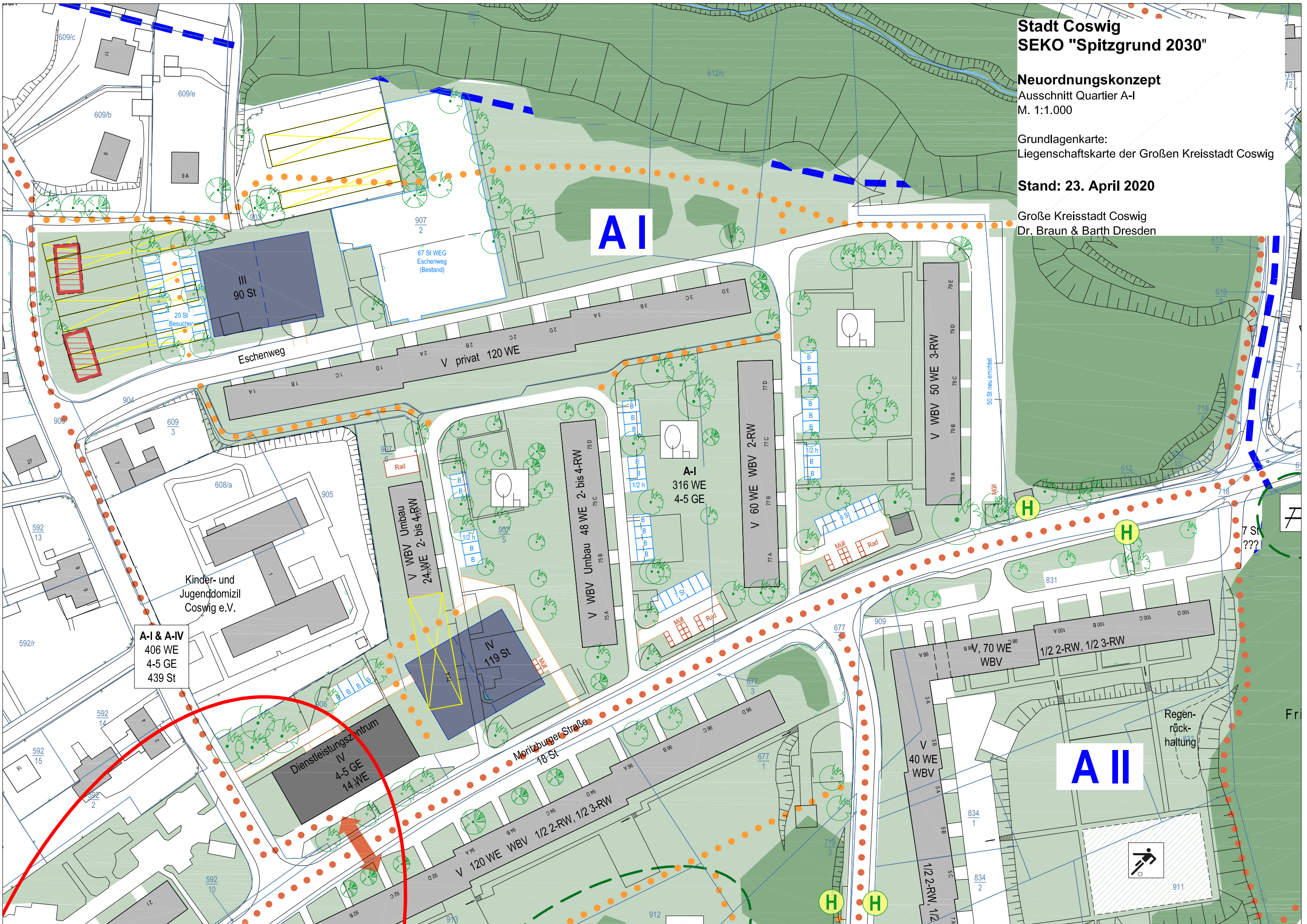
**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

Neuordnungskonzept
Ausschnitt Quartier A-I
M. 1:1.000

Grundlagenkarte:
Liegenschaftskarte der Großen Kreisstadt Coswig

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden



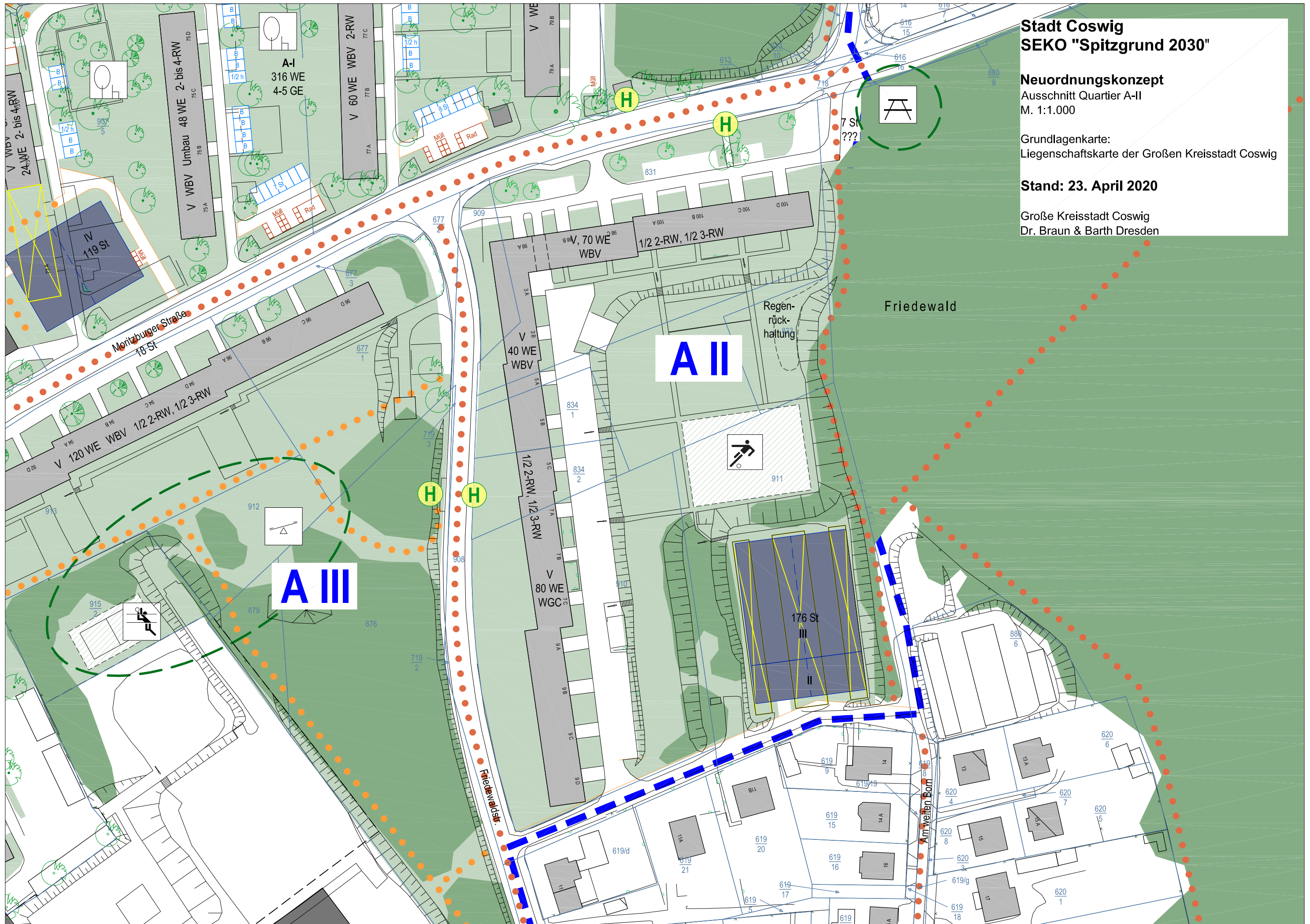
Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"

Neuordnungskonzept
Ausschnitt Quartier A-II
M. 1:1.000

Grundlagenkarte:
Liegenschaftskarte der Großen Kreisstadt Coswig

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden



Coswig e.V.

A-I & A-IV
406 WE
4-5 GE
439 St

Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"

Neuordnungskonzept
Ausschnitt Quartier A-III
M. 1:1.000

Grundlagenkarte:
Liegenschaftskarte der Großen Kreisstadt Coswig

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

A IV

A III

Dienstleistungszentrum
IV
4-5 GE
14 WE

V 120 WE WBV 1/2 2-RW, 1/2 3-RW

V 90 WE WBV 2-RW

Nahversorgungszentrum
Spitzgrund

Turnhalle

Förderschulzentrum
"Peter Rosegger"
(ca. 150 Schüler)

V 40 WE WBV

V 112-RW, 112-3-RW

V 80 WE WGC

176 St III

II

619/d

619/21

619/20

619/17

619/f

619/c

619/b

619/i

22

20

619/h

25

Am weiten Born

Friedenwaldstr.

Monitzburger Straße
18 St

Planenweg

Siedlerstr. (Bestand)

112-2-RWE, 112-3-RWE

592/q

592/r

592/14

592/15

592/3

592/10

678/9

678/6

916

915/1

915/2

912

679

676

719/2

719/3

677/1

677/3

909

98 A

98 B

98 C

98 D

98 E

98 F

98 G

98 H

98 I

98 J

98 K

98 L

98 M

98 N

911

619

619

619

619

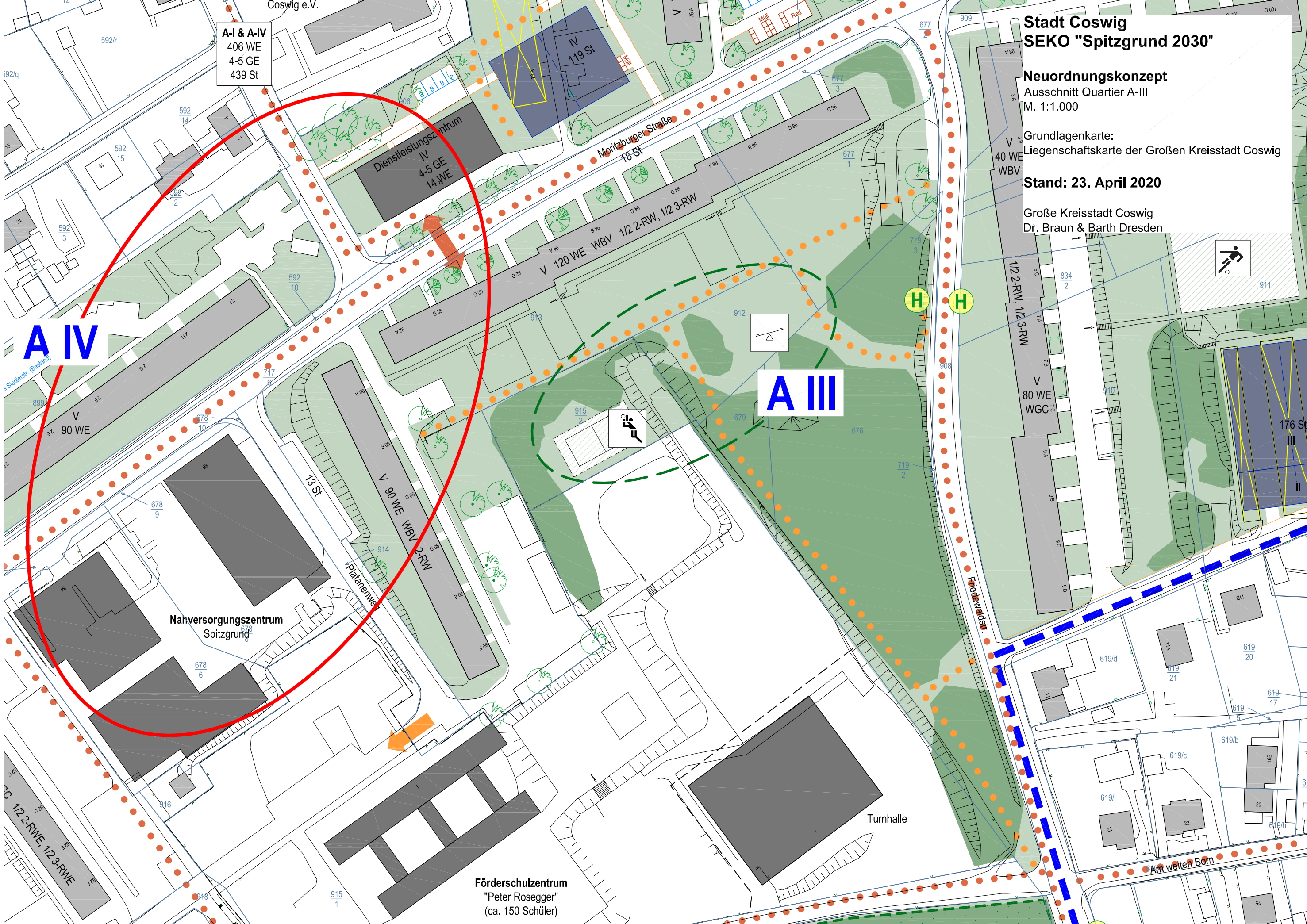
619

619

619

619

619



Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"

Neuordnungskonzept
Ausschnitt Bereich B
M. 1:2.000

Grundlagenkarte:
Liegenschaftskarte der Großen Kreisstadt Coswig

Stand: 23. April 2020


Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden



Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"












**Konzept:
Baustufenplan Bereich A**
M. 1:2.000

Legende






-  Stadumbaugebiet Spitzgrund
- A I** Quartiere I bis IV im Bereich A

Hochbauliche Maßnahmen

Stufe 1 (ab 2020) Stufe 2 (ab 2025) Stufe 3 (ab 2030)

- ① ② ③ Baustufen
-   Umbaumaßnahme
-    Abrissmaßnahme
-    Neubaumaßnahme
-  Umbau Dienstleistungszentrum ab 2020
-  Renovierung / ggf. Umbau im Bestand (incl. geringfügige Grundrissänderung)
-  ohne Maßnahme im aktuellen SEKO

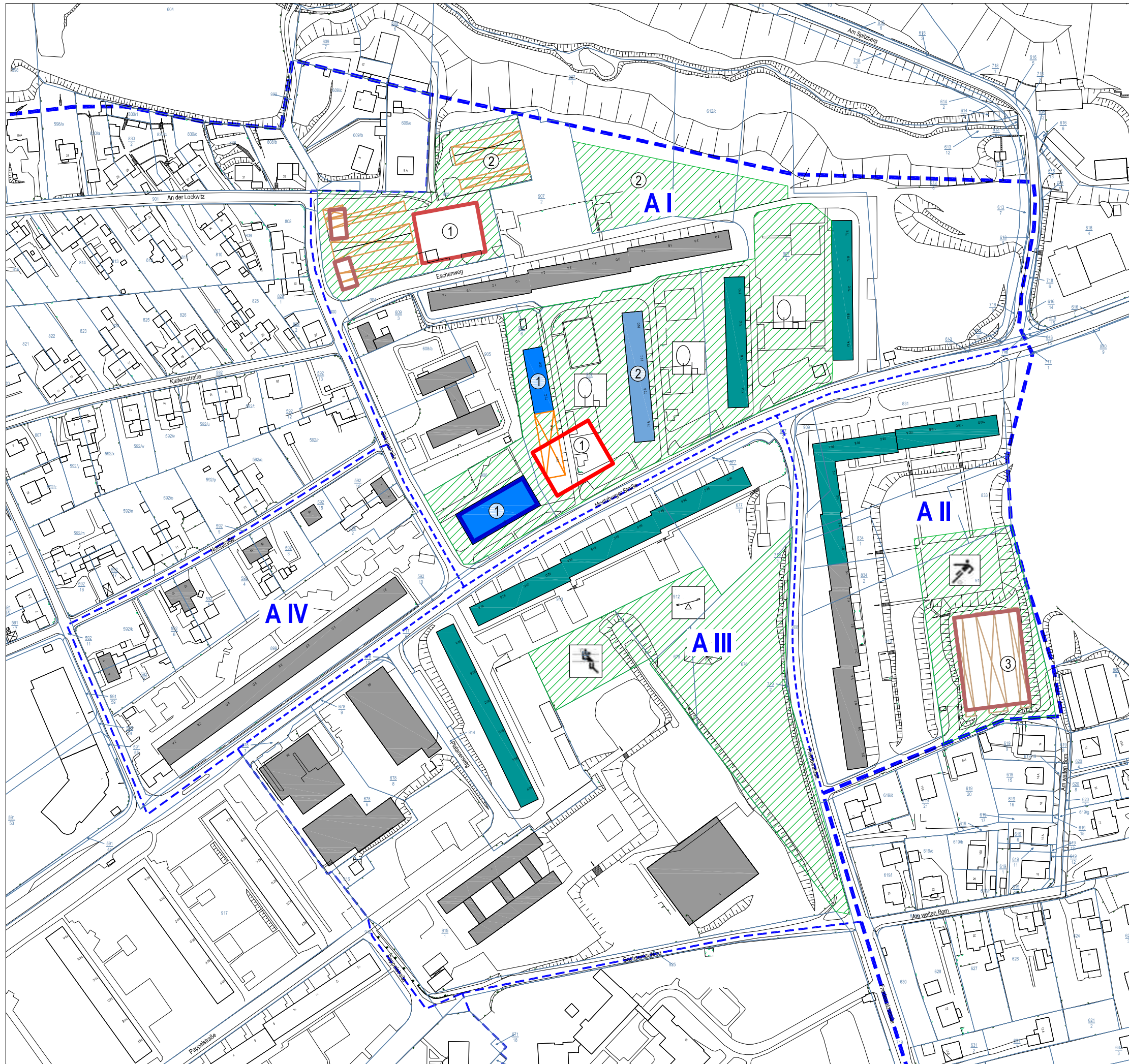
Maßnahmen im Freiraum (Stufen 1, 2)

-  Freiraumgestaltung, Wegebau, ebenerdige Parkplätze
-  Gestaltung wohnungsnaher Freiraum
-  Instandhaltung / Erneuerung Spielplatz
-  Instandhaltung / Erneuerung Beachvolleyball
-  Instandhaltung / Erneuerung Bolzplatz

Grundlagenkarte: Liegenschaftskarte der Großen Kreisstadt Stadt Coswig

Stand 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden





**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

**Wohnhofgestaltung
am Beispiel Quartier A-I
ohne Maßstab**

Grundlagenkarte: Liegenschaftskarte der Großen
Kreisstadt Coswig

23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

**Konzept:
Grundrissänderungen im Bestand**

Prinzipdarstellungen
ohne Maßstab

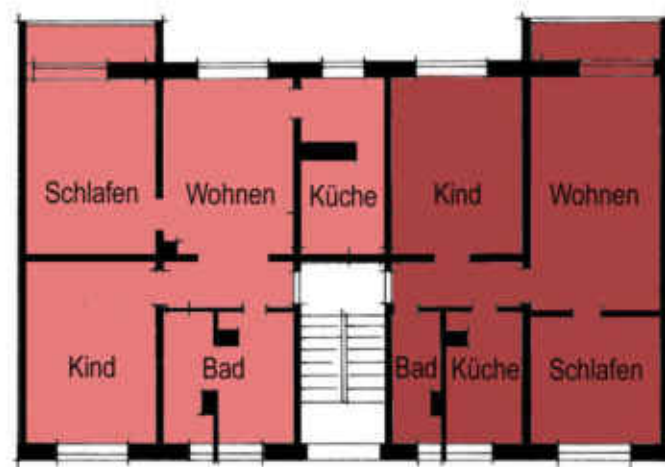
links: Bestandsgrundrisse
Mitte und rechts: Umbauvarianten

grün: 1-Raumwohnung
blau: 2-Raumwohnung
rot: 3-Raumwohnung
orange: 4-Raumwohnung
gelb: 5-Raumwohnung



Bestand
2-RW 48,7 m²

2-RW 48,7 m²



Umbauvariante
3-RW 73,4 m²

3-RW 64,4 m²



Umbauvariante
2-RW 48,7 m²

4-RW 89,0 m²



Bestand
3-RW 58,9 m²

2-RW 47,6 m²



Umbauvariante
4-RW 74,4 m²

1-RW 32,1 m²



Umbauvariante
5-RW 106,4 m²



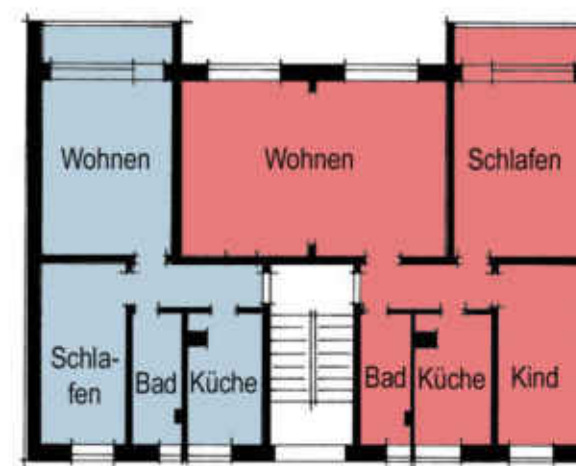
Bestand
3-RW 58,2 m²

3-RW 58,2 m²



Umbauvariante
2-RW 42,5 m²

4-RW 73,8 m²



Umbauvariante
2-RW 42,5 m²

3-RW 73,8 m²

Grundlagenkarte: Liegenschaftskarte der Großen
Kreisstadt Coswig

23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

§ 49 Abs. 1 SächsBO

regelt die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie Abstellplätzen für Fahrräder

§ 89 Abs. 1 Nr. 4 SächsBO

ermächtigt die Gemeinden zum Erlass einer Stellplatzsatzung als örtliche Bauvorschrift

VwVSächsBO Nr. 49

trifft Regelungen zur Zahl der Stellplätze für Kfz und zur Zahl der Abstellplätze für Fahrräder

Coswig besitzt keine kommunale Stellplatzsatzung, daher wird die VwVSächsBO zu Grunde gelegt

STELLPLÄTZE FÜR KRAFTFAHRZEUGE

VwVSächsBO

für Ein-/ Mehrfamilienhäuser	1 bis 2 je Wohnung	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung möglich bis 30 % in Abhängigkeit von Ausbau, Zustand und Leistungsfähigkeit des ÖPNV und Entfernung zur Haltestelle - Bedarf an Behindertenstellplätzen ist vollständig zu decken (keine Reduzierung) - <u>keine</u> Reduzierung von Stellplätzen für Wohngebäude
------------------------------	--------------------	---

zum Vergleich: Stellplatzsatzung Dresden vom 29.6.2018

für Ein-/ Mehrfamilienhäuser	1 je Wohnung	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung bis 30 % möglich, Bsp.: 30 % bei S-Bahn oder Straba bis 5-min-Takt unter 300 m zur Haltestelle 10 % bei Regionalbahn oder Bus bis 10-min-Takt unter 300 m zur Haltestelle 0 % bei Regionalbahn oder Bus bis 10-min-Takt 300 bis 500 m zur Haltestelle - Reduzierung von Stellpl. für Wohngebäude zulässig - 1 Carsharing-Stellplatz ersetzt 5 Pkw-Stellplätze - 3 %, mind. 1 Behindertenstellplätze für Gebäude > 10 Wohnungen (keine Reduzierung)
------------------------------	--------------	--

zum Vergleich: Stellplatzsatzung Ottendorf-Okrilla vom 24.10.2018

Einfamilienhäuser	2 je Wohnung	- Mindestgröße Garage 15 m ² - Herstellung auf dem Baugrundstück bzw. in max. 300 m Fußweg
Mehrfamilienhäuser	1,5 je Wohnung	

zum Vergleich: Stellplatzsatzung Delitzsch vom 8.7.2017

Ein-/ Mehrfamilienhäuser	<ul style="list-style-type: none"> - 0,5 je WE bis 50 m² Wohnfläche - 1,0 je WE über 50-100 m² Wohnfläche - 1,5 je WE über 100 m² Wohnfläche
--------------------------	--

ABSTELLPLÄTZE FÜR FAHRRÄDER

VwVSächsBO

für Ein-/ Mehrfamilienhäuser	1 bis 2 je Wohnung	- keine Reduzierung vorgesehen
------------------------------	--------------------	--------------------------------

zum Vergleich: Stellplatzsatzung Dresden vom 29.6.2018

für Ein-/ Mehrfamilienhäuser	1 je 40 m ² Wohnfläche	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung nicht zulässig - Reduzierung der Kfz-Stellplätze um 5 %, wenn alle Fahrradabstellplätze überdacht sind - mind. 1,5 m² / Abstellplatz, Verringerung bei doppelreihiger oder höhenversetzter Aufstellung - zusätzliche Fläche von mind. 1,5 m² für Lasten- oder Kinderanhänger je 10 Abstellplätze - beleuchtete Abstellräume - von der öffentlichen Verkehrsfläche aus leicht und verkehrssicher erreichbar - Anschließmöglichkeit in gemeinschaftlich genutzten Abstellanlagen
------------------------------	-----------------------------------	--

zum Vergleich: Stellplatzsatzung Ottendorf-Okrilla vom 24.10.2018

Einfamilienhäuser	2 je Wohnung	<ul style="list-style-type: none"> - mind. 1,2 m² / Abstellplatz - sicheres und bequemes Abstellen
Mehrfamilienhäuser	2 je Wohnung	- Herstellung auf dem Baugrundstück bzw. in max. 30 m Fußweg

zum Vergleich: Stellplatzsatzung Delitzsch vom 8.7.2017

Ein-/ Mehrfamilienhäuser	1 bis 2 je Wohnung
--------------------------	--------------------

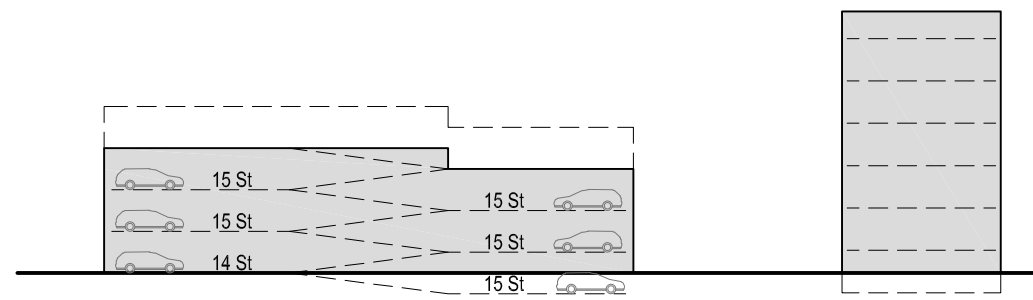
**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

**Konzept:
Möglichkeiten für Kfz-Stellplätze**

Prinzipdarstellungen
M. 1:500

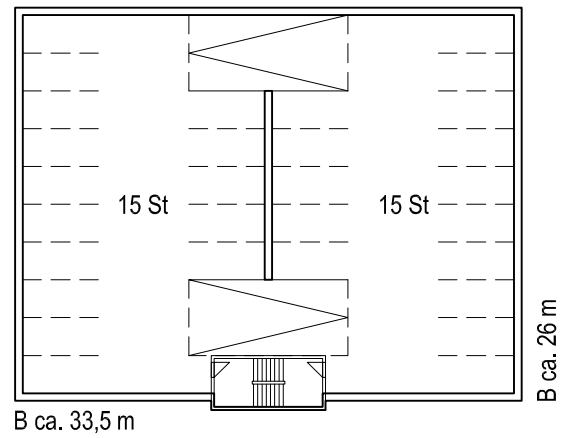
**Prinzipdarstellungen zur
Untersuchung möglicher
Kfz-Stellplätze**

Parkpalette



Parkpalette, Planung
III H ca. 8,5 m bzw. 7,0 m 90 St

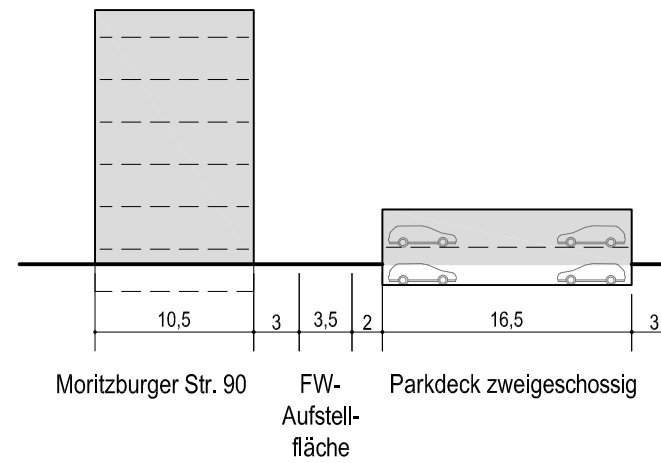
Wohnhaus
Moritzburger Str. 75
V H ca. 17 m



B ca. 33,5 m

B ca. 26 m

Parkdeck

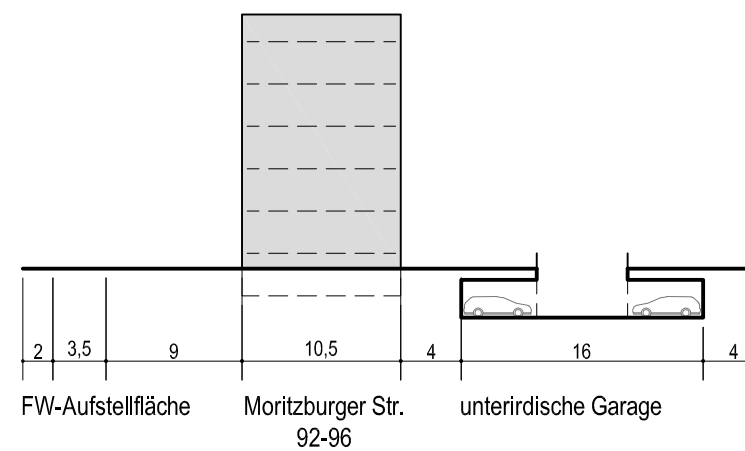


Moritzburger Str. 90

FW-
Aufstell-
fläche

Parkdeck zweigeschossig

Unterirdische Garage



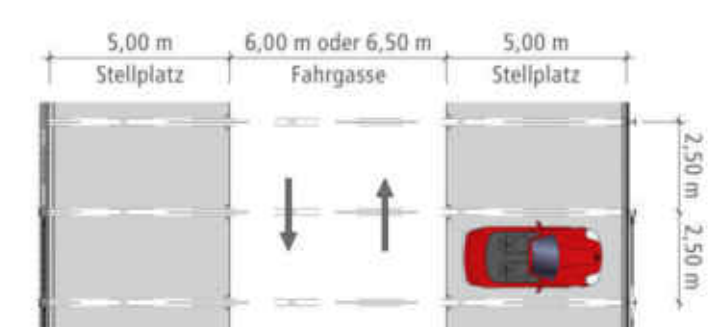
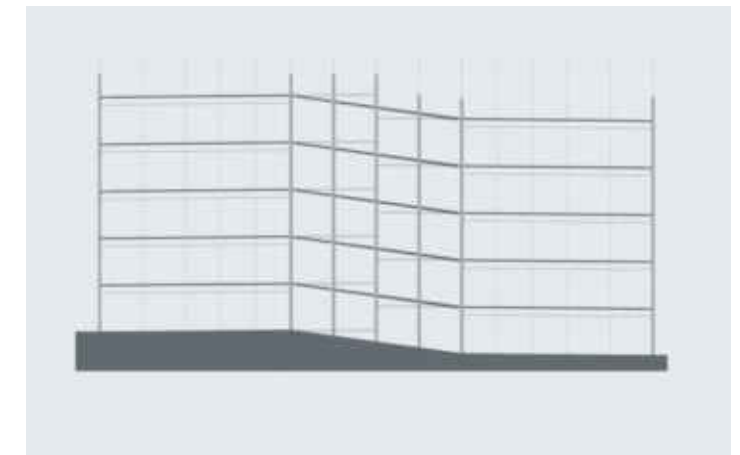
FW-Aufstellfläche

Moritzburger Str.
92-96

unterirdische Garage

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden



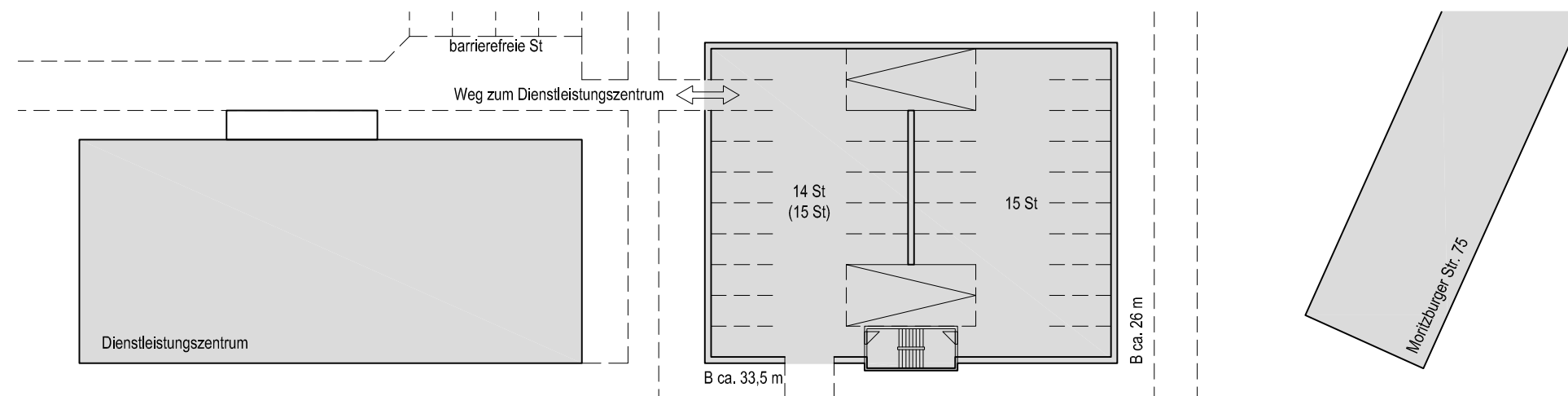
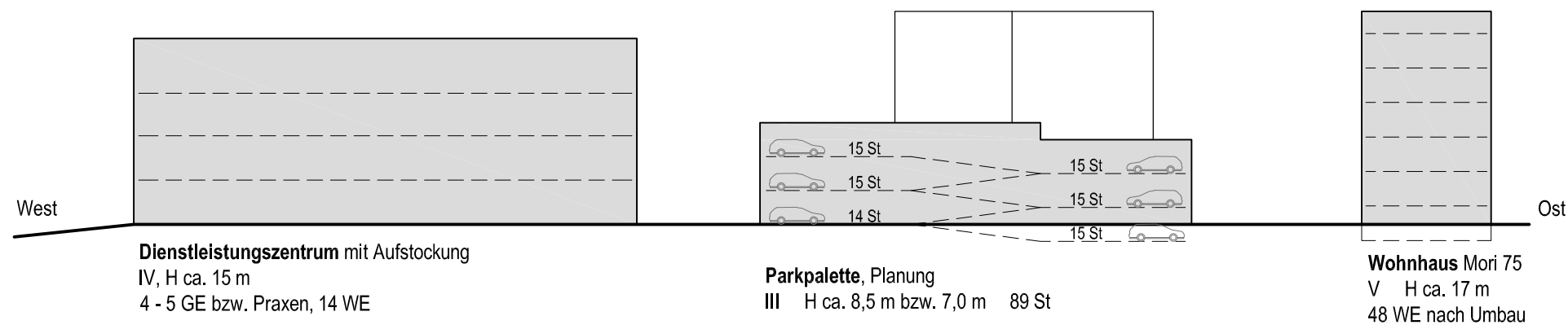
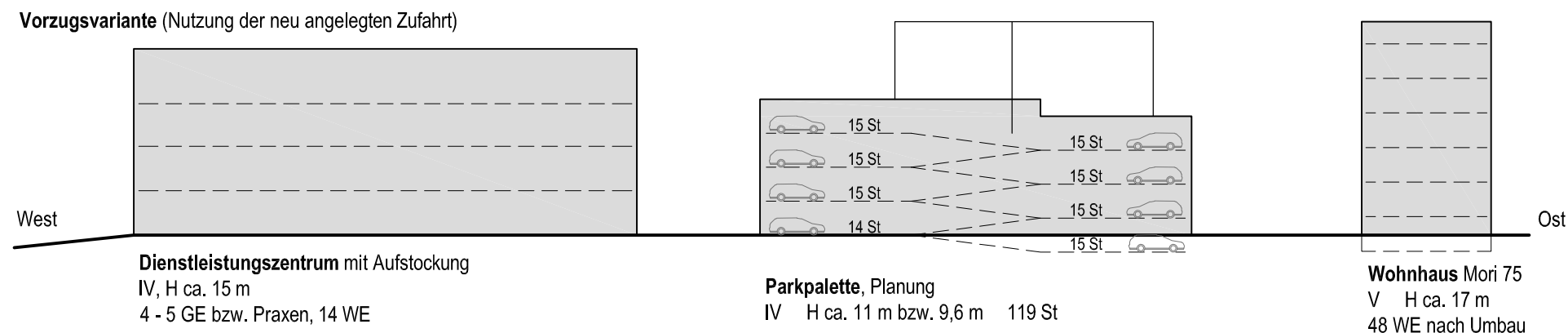
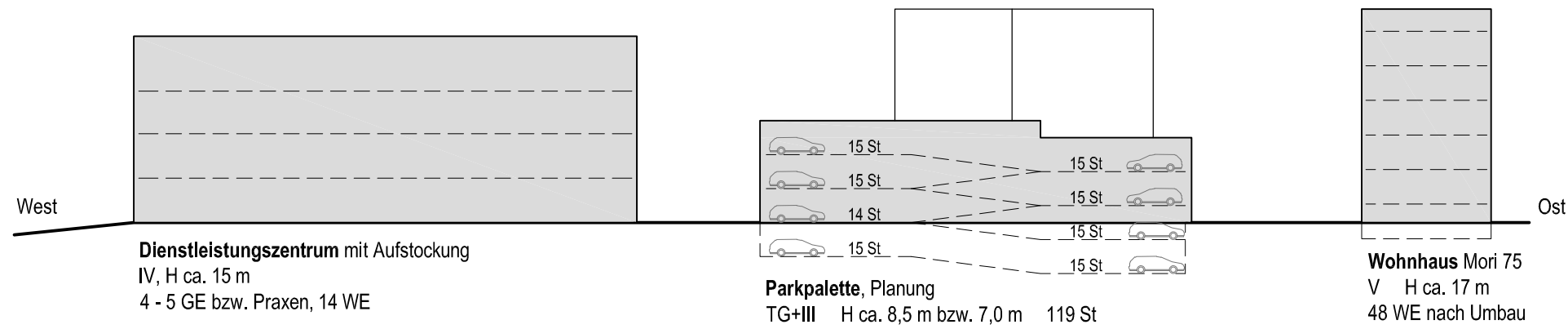
16,00 m bzw. 16,50 m breite Parkelemente mit 2,50 m breiten Stellplätzen

**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

**Konzept:
Parkpalette Moritzburger Straße 73**

im Quartier A-I
Gebäudehöhen

M. 1:500



Stand: 23. April 2020

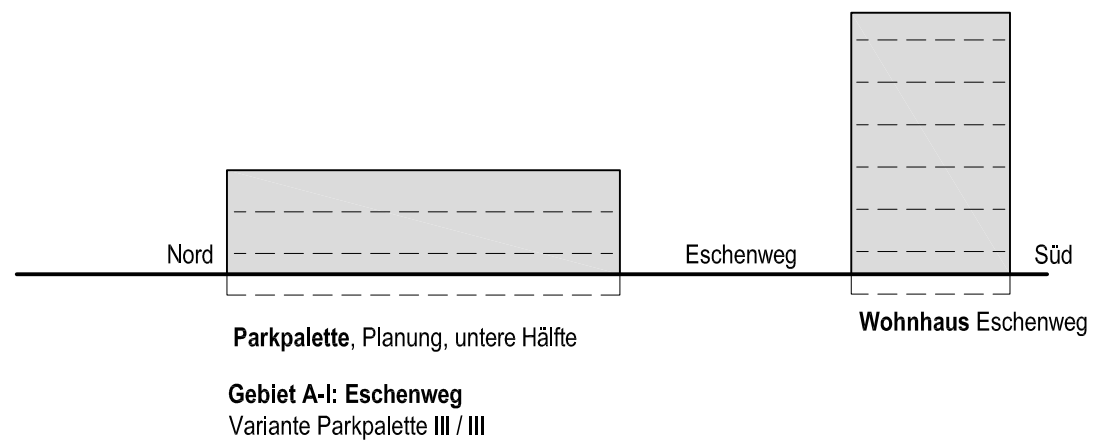
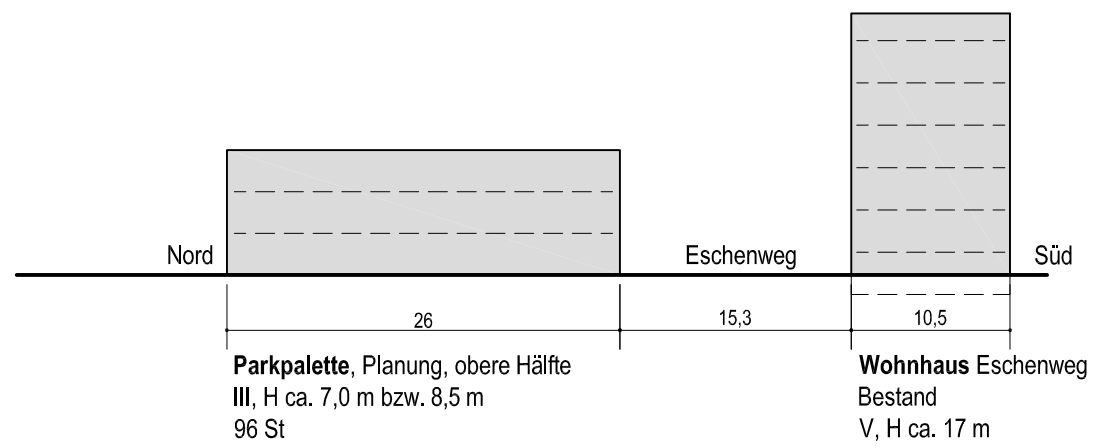
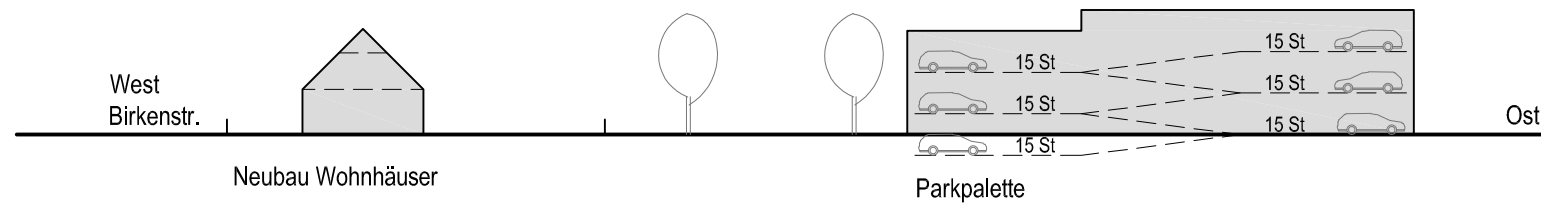
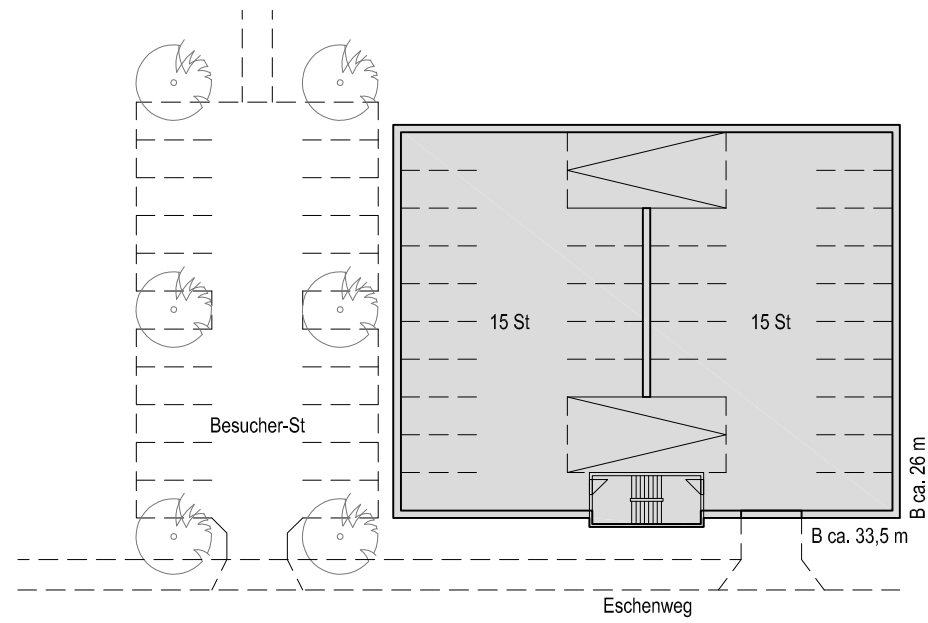
Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

**Konzept:
Parkpalette Eschenweg**

im Quartier A-I
Gebäudehöhen

M. 1:500



Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

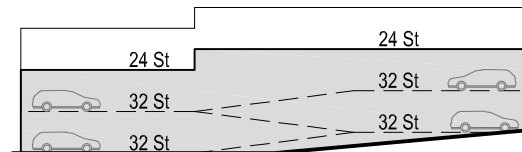
**Konzept:
Parkpalette Friedewaldstraße
im Quartier A-II**

Gebäudehöhen
M. 1:500

West
Friedewaldstr.



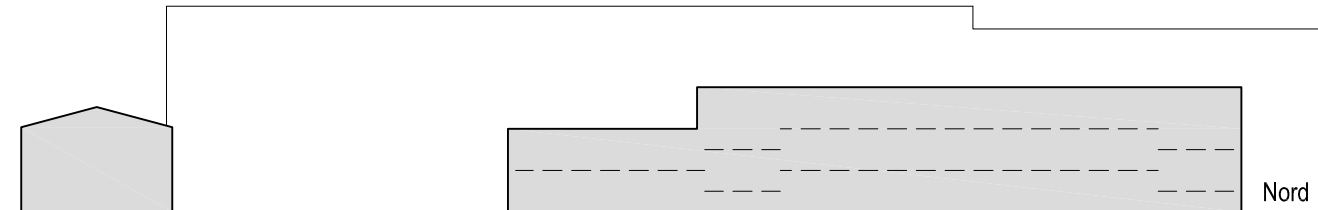
Wohnhaus
Friedewaldstr. 9a-d
Bestand
V, H ca. 17 m



Stufe 2: Parkpalette
176 St

Ost

Süd

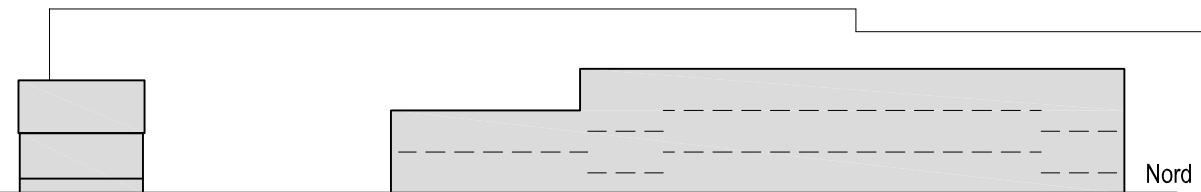


Wohnhaus
Friedewaldstr. 11b
Bestand

untere Hälfte Parkpalette

Nord

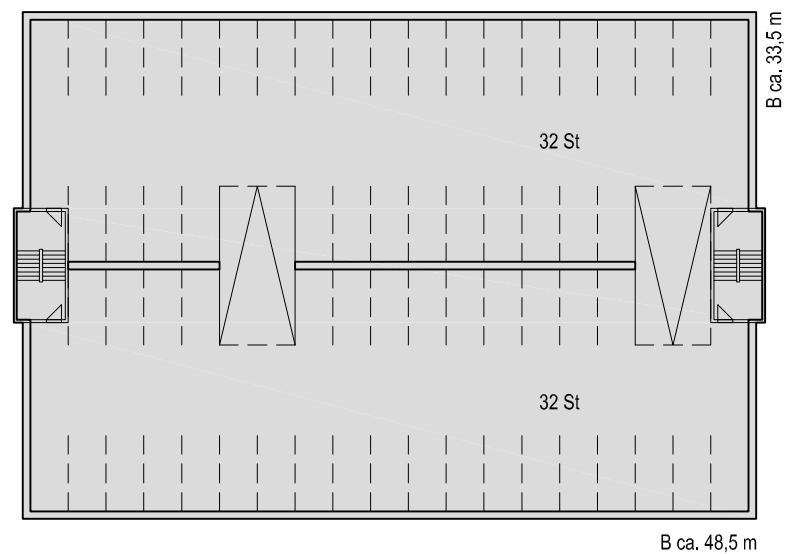
Süd



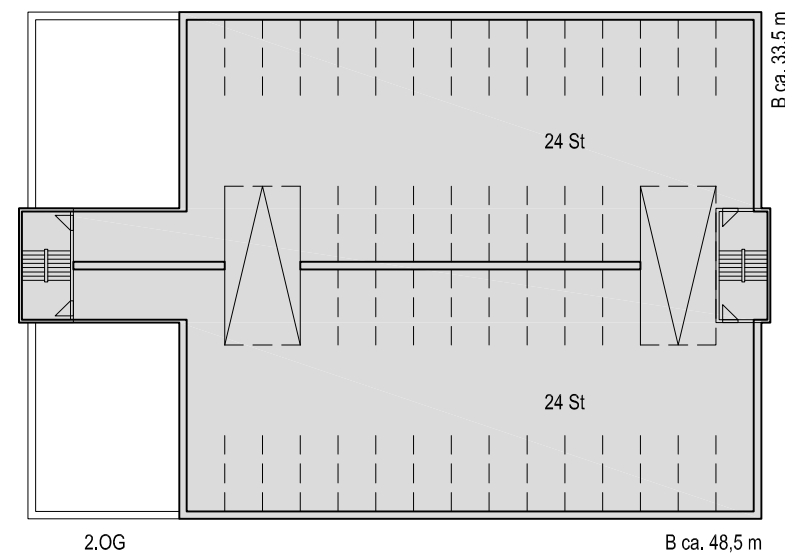
Wohnhaus
Am weiten Born 14
Bestand

obere Hälfte Parkpalette

Nord



Parkpalette, Planung
schematischer Grundriss EG, 1.OG



2.OG
schematischer Grundriss 2.OG

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

**Konzept:
Kombinierte Fahrrad- / Müllbox**

Prinzipdarstellung
M. 1:100

Planungsziel:

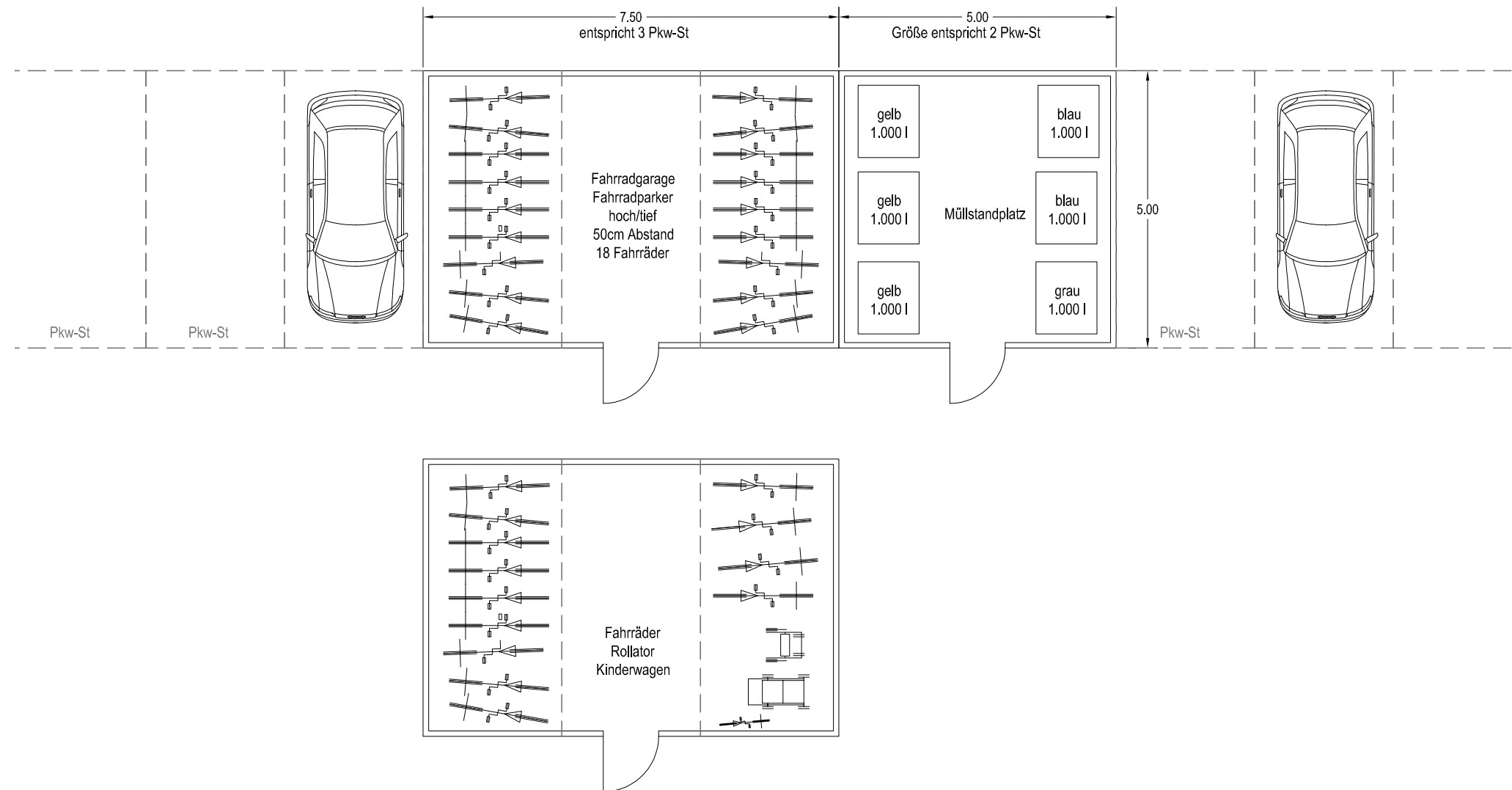
→ Förderung des Radverkehrs als Alternative zum Kfz

Fahrradbox:

- Alternative oder Ergänzung zum Fahrradkeller
- leichter, bequemer Zugang (keine Treppen)
- verschließbar (Diebstahlschutz)
- Einstellen von Kinderwagen, Rollatoren möglich, wenn Aufstellung eingangsnah erfolgt

**Ermittlung der notwendigen Abstellplätze für
Fahrräder:**

- 1 bis 2 je Wohnung
(nach Richtzahlentabelle VwV SächsBO)
- 10 Wohnungen je Aufgang, d.h. mind. 10
Fahrrad-Abstellplätze je Aufgang
- 5 Fahrräder vor dem Gebäude
- 5 Fahrräder in Fahrradbox
- Bedarf an 1 Box für 3 - 4 Aufgänge

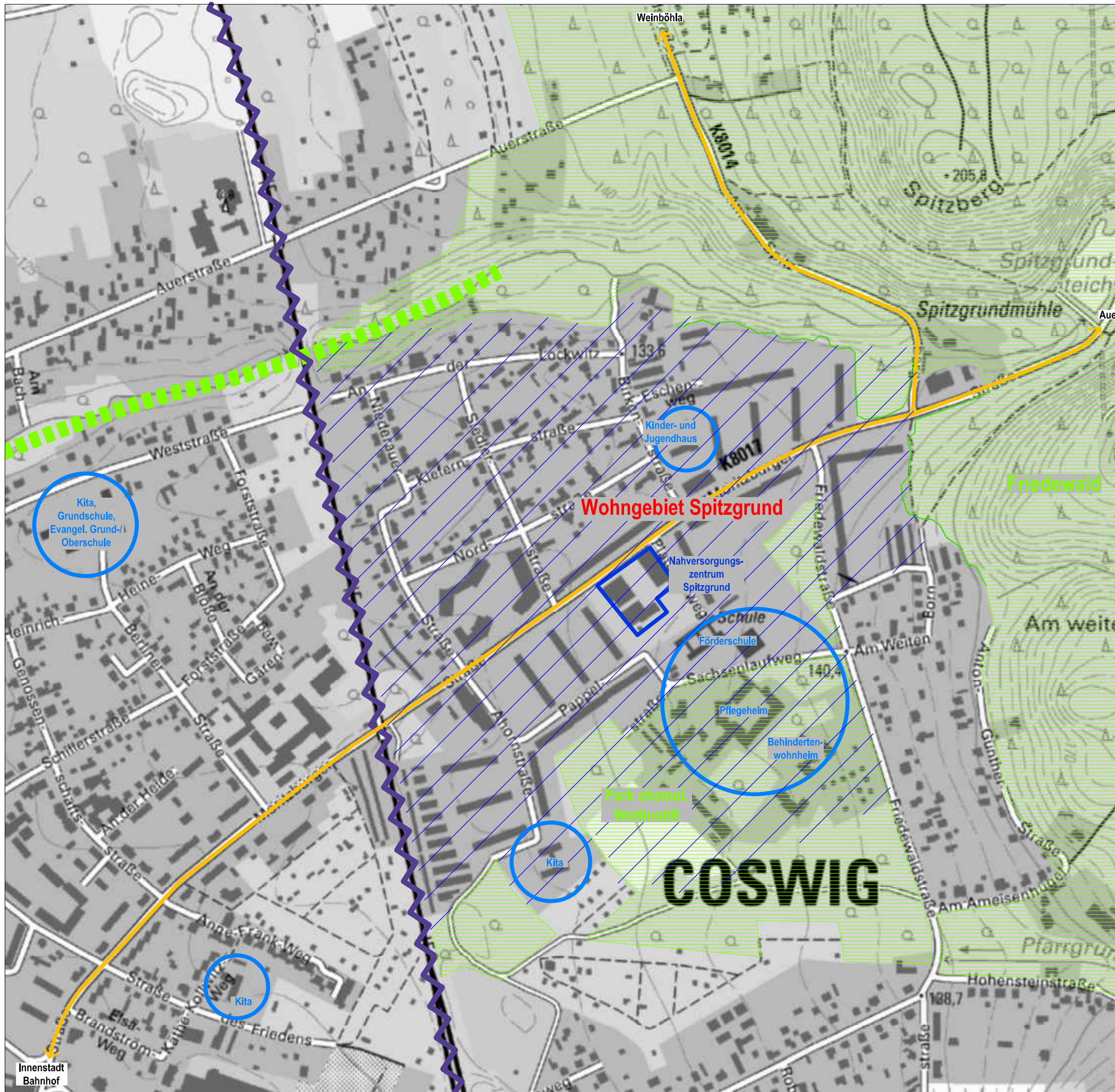


Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

Anlage 2 – Bestandsaufnahme

- Städtebauliche Einordnung, M. 1:5.000
- Teilgebiete, M. 1:3.333
- Gliederung der Wohnformen, M. 1:3.333
- Nutzung der Gebäude, ohne Maßstab
- Umgriff Bevölkerungsanalyse, M. 1:3.333
- Bevölkerungsentwicklung 1992 – 2005 – 2019 (Statistische Bezirke 016, 017)
- ÖPNV-Anbindung, ohne Maßstab
- Radwegekonzept Stadt Coswig, ohne Maßstab
- Verkehrsflächen, Kfz-Stellplätze nach Teilgebieten, ohne Maßstab



Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"

**Bestandsaufnahme:
Städtebauliche Einordnung**
M. 1:5.000

Legende

-  Wald, Naturraum, Park
-  Grünverbindung
-  Verbindungsachse Verkehr
-  Kreisstraße
-  Bahn
-  Soziale Einrichtung(en)
-  Einzelhandel
-  Untersuchungsraum SEKO Spitzgrund

Grundlagenkarte: Topografische Karte, Geoportal
Landkreis Meißen, Staatsbetrieb Geobasisinformation
und Vermessung

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden



**Stadt Coswig
SEKO "Spitzgrund 2030"**

**Bestandsaufnahme:
Teilgebiete**
M. 1:3.333

Grundlagenkarte: Luftbild vom 21.6.2017, Geoportal
Landkreis Meißen, Staatsbetrieb Geobasisinformation
und Vermessung

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"

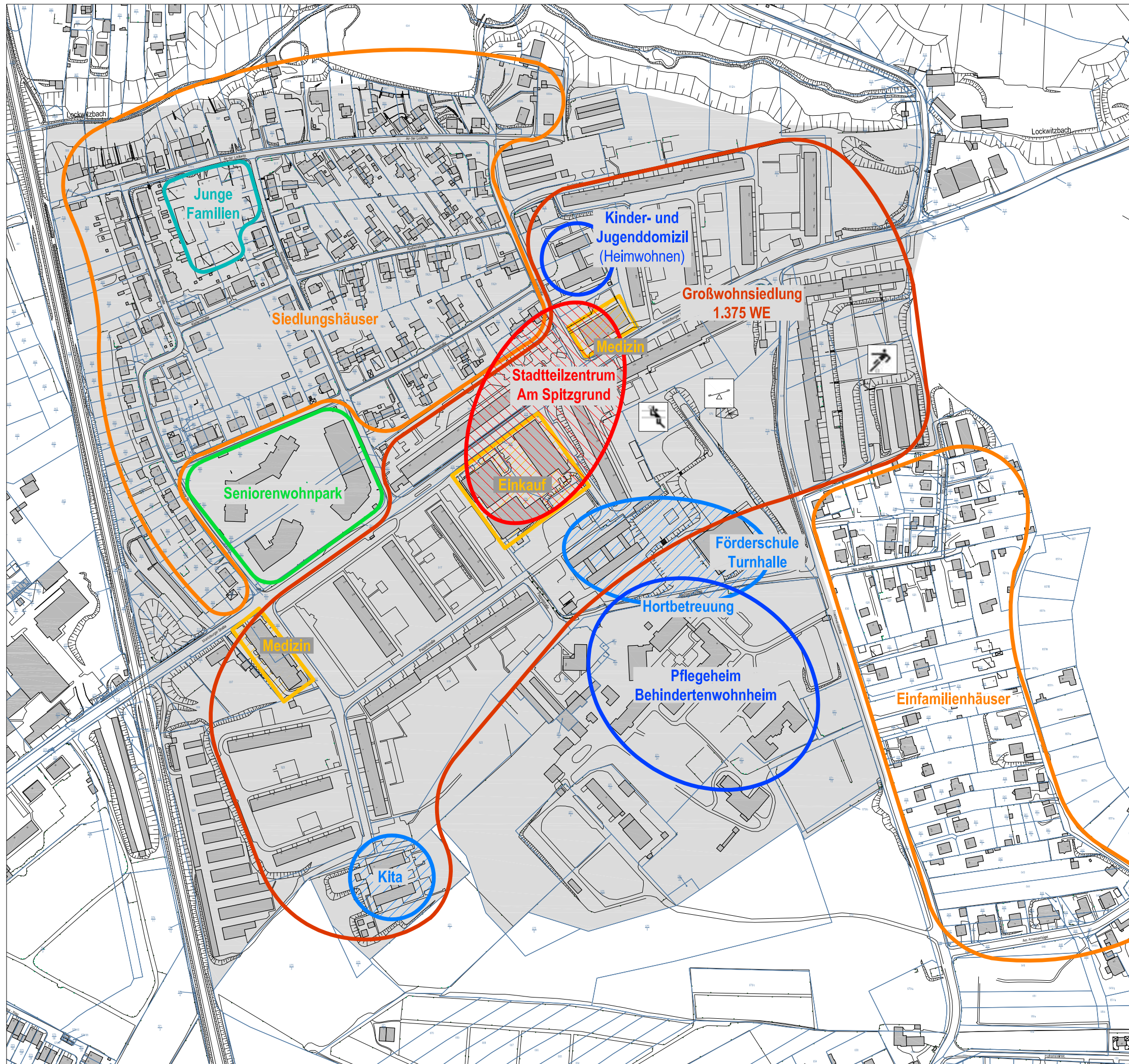
Bestandsaufnahme:
Gliederung der Wohnformen
M. 1:3.333

Legende

-  Wohnen im MFH der Großwohnsiedlung
-  Wohnen im EFH, DH, RH, kleinen MFH
-  Seniorenwohnen
-  Junge Familien
-  Wohnheim, Pflegeheim

-  Soziale Einrichtungen
-  Medizinische und Nahversorgung
-  Spielplatz
-  Sportplatz (Volleyball)
-  Sportplatz (Fußball)

-  Stadtgebiet Am Spitzgrund
-  Stadtteilzentrum Am Spitzgrund



Grundlagenkarte: Liegenschaftskarte der Großen Kreisstadt Stadt Coswig

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"

**Bestandsaufnahme:
Nutzung der Gebäude**
ohne Maßstab

Legende

-  Wohnen
-  Wohnen, im Bau
-  Soziales
-  Handel, Dienstleistung, Gastronomie
-  Stadtgebiet Am Spitzgrund
-  Stadtteilzentrum Am Spitzgrund



Grundlagenkarte: Liegenschaftskarte der Großen
Kreisstadt Stadt Coswig




Stand: 23. April 2020

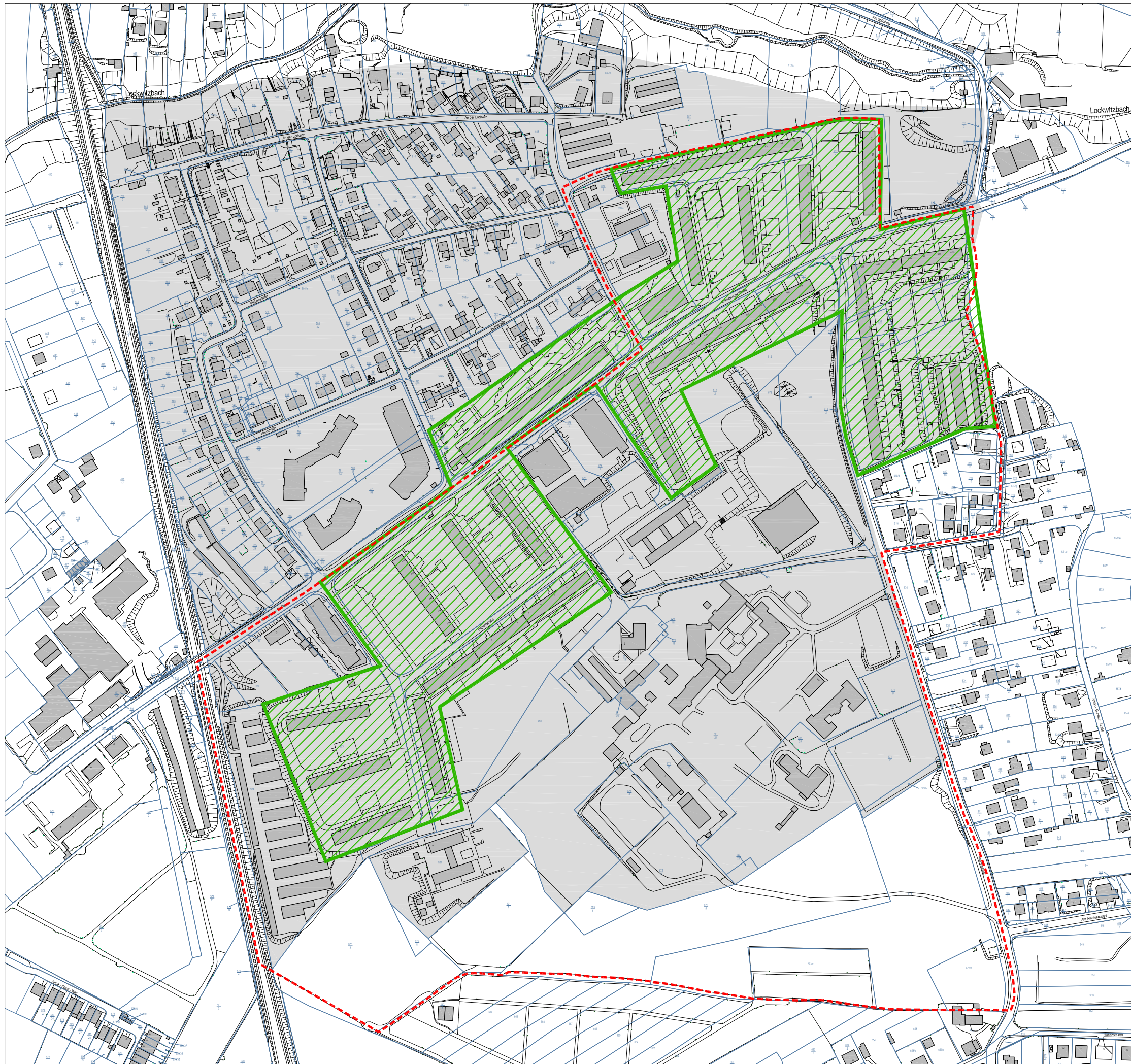
Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"

**Bestandsaufnahme:
Umgriff Bevölkerungsanalyse**
M. 1:3.333

Legende

-  Umgriff Bevölkerungsanalyse 2019 und Monitoring Folgejahre
-  bisheriger Umgriff Bevölkerungsanalyse (Stadtteil Spitzgrund = statistische Bezirke 016, 017) zum SEKO 2007 und SEKO 2019
-  Untersuchungsraum SEKO "Spitzgrund 2030" Stadtgebiet Am Spitzgrund

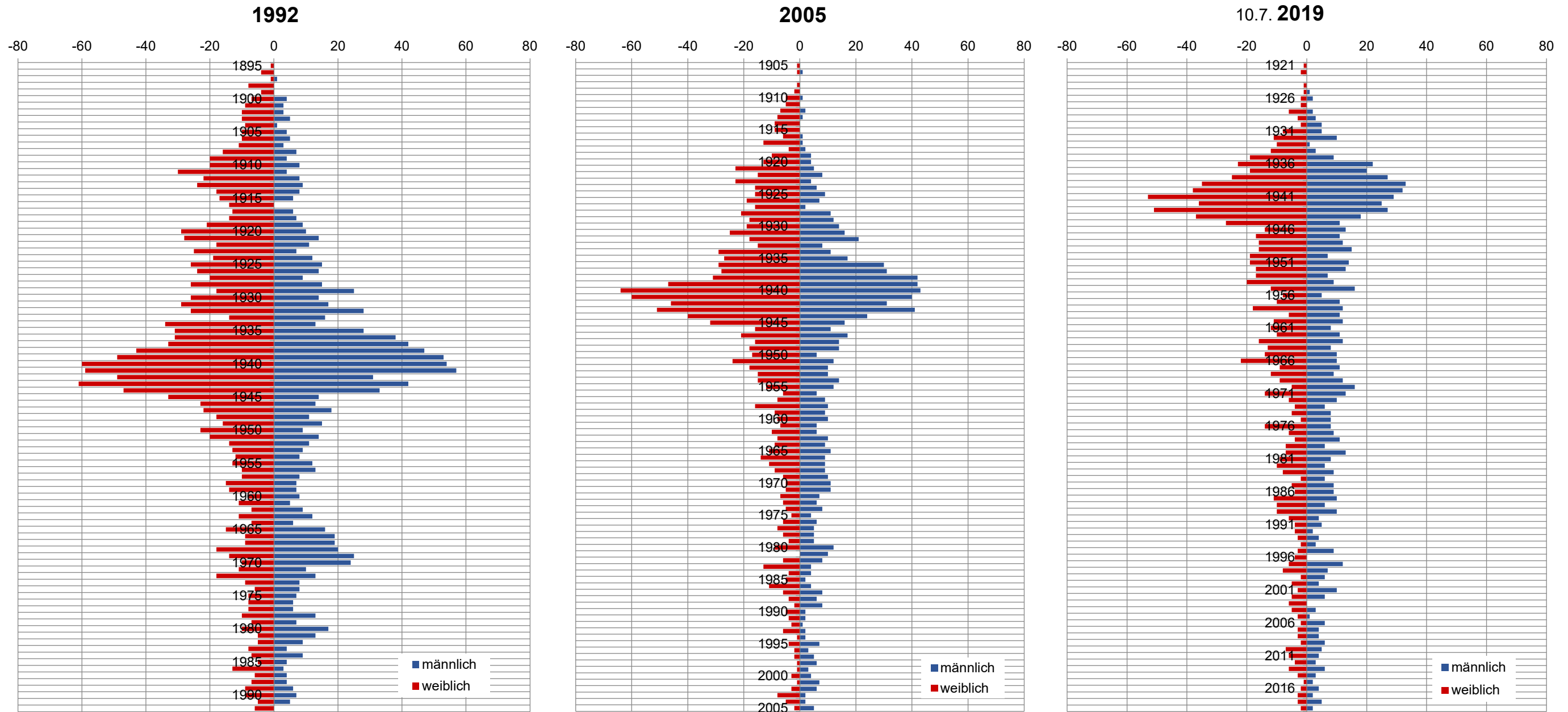


Grundlagenkarte: Liegenschaftskarte der Großen Kreisstadt Stadt Coswig

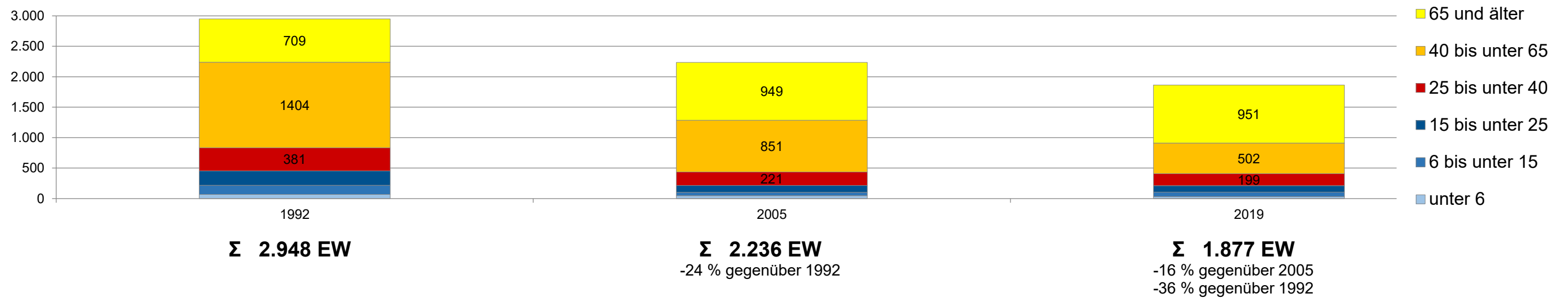
Stand: 23. April 2020

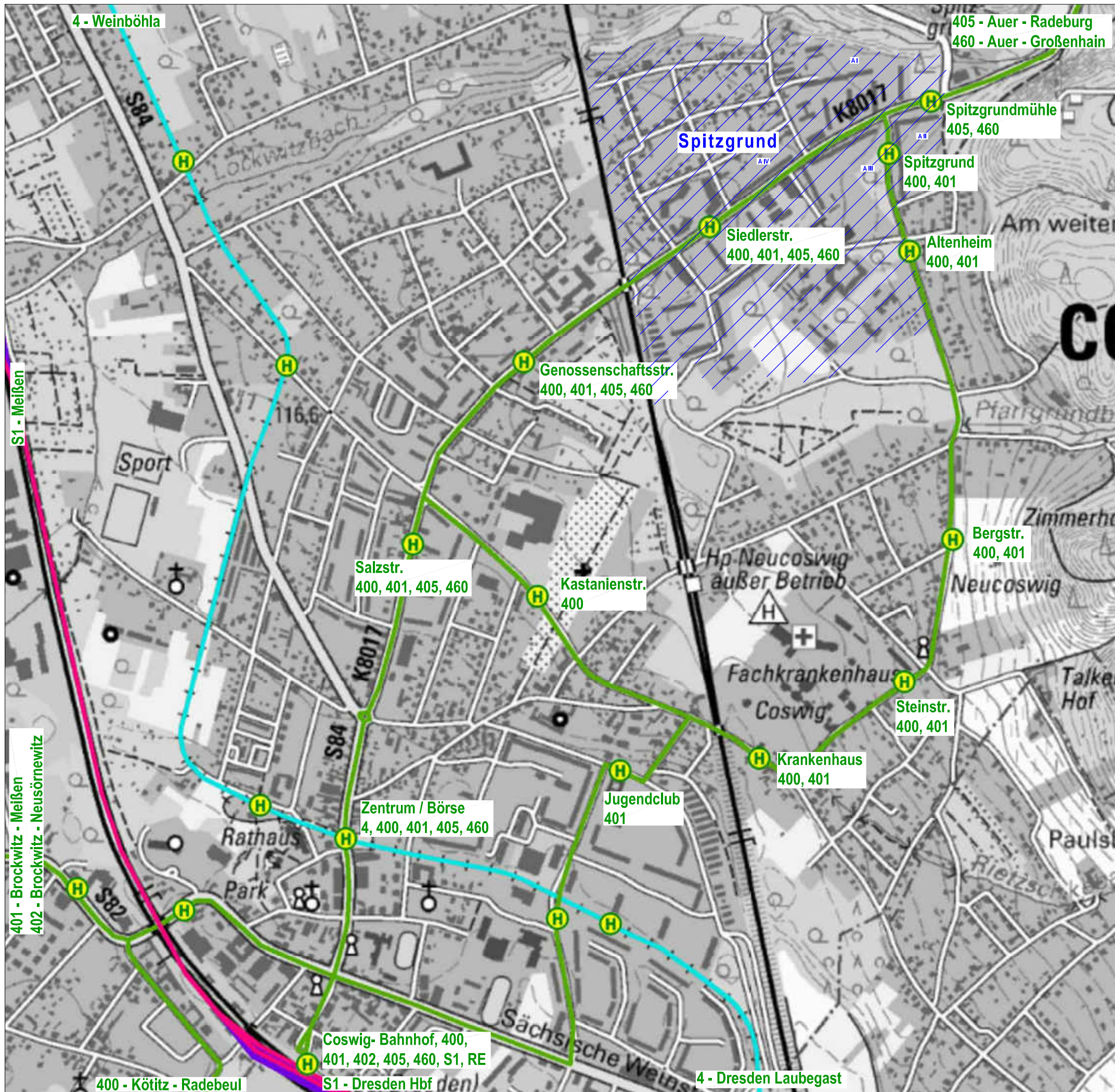
Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"
Bevölkerungsentwicklung im Umgriff der statistischen Bezirke 016 und 017



Altersgruppen 1992 - 2005 - 2019





Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"

Bestandsaufnahme:
ÖPNV-Anbindung
ohne Maßstab

Legende

- Linienverlauf Bus VGM
- Linienverlauf Straßenbahn DVB
- Linienverlauf Bahn VVO
- Spitzgrund

Linie 400 Coswig - Radebeul - Kötzschenbroda - Dippelsdorf
Mo-Fr: 4.30 - 23.30 Uhr stündlich bzw. halbstündlich
Sa, So: 6 - 23.30 Uhr alle 2 Stunden

Linie 401 Coswig - Brockwitz - Sörnewitz - Meißen
Mo-Fr: 5 - 19 Uhr stündlich bzw. halbstündlich
Sa, So: 8 - 17 Uhr alle 2 Stunden

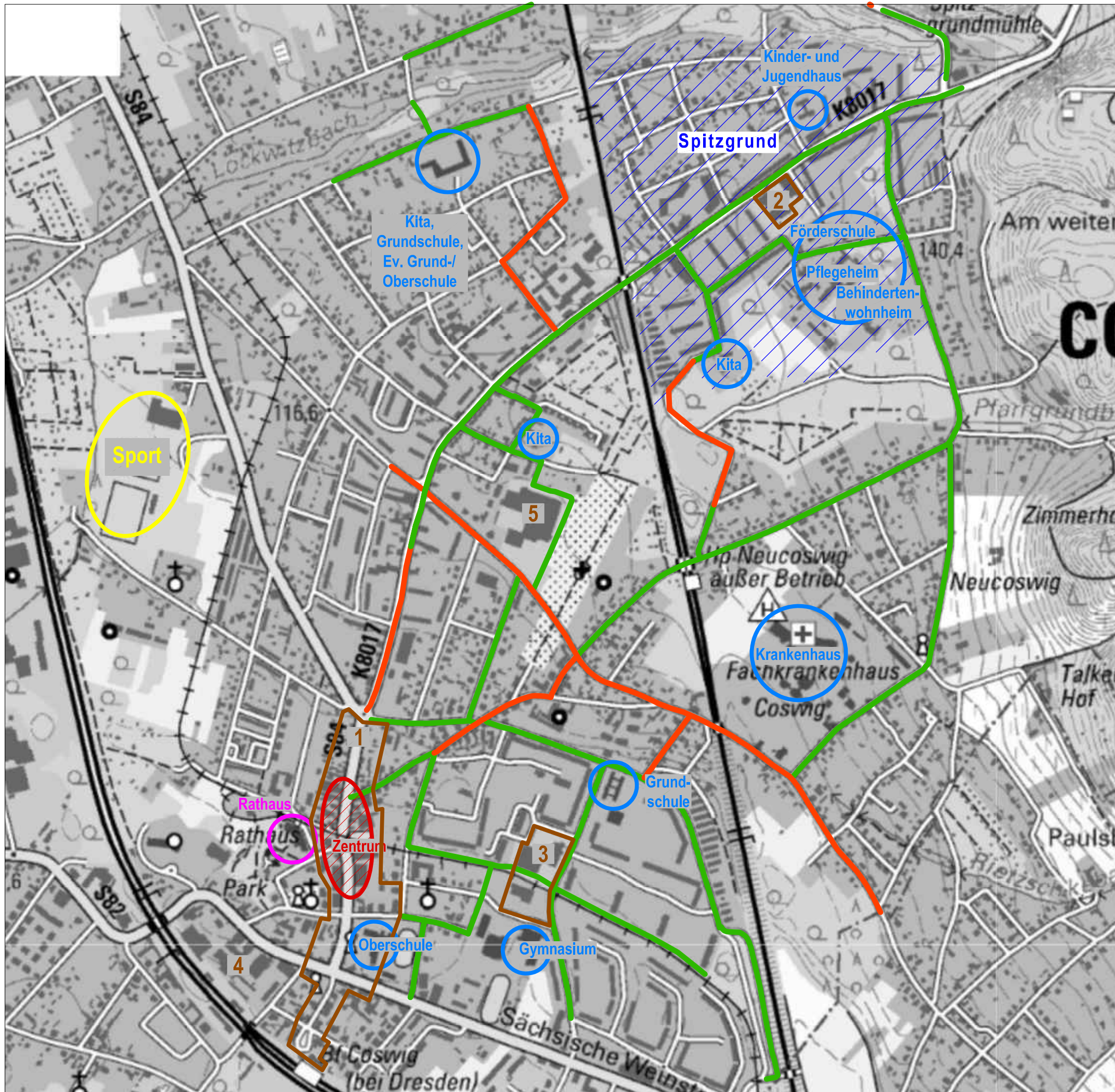
Linie 405 Coswig - Moritzburg - Radeburg
Mo-Fr: (6 bzw.) 7.30 - 17.30 Uhr alle 2 Stunden
Sa, So: 9 - 17 Uhr alle 2 Stunden

Linie 460 Coswig - Auer - Großenhain
Mo-Fr: 6 - 18 Uhr 5 x tgl. in Ferien, 7 x tgl. an Schultagen
Sa, So: außer Betrieb

Grundlagenkarte: Geoportail Landkreis Meißen,
aufgerufen am 9.5.2019

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden



Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"

**Bestandsaufnahme:
Radwegekonzept Stadt Coswig**
ohne Maßstab

Legende

Radwegekonzept Stadt Coswig

- Radwege Bestand
- Radwege Bedarf

Einrichtungen / Zielpunkte

- Stadtzentrum
- Freizeitangebot
- Verwaltung
- Soziale Einrichtungen / Bildung
- Einzelhandelsstandort

Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Coswig:
 1 - Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt
 2 - Nahversorgungszentrum Am Spitzgrund
 3 - Nahversorgungszentrum Am Ringpark
 4 - Ergänzungsstandort Arkadia - Dresdner Straße
 5 - Ergänzungsstandort Salzstraße

 Spitzgrund

Grundlagenkarte: Geoportail Landkreis Meißen,
aufgerufen am 9.5.2019








Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden

Stadt Coswig SEKO "Spitzgrund 2030"

**Bestandsaufnahme:
Verkehrsflächen
Kfz-Stellplätze nach Teilgebieten**
ohne Maßstab, Aufnahme im Mai 2019

Legende

-  Hauptverkehrsstraße (Kreisstraßen)
-  (kommunale) Quartiersstraße
-  (private) Wohnstraße (Spielstraßen)
-  Fuß-/ Radweg
-  Wohnquartiere in industrieller Bauweise
- 60 WE Zahl der WE (Bestand)
- 5 St Stellplatzzahl (ohne öffentliche St)
- 5 Ga Anzahl der Garagen
-  Konflikt
-  Untersuchungsraum SEKO Spitzgrund mit Teilgebieten

Schlussfolgerungen:

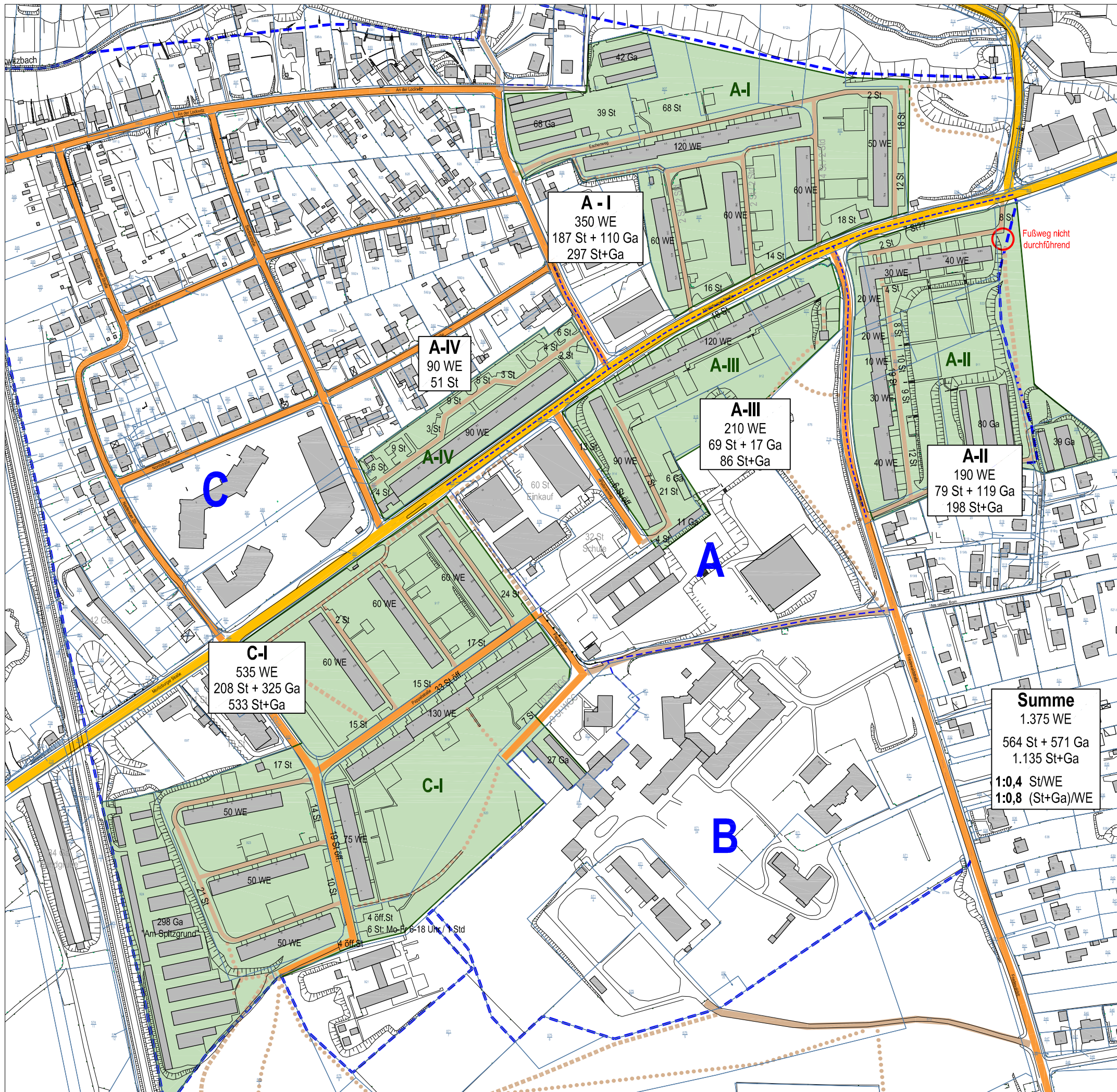
- Bestand**
- 0,8 Kfz-Abstellplätze pro WE auf Parkplätzen und in Garagen im Gebiet des industriellen Wohnungsbaus Spitzgrund
 - je 1/2 der Kfz-Abstellplätze in Garagen und als Stellplätze
 - größtes Defizit im Gebiet Moritzburger Str. / Platanenweg (0,45 Kfz-St pro WE), gefolgt von privatisiertem Block Siedlerstr. (0,55 Kfz-St pro WE)

- Bedarf**
- 0,8 Kfz-St ist Zielgröße des Stellplatzkonzeptes der Stadt Coswig für 2020
 - Richtzahlentabelle für Stellplatzbedarf (Sachsen) gibt 1-2 Kfz-St pro WE an
 - Richtzahlentabelle gibt 1-2 St für Fahrräder pro WE an

Grundlagenkarte: Liegenschaftskarte der Großen Kreisstadt Stadt Coswig

Stand: 23. April 2020

Große Kreisstadt Coswig
Dr. Braun & Barth Dresden



STÄDTEBAULICHE ERNEUERUNG IN COSWIG



**Stadtumbau
im Wohngebiet
"Dresdner Straße"**



Inhalt

Einleitung	3
Rückblick: Errichtung des Wohngebietes "Dresdner Straße"	4
Stadtumbaukonzept	6
Freiräume: Wegeverbindungen	8
Freiräume: Durchgänge und Höfe	10
Freiräume: Sitz- und Spielplätze	12
Straßenräume, Stellplätze und Hauseingänge	14
Gebäudemaßnahmen: Öffentliche Gebäude	16
Gebäudemaßnahmen: Wohngebäude	17
Fördermittel	20
Bildnachweis, Quellenverzeichnis	22
Impressum	23

Diese Broschüre wurde gefördert durch:



Das Wohngebiet "Dresdner Straße" ist das größere der beiden Neubaugebiete im Coswiger Stadtgebiet, die im Rahmen des Wohnungsbauprogramms der DDR errichtet wurden. Auf Grund der damals sehr schlechten Versorgung der Bevölkerung mit angemessenem Wohnraum waren die ferngeheizten Wohnungen bereits vor ihrer Fertigstellung sehr begehrt. Nach der politischen Wende jedoch veränderte sich die Sicht auf diese Gebiete relativ schnell.

In den 1990er Jahren wurden erste Sanierungen und Modernisierungen, einzelne Umbaumaßnahmen an den Gebäuden und dringend notwendige Baumaßnahmen an Straßen und Aufwertungsmaßnahmen im Freiraum durchgeführt. Sie hatten das Ziel, das Wohngebiet in die Zukunft zu führen und eine soziale Entwertung möglichst zu vermeiden. Doch wie viele andere Plattenbaugebiete erlebte auch dieses Wohngebiet einen deutlichen Einwohnerverlust und damit einen wachsenden Wohnungsleerstand. Zur Wendezeit lebten hier etwa 8.000 Menschen, knapp ein Drittel der Gesamteinwohner Coswigs. 2005 waren es nur noch etwa 5.300.

Der geringeren Nachfrage nach Wohnungen in der Großwohnsiedlung mussten wir einerseits mit einer Verringerung des Angebotes begegnen. Andererseits waren positive Veränderungen des Wohnumfeldes, also ein gezielter Umbau des Stadtgebietes, unumgänglich. Dafür waren Ideen gefragt. Sie flossen im ersten Stadtumbaukonzept im Jahr 2007 zusammen, das im Jahr 2012 fortgeschrieben wurde.

Die Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen wurden zunächst aus dem Programm „Weiterentwicklung großer Neubaugebiete“ und später aus dem Programm "Stadtumbau Ost" gefördert. Dabei teilten sich der Bund, der Freistaat Sachsen und die Stadt Coswig die Kosten. Die beiden großen Wohnungsunternehmen der Stadt, aber auch die Stadt selbst, tätigten umfangreiche Investitionen.

Insgesamt fast 11 Mio. € förderfähige Kosten wurden investiert und abgerechnet. Diese Zahl gibt aber bei weitem nicht die Gesamtinvestitionen wieder, denn die Wohnungsunternehmen haben darüber hinaus erhebliche eigene Mittel in die Umbaumaßnahmen gesteckt.

Heute bietet das Gebiet Wohnungen für sehr verschiedene Bedürfnisse und seinen etwa 4.300 Bewohnern ein ansprechend gestaltetes Wohnumfeld.

Die vorliegende Broschüre enthält einen Überblick über die tiefgreifenden Veränderungen des Wohngebietes in den letzten Jahrzehnten.

Ich wünsche den Bürgerinnen und Bürgern des Wohngebietes Dresdner Straße, denen der mehrjährige Stadtumbau viel Nervenstärke abverlangt hat, und auch allen künftigen Einwohnern, dass sie sich hier wohlfühlen!



Thomas Schubert
Oberbürgermeister



RÜCKBLICK

Errichtung des Wohngebietes "Dresdner Straße"

Zwischen 1976 und 1980 wurde in der Stadt Coswig das bis dahin größte Wohnbauvorhaben des damaligen Kreises Meißen umgesetzt.

Mit dem Bau von 3.146 modernen, ferngeheizten Wohnungen sollten die Wohnverhältnisse für etwa 10.000 Bürger verbessert werden. Das Wohngebiet entstand in zwei Bauabschnitten in industrieller Bauweise. Dabei wurden die Bautypen IW 74 mit fünf Etagen, WBS 70 mit sechs Etagen sowie IW 67 mit zehn Etagen und Aufzug errichtet.

Zum Wohngebiet gehörte eine Kaufhalle, die damals größte ihrer Art mit einer Fläche von 1.610 m².

Für die Kinderbetreuung standen drei Kinderkrippen und vier Kindergärten wohnungsnah zur Verfügung.

Im Jahr 1977 begann der Unterricht an der neu erbauten 7. Polytechnischen Oberschule. Den Namen "Nikolai Ostrowski" erhielt sie im Jahr 1979. Zur Schule gehörte eine Turnhalle. Durch die weitere Bebauung des Wohngebietes und den ständigen Zuzug der Bevölkerung wurde schon bald eine weitere Schule notwendig, diese eröffnete bereits im Jahr 1979 mit der 8. Polytechnischen Ober-



Hochhäuser an der Straßenbahntrasse und im Bau befindliche Kaufhalle



Poliklinik an der Radebeuler Straße, damals Wilhelm-Pieck-Straße



Topografische Karte aus dem Jahr 1882



Topografische Karte aus dem Jahr 1922



Topografische Karte vor 1990

schule "Otto Grotewohl" (heute Grundschule Mitte Coswig an der Radebeuler Straße 10).

Im Jahr 1982 entstand auf dem Gelände der Nikolai-Ostrowski-Oberschule die 9. Polytechnische Oberschule. Diese Schule erhielt im Jahr 1986 den Namen "Karl Würzburg". Aus der 7. und 9. Oberschule ging das heutige Gymnasium Coswig hervor.

Zur gesundheitlichen Versorgung der Einwohner des Wohngebietes wurde eine Poliklinik mit Arbeitsräumen für 16 Ärztinnen und Ärzte gebaut. An der ehemaligen Hermann-Duncker-Straße (heute Lindenauer Straße) wurden Wohnungen als Verkaufsräume umgenutzt.

In der Bebauungskonzeption von 1974 waren auch der Bau einer Wohngebietsgaststätte, eines Dienstleistungsgebäudes und einer Schwimmhalle vorgesehen. Diese Einrichtungen wurden jedoch nicht realisiert. Als Dienstleistungsgebäude wurde eine Baubacke umgenutzt, die Gaststätte "Klausse" befand sich außerhalb des Gebietes an der heutigen Webereistraße.



Bau der Ladenzeile an der Lindenauer Straße, damals Hermann-Duncker-Straße



Fußweg an der Ladenzeile an der Lindenauer Straße

Hofansicht des Wohnblockes an der Breiten Straße, damals Heinrich-Rau-Straße (rechtes Bild)



STADTUMBAUKONZEPT

Nach der politischen Wende 1990 wurden zwischen 1993 und 2004 zahlreiche Gestaltungs-, Sanierungs- und Bauvorhaben im Wohngebiet "Dresdner Straße" vorgenommen - begleitet durch das Förderprogramm „Städtebauliche Weiterentwicklung großer Neubaugebiete“.

In der Folgezeit bildete das Entwicklungskonzept für die Gesamtstadt Coswig aus dem Jahr 2007 die Grundlage des Stadtumbaus. Dieses betrachtete neben den Themen Städtebau, Denkmalpflege und Wohnen auch Wirtschaft, Verkehr, technische Infrastruktur, Umwelt, Kultur und Sport, Bildung, Erziehung sowie Finanzen.

Stadtumbaukonzept 2007

In Zusammenarbeit mit der Wohnungsgenossenschaft Coswig e.G. und der Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig erstellte die Stadt im Jahr 2007 ein vertiefendes Umbaukonzept für das Wohngebiet "Dresdner Straße". Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme des Wohngebietes, einer Analyse der Demografie und einer Bedarfsermittlung wurde eine Strategie zur künftigen Entwicklung erarbeitet.

Ein solches strategisches Konzept war angesichts der (auch im Vergleich zur Gesamtstadt) stark abnehmenden Einwohnerzahl und des wachsenden Wohnungsleerstandes im Gebiet erforderlich. Zwischen den Jahren 1992 und 2005 verringerte sich die Bevölkerungszahl von 8.075 auf ca. 5.300 - das war ein Einwohnerverlust von etwa 34 %. Der Wohnungsleerstand im Gebiet Dresdner Straße lag im Jahr 2006 bei 13,1 %.

Inhalt des Stadtumbaukonzeptes war ein schrittweiser Umbau des Wohngebietes, der erforderlich war, um das Gebiet an die veränderten Bedürfnisse der Bewohner anzupassen. Durch Grundrissänderungen sollte die Angebotsvielfalt von Wohnungen erhöht werden. Der Rückbau von Gebäuden wurde mit einer Verbesserung des städtebaulichen Raumes verbunden. Gebäudeabriss wurden so vorgesehen, dass mit den frei werdenden Flächen die innere fußläufige Erschließung verbessert und attraktive Straßen- und Hofräume, Spielflächen und notwendige Stellplätze geschaffen werden konnten.

Die Freiraumgestaltung sollte mit starken Akzenten als Gegenpol zu den Hochhäusern erfolgen. Bei der Gestal-

tung galt der Blick auch einer Mischung zwischen Bewegungs- und Ruhebereichen und der generationsübergreifenden Nutzung der Freiflächen.

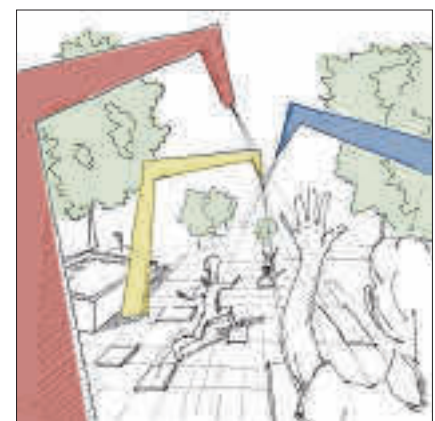
Vorbereiche der Hauseingänge sollten für die Bewohner zur gemeinschaftlichen Nutzung neu gestaltet werden, z.B. mit Bänken in Kombination mit Tischen, Tischtennisplatten, Pflanzstreifen und Bäumen sowie Fahrradschuppen und Müllplätzen.

In der ersten Stufe des Stadtumbaus wurden zwischen 2006 und 2012 im Gebiet "Dresdner Straße" 450 Wohnungen rückgebaut. Flankierend erfolgte die Demontage zugehöriger städtischer Infrastruktur. Besonderes Augenmerk lag auf der Aufwertung von Freiräumen.

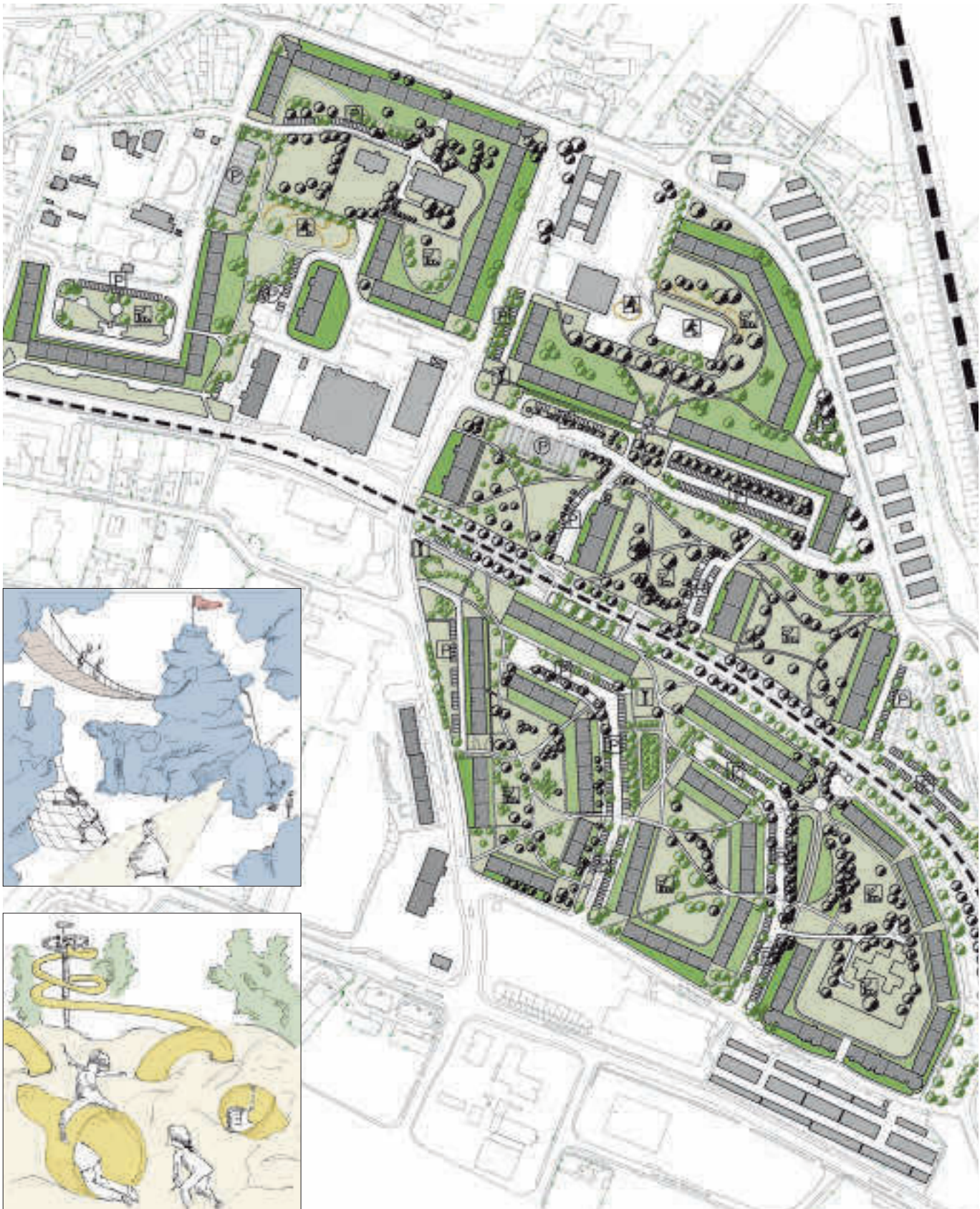
Stadtumbaukonzept 2012

Im Jahr 2012 wurde das Stadtumbaukonzept überarbeitet und fortgeschrieben. Die Bevölkerungszahl lag zum Jahresanfang 2011 bei knapp 4.400 Einwohnern, der Wohnungsleerstand im Gebiet bei 15,5 %.

In der zweiten Stadtumbaustufe wurden bis zum Jahr 2015 weitere 122 Wohnungen rückgebaut. Inzwischen hat sich die Einwohnerzahl stabilisiert.



Vorschlag zur Errichtung von thematischen Spielflächen (z.B. Wasser, Kletterturm, Sandburg) zur Aufwertung nach Rückbau von drei Wohngebäuden entlang der Breiten Straße, die auch als Orientierungspunkte dienen



Gestaltungsplan für das Wohngebiet mit Rückbau- und Aufwertungsmaßnahmen und punktuellen Neubau sozialer Einrichtungen sowie Ideen zu Spielflächen (Städtebauliche Entwicklungskonzepte 2007 und 2012)

FREIRÄUME

Wegeverbindungen

Landschaftsbauwerk

Gegenüber dem Gymnasium Coswig entstand im Jahr 2014 nach Rückbau des Wohngebäudes Radebeuler Straße 4 unter Verwendung der abgebrochenen Treppenstufen und Granitplatten ein Landschaftsbauwerk in Form einer schrägen Ebene. Markante Säuleneichen, Rosen- und Kiesstreifen sowie Stufen mit farbigen Sitzauflagen zur Radebeuler Straße laden zum Verweilen, Erobern und als Treffpunkt ein. Das Thema des Stadtumbaus wurde hier sichtbar gemacht. Aus dem Wohngebiet kommende Fußwege sind in die Rampe eingeschnitten, die diesen zentralen Bereich markiert.



Das begrünte Landschaftsbauwerk mit Sitzstufen an der Radebeuler Straße wurde aus dem Abbruchmaterial des an dieser Stelle rückgebauten Gebäudes angelegt.



Durchgang Breite Straße

Ein Ziel des Stadtumbaus war auch, Wegebeziehungen zu verkürzen und durch Sitzbereiche und Begrünung das Wohnumfeld aufzuwerten.

Ein etwa 250 m langer Wohnblock an der Breiten Straße trennte den Straßenraum vom Innenhof. In diesem befindet sich der im Jahr 2000 neu gestaltete größte und attraktivste Spielraum des Wohngebietes - räumlich nah zur Grundschule, aber fußläufig schwer erreichbar für die außerhalb des Quartieres wohnenden Kinder.

Durch Rückbau zweier Aufgänge - der Breiten Straße 6 e und 8 a - konnte die Wegebeziehung stark verbessert werden. Es ergibt sich eine fußläufige Verbindung von der Breiten Straße über die hinter der Grundschule liegenden Sport- und Spielflächen bis zur Löbnitzstraße.

Ein mit Wildem Wein berankter Pavillon, Sitzmauern, Säuleneichen und eine Rosenrabatte markieren diesen neuen Durchgang. Der die Treppen ergänzende geneigte Weg macht den Durchgang für Rollatoren, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Roller barrierefrei passierbar.



An der Breiten Straße 6 und 8 wurde durch Rückbau zweier Aufgänge ein Durchbruch durch die etwa 250 m lange Gebäudezeile geschaffen.

Die Abbrucharbeiten der beiden Aufgänge erfolgten im Jahr 2010.

FREIRÄUME

Durchgänge und Höfe



Durchgänge

Kürzere Fußwegverbindungen wurden auch durch den Rückbau von Aufgängen an der Radebeuler Straße 3e sowie Am Mittelfeld 2 geschaffen. Einige Gebäudezeilen erhielten erdgeschossige Durchgänge, z.B. an der Lin-

denauer Straße 11e / 13a und an der Löbnitzstraße 27 / 29.

Die kurzen und instandgesetzten Fußwege, ergänzt um Sitzbänke, machen das Zu-Fuß-Gehen im Gebiet attraktiv. Häufig verlaufen die Wege getrennt von den Straßen und bieten dadurch eine höhere Sicherheit für Fußgänger.

Großes Bild: Sitzrondell unter schattenspendenden Bäumen an der Ecke Radebeuler Straße / Breite Straße

Oberes Bild: Ruhebänke am Durchgang zur Lindenauer Straße

Unteres Bild: Tischtennisplatte und Lümmelbank Am Ringpark



Nach Rückbau eines Aufganges gestaltete Passage zur Radebeuler Str.



Zugang zum Hof nach Gebäuderückbau Am Mittelfeld



Neuer Durchgang zur Löbnitzstraße anstelle einer Erdgeschosswohnung

Innenhöfe

In den Innenhöfen der Wohnquartiere wurden Fußwege angelegt oder auch miteinander verbunden, die kurze Wege bieten und insbesondere für die Kinder verkehrsfreie und sichere Verbindungen im Gebiet darstellen. Sitzbänke, Spielplätze und Wäscheplätze wurden erneuert und laden zum Benutzen und Verweilen ein.

Der vorhandene umfangreiche Baumbestand wurde erhalten und ergänzt. Pflanzflächen mit Sträuchern und Bodendeckern gliedern die Freiflächen und schaffen räumliche Distanz zwischen den privaten Balkonen und den öffentlich zugänglichen Innenhöfen.



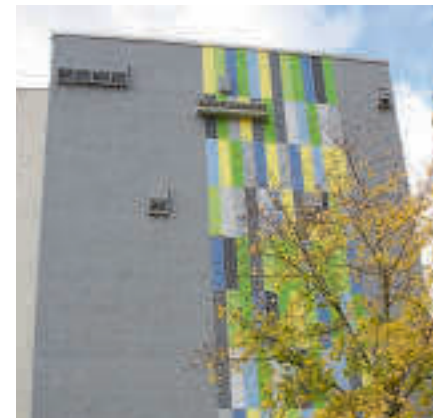
Begrünter Wohnhof hinter der Lößnitzstraße

Kompensationsmaßnahmen

An den Giebelwänden ausgewählter Wohngebäude wurden Ersatznester für Mehlschwalben, Mauersegler und Sperlinge sowie Quartiere für Fledermäuse angebracht. Diese kompensieren den Verlust von Brutplätzen, der durch den Rückbau von Wohngebäuden im Gebiet entstand, und holen ein Stück Natur in das Wohngebiet.



Ersatznester für Schwalben in den Fensternischen



Nisthilfen für Fledermäuse und Mauersegler an der Giebelwand



Fußweg von der Radebeuler Straße / Am Mittelfeld durch die Höfe



Grünfläche und Feuerwehrezufahrt hinter den Gebäuden Lindenauer Straße



Grüner Vorgarten an der Breiten Straße 2

FREIRÄUME

Sitz- und Spielplätze

Es entstanden zahlreiche wohnungsnahe neue Spielflächen. In jedem Quartier konnte mindestens ein größerer Spielplatz realisiert werden, der besondere Spielangebote bietet.

Spielplätze Breite Straße

In den Jahren 2010 bis 2013 wurden die sechsgeschossigen Hochhäuser des Bautyps WBS 70 an der Breiten Straße 1, 5 und 9 mit insgesamt 216 Wohnungen abgerissen. Die dazugehörigen und nicht mehr benötigten Anlagen der Fernwärmeversorgung sowie der weiteren technischen Infrastruktur wurden demontiert.



An der Stelle der rückgebauten Wohngebäude wurden drei öffentlich nutzbare Spielplätze und Sitzbereiche angelegt und mit einem Weg verbunden, der den Anwohnern als Fußweg ohne Autoverkehr zur Verfügung steht. Baum- und Strauchgruppen ergänzen den Freiraum und schaffen Distanz zum Straßenraum und den parkenden Autos. Vorhandene Bäume wurden in das Konzept eingebunden.



Der Spielplatz im Bereich des ehemaligen Wohngebäudes Breite Straße 9 bietet mit dem Hügel und dem Ausguck höhere Spielgeräte - ein Pendant zu den dominanten umliegenden Hochhäusern.

Spielplatz Am Ringpark

Im Innenhof der Lindenauer Straße / Lößnitzstraße / Am Ringpark wurde in den Jahren 2012 und 2013 ein großer, bereits bestehender Spielplatz für die im nordwestlichen Quartier wohnenden Kinder vollkommen neu gestaltet. Die große Kletterkugel ist das Erkennungszeichen und lädt zum Erklimmen ein. Die barrierefreien Spielgeräte bieten Spielspaß für alle.

Spielplatz Kötzschenbrodaer Straße

Nach Rückbau von 60 Wohnungen an der Kötzschenbrodaer Straße 4 entstand hier in den Jahren 2014 und 2015 eine bewegte Spielfläche mit Rollerstrecke in einer Bodenmulde, Kletterspinne und Gurtsteg für soziale und individuelle Spielmomente.



Das Erkennungszeichen - die große Kletterkugel - des Spielplatzes Am Ringpark steht in einer großen Sandfläche.



Kletterspinne, Rollerstrecke und Steg laden an der Spielfläche an der Kötzschenbrodaer Straße zur Bewegung ein



Ergänzende wohnungsnah Spielplätze für Kleinkinder

STRAßENRÄUME, STELLPLÄTZE UND HAUSEINGÄNGE



Vorbereich mit gestalterischer Trennung von Fahrweg, Stellplätzen, Zugängen und Rabatten an der Radebeuler Straße 5

Straßenraum

Die Straße Am Mittelfeld wurde in den Jahren 2009 und 2010 durch die Stadt Coswig neu gestaltet und erhielt eine lebendige, geschwungene Linienführung. Auf der gebäudeabgewandten Seite wurden straßenbegleitende Stellplätze angelegt.

Der Straßenraum der Lößnitzstraße wurde in den Jahren 2012 und 2013 im Anschluss an den Umbau des anliegenden Wohnhauses erneuert. Um einen Begegnungsfall entgegenkommender Fahrzeuge und die Aufstellung der Feuerwehr zu ermöglichen, bietet sie nur einseitig Stellplätze längs zur Straße.



Stellplätze

Zur Entlastung der Stellplatzsituation wurde bereits im Jahr 1997 am südlichen Gebietsrand Am Mittelfeld ein Parkhaus für ca. 400 Pkw errichtet. Dieses wird vorrangig von den im Umfeld wohnenden Mietern angenommen.

Neu angelegter Parkplatz Lindenauer Straße (linkes Bild)



Eingehauste Müllstandplätze an der Serkowitzner Straße



Neugestaltung der Straße Am Mittelfeld in geschwungener Form



Lößnitzstraße nach ihrer Erneuerung

Nach dem Rückbau von 72 Wohnungen an der Lindenauer Straße 9 im nördlichen Bereich des Wohngebietes wurden 44 ebenerdige Stellplätze für die Anwohner der umliegenden Wohnhäuser geschaffen.

Den Gebäuden vorgelagerte Stellplatzanlagen wurden durch die Wohnungsunternehmen geordnet und neu befestigt.

Feuerwehruzufahrten

Im Zuge der Gestaltung wohnungsnaher Freiräume wurden die erforderlichen Feuerwehraufstellflächen angelegt und in der Regel versickerungsfähig mit Schotterrassen befestigt. Diese Flächen entsprachen im Vorfeld nicht den heute gültigen Anforderungen.

Hauseingangsbereiche

Seit Beginn der Sanierungsmaßnahmen in den 1990er Jahren erfuhren Hauseingangsbereiche, Zugänge und Müllplätze eine Neugestaltung. Neben den Hauseingängen wurden Fahrradständer aufgestellt.

Rabatten mit blühenden Gehölzen vermitteln Bewohnern und Besuchern einen freundlichen und einladenden Eindruck.



*Begrünter Bereich zwischen Fußweg und den Balkonen Am Mittelfeld (oben)
Feuerwehruzufahrt und Pflanzstreifen vor der Kötzschenbrodaer Straße 6 (unten)*



Stellplatzanlage und Vorbereich an der Breiten Straße 4 und 6



Stellplatzanlage an der Breiten Straße 8 und 10



Barrierefreier Zugang zum Hochhaus Am Ringpark mit Sitzbank

GEBÄUDEMAßNAHMEN

Öffentliche Gebäude



Musikschule als Anbau an die Grundschule Mitte Coswig

Kindertagesstätten

Im Zusammenhang mit dem Programm "Weiterentwicklung großer Neubaugebiete" wurden bis zum Jahr 2005 im Wohngebiet drei Gebäude ehemaliger Kindertagesstätten zurückgebaut: an der Lindenauer Straße 5 und 7 und Am Mittelfeld 1.

Im Rahmen des Stadtumbau-Programmes folgten drei weitere nicht mehr benötigte Kinderkrippen bzw. Kindergärten: Am Mittelfeld 3, an der Lindenauer Straße 3 sowie (nach einer Folgenutzung durch die Evangelische Schule und deren Umzug) die Serkowitzer Straße 4.

Die ebenfalls mit dem Bau des Wohngebietes errichtete Kindertageseinrichtung an der Lindenauer Straße 2, das Taubenhaus, bietet heute die Möglichkeit der Betreuung von Krippen- und Kindergartenkindern.

Bilder links von oben nach unten: Kindertageseinrichtung Taubenhaus, Grundschule Mitte, Gymnasium, Sporthalle des Gymnasiums

Schulen

Die im Wohngebiet an der Radebeuler Straße 10 liegende Grundschule Mitte, das an das Gebiet angrenzende Gymnasium an der Melanchthonstraße 10 und die nahe Leonhard-Frank-Oberschule an der Hauptstraße 6 sind auf kurzem Weg erreichbar und machen das Wohngebiet für Familien interessant.

Musikschule

Der Coswiger Standort der Musikschule des Landkreises Meißen erhielt in den Jahren 2019 und 2020 eigene Räume in einem Anbau an die Grundschule Mitte Coswig, nachdem durch steigende Schülerzahlen die Räume der Schule aus Kapazitätsgründen nicht mehr mitgenutzt werden konnten. Im Erdgeschoss des zweigeschossigen Modulbaus finden sieben Unterrichtsräume Platz. Durch bewegliche Wände steht bei Bedarf ein großer Raum bereit. Im Obergeschoss ist die Verwaltung untergebracht.

Rückbau von Etagen

Neben dem Rückbau ganzer Gebäude oder Aufgänge wurde durch die Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig partiell auch ein etagenweiser Rückbau umgesetzt.

Diese Maßnahme gliedert die langen Baukörper, bringt Giebelwände auf das menschliche Maß und bietet die Möglichkeit, einzelnen Wohnungen Dachterrassen anzubieten.



Fassadengestaltung

Die erfolgten Fassadensanierungen, Balkonumbauten und Farbgestaltungen vermitteln ein freundliches Erscheinungsbild des Wohngebietes. Sie unterstützen die Orientierung und schaffen einen Wiedererkennungswert.

Alle Gebäude erfuhren auch eine energetische Aufwertung durch Wärmedämmung.



GEBÄUDEMAßNAHMEN

Wohngebäude



Drei Gebäudezeilen des Wohngebietes unterzog die Wohnungsgenossenschaft Coswig e.G. einem grundlegenden Umbau. Diese Gebäude setzen als Leitbauten Akzente und sind identitätsstiftend für ihr Umfeld. Durch Höhenstaffelungen, Balkon- und Aufzugsanbauten, Penthouse-Erweiterungen und eine lebendige Farbigkeit sind sie kaum noch als "Plattenbauten" zu erkennen und bieten attraktive Wohnungen.

verschiedener Formen sowie Wohnwerker als Ausbuchtungen an den Fassaden schaffen ein lebendiges Bild. An den Gebäudeecken wurden Anbauten ergänzt mit Balkonen in Form eines Segels. Einige Aufgänge erhielten Aufzüge, so dass die Wohnungen barrierearm zu erreichen sind.

*oben: Silhouettenhaus Lößnitzstraße
rechts und unten: weitere gestaltete bzw. umgebaute Wohnhäuser*



Silhouettenhaus

Die 170 m lange Zeile des Bautyps WBS 70 entlang der Lößnitzstraße wurde im Jahr 2011 zum Silhouettenhaus umgebaut - viele Wohnungen waren während der Bauphase bewohnt. Teilweise wurde bis auf drei Etagen zurückgebaut, teilweise zweigeschossige Penthäuser aufgestockt. Die abgestufte Gebäudehöhe, Balkone



Terrassenhaus

Der Umbau eines WBS-70-Blockes zum Terrassenhaus an der Breiten Straße wurde im Jahr 2010 fertiggestellt. Der Umbau erfolgte ebenfalls in teilweise bewohntem Zustand. Das Gebäude besaß ursprünglich 36 Drei- und Vierraumwohnungen und bietet nun 29 Wohnungen, einige mit Aufzug erreichbar, einige mit verändertem Grundriss. Zur Breiten Straße erfolgte der Rückbau von ein bis zwei Etagen. Markant sind der blaue "Bug" zur Breiten Straße und die teils überdachten großen Dachterrassen.



Entkernung und Rückbau von Etagen sowie Anbau eines Eckturmes am Mehrgenerationenhaus

Das Terrassenhaus während des Umbaus



Mehrgenerationenhaus

Am Mittelfeld wurden an einem Gebäude des Bautyps IW 74 mit ursprünglich 60 Wohnungen Aufgänge und Etagen rückgebaut sowie Ecktürme und Penthousewohnungen errichtet. Das im Jahr 2009 fertiggestellte Haus bietet nun 75 Ein- bis Vierraumwohnungen mit verschiedenen Grundrissen, darunter barrierefreie Lösungen. Hier wohnen und leben verschiedene Generationen miteinander. Das von der Dresdner Straße gut sichtbare Gebäude ist zugleich Aushängeschild des Gebietes.

Weiterentwicklung großer Neubaugebiete

In den Jahren 1993-2004 wurden im Rahmen des Förderprogrammes „Weiterentwicklung großer Neubaugebiete“ für die Wohngebiete „Dresdner Straße“ und „Am Spitzgrund“ Fördermittel in Höhe von rund 4,62 Mio. € (als Bund- und Länderanteil) für die folgenden Maßnahmen (Auswahl) eingesetzt:

- Sanierung und Neugestaltung von Hauseingängen und Müllplätzen
- Neugestaltung des Fuß- und Radweges sowie der Freiflächen entlang der Straßenbahn / vor der Ladenstraße Lindenauer Straße 15-29
- Umgestaltung des Durchganges Lindenauer Straße 11 e / 13 a
- Schaffung eines Durchganges von der Ladenstraße in den Innenhof an der Lindenauer Straße 23
- Neugestaltung des Innenhofes an der Lindenauer Straße 15-29
- Neugestaltung Brunnenanlage Melanchthonstraße am Einkaufsmarkt
- Neubau von Bushaltestellen und Pkw-Stellflächen
- Neubau der Parkhäuser Am Mittelfeld und Lindenauer Straße 7
- Grunderwerb und Neubau der Straßenanbindung des Wohngebietes „Dresdner Straße“ über die Löbnitzstraße an die Dresdner Straße
- Planung und Realisierung von Spielräumen an der Grundschule Mitte im Gebiet „Dresdner Straße“ und an der Förderschule des Landkreises Meißen im Gebiet „Am Spitzgrund“
- Rückbau der ehemaligen Kindertagesstätten Lindenauer Straße 5 und 7 und Am Mittelfeld 1
- Neugestaltung der Außenanlagen und Realisierung des Gründaches für den ehemaligen Jugendclub

- „Horizont“ (jetzt Familienzentrum Rappelkiste)
- Abbruch des Stadtwirtschaftshofes (Ecke Luther-/Melanchthonstraße)

Stadtumbau Ost

In den Jahren 2005-2020 wurden Fördermittel aus dem Programm „Stadtumbau Ost“ in Anspruch genommen. Dieses zielte auf die nachhaltige Sicherung und Erhöhung der Lebens-, Wohn- und Arbeitsqualität in ostdeutschen Städten. Ein Schwerpunkt des Programms waren die großen Siedlungsgebiete des industriellen Wohnungsbaus der 1950er bis 1980er Jahre. Das Bund-Länder-Programm wurde im Jahr 2017 mit dem Programm Stadtumbau West zum Programm Stadtumbau zusammengeführt.

Das Förderprogramm gliedert sich in drei Programmteile: Im Teil "Rückbau von Wohnungen" kamen im Wohngebiet "Dresdner Straße" ca. 2,2 Mio. € Fördermittel zum Einsatz. Im Teil "Rückbau städtischer (sozialer und technischer) Infrastruktur" wurden ca. 0,35 Mio. € Fördermittel genutzt. Im umfangreichsten Programmteil "Aufwertung" wurden Fördermittel in Höhe von ca. 5,42 Mio. € ausgegeben (jeweils Bund-Länder-Anteil).

In der Summe wurden im Wohngebiet 572 Wohnungen zurückgebaut, weiterhin zwei ehemalige Kindertagesstätten. Die zugehörige Infrastruktur (Fernwärme, Abwasser, Trinkwasser betreffend) wurde angepasst.

Zur Aufwertung des Wohngebietes wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Umbau der Gebäude Am Mittelfeld 2 / Brückenstraße 1 / Serkowitzstraße 2 zum Mehrgenerationenhaus als Modellprojekt

- Ergänzungsbau für die Musikschule des Landkreises Meißen an der Grundschule Mitte
- Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen an Gebäuden in Form von Ersatznestern für Mehlschwalben, Mauersegler und Sperlinge sowie von Quartieren für Fledermäuse
- Anlage von Erlebnis- und Spielräumen nach Rückbau der Gebäude Breite Straße 1, 5 und 9, Kötzschenbrodaer Straße 4 und im Hof der Lindenauer Straße/Am Ringpark
- Landschaftsbauwerk einer schrägen Ebene mit Sitzstufen, Bepflanzung und Fußwegen nach Rückbau der Radebeuler Straße 4
- Hofraumgestaltung mit Freiflächen, Fußwegen, Spiel- und Wäscheplätzen, bedarfsweise mit Feuerwehruzufahrten im gesamten Wohngebiet
- Gestaltung von Vorbereichen der Wohngebäude, bedarfsweise mit Feuerwehruzufahrten, Pkw-Stellplätzen und Müllplätzen an der Breiten Straße 4 bis 10, Brückenstraße 3-7, Radebeuler Straße 3 bis 5 und 8
- Anlage der Wege und Gestaltung der Freiflächen nach Schaffung von Durchgängen an den ehemaligen Aufgängen Radebeuler Straße 3e, Breite Straße 6e / 8a
- Neugestaltung der Erschließungsstraßen Am Mittelfeld und Löbnitzstraße
- Anlage eines Parkplatzes nach Rückbau der Lindenauer Straße 9
- Neuanlage der Freiflächen, Fußwege und Pkw-Stellplätze an der Kötzschenbrodaer Straße

Im Zusammenhang mit den Umbaumaßnahmen erfolgten weiterhin die Erstellung der Stadtentwicklungskonzepte, Beratungsleistungen und die Öffentlichkeitsarbeit.

Über die geförderten Maßnahmen hinaus realisierten die beiden Wohnungsunternehmen "Wohnungsgenossenschaft Coswig e.G." und "Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig" Sanierungen und Umbauten an ihren Gebäuden.

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurde Am Ringpark 1 ein Wohn- und Geschäftshaus errichtet. Die ehemalige Poliklinik an der Radebeuler Straße 9 wurde zum Geschäftshaus und Sitz der Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig umgebaut. Auch die Kaufhalle wurde umgebaut und sichert als Einkaufsmarkt die Nahversorgung des Wohngebietes.



Luftbild aus dem Jahr 1998

Seit 1997 ist die KEM Kommunalentwicklung Mitteldeutschland GmbH mit ihren Vorgängergesellschaften für die Stadt Coswig eine zuverlässige und leistungsstarke Partnerin bei der Entwicklung des Wohngebietes und der Abrechnung der Fördermittel gegenüber dem Freistaat Sachsen.

Das Büro Dr. Braun & Barth erarbeitete mit hoher Professionalität und gutem Gespür für die Belange aller Beteiligten in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Coswig die Stadtteilentwicklungskonzepte als Voraussetzung für den erfolgreichen Stadtumbau und die Bereitstellung der Fördermittel.

Den größten Anteil an der erfolgreichen Umgestaltung des Wohngebietes mit einer Vielzahl hochwertiger Maßnahmen hatten die Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH und die Wohnungsgenossenschaft Coswig e.G.



Luftbild aus dem Jahr 2017

BILDNACHWEIS

QUELLENVERZEICHNIS

Bildnachweis

Titel	alle oben: Stadtverwaltung Coswig
Seite 4,	oben und Mitte: Stadtmuseum Coswig
Seite 4,	unten links: Topografische Karte aus dem Jahr 1882, SLUB / Deutsche Fotothek, Aufn.-Nr.: df_dk_0000242
Seite 4,	unten Mitte: Topografische Karte aus dem Jahr 1922, SLUB / Deutsche Fotothek, Aufn.-Nr.: df_dk_0000245
Seite 4,	unten rechts: Topografische Karte TK25 Ausgabe Staat vor 1990, Geobasisinformation und Vermessung Sachsen, Geoportal Landkreis Meißen des Landratsamtes Meißen
Seite 5,	alle: Stadtmuseum Coswig
Seiten 6, 7	Große Kreisstadt Coswig, Städtebauliches Entwicklungskonzept, Stadtumbaukonzept Quartierentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund, 1. Oktober 2007 sowie Fortschreibung vom 24. Februar 2012, Dr. Braun & Barth
Seite 8,	Mitte beide, unten links: Stadtverwaltung Coswig
Seite 9,	alle unten: Stadtverwaltung Coswig
Seite 11,	Mitte beide, unten Mitte: Stadtverwaltung Coswig
Seite 13,	oben: Stadtverwaltung Coswig
Seite 14,	Mitte, unten rechts: Stadtverwaltung Coswig
Seite 16,	alle außer links zweites von unten: Stadtverwaltung Coswig
Seite 17,	unten links, rechts zweites von unten: Stadtverwaltung Coswig
Seite 19,	alle: Wohnungsgenossenschaft Coswig e.G.
Seite 21,	beide: RAPIS - Rauminformationssystem Sachsen, Geobasisdaten: Staatsbetrieb Geobasisdaten und Vermessung Sachsen (GeoSN)
Rückseite	unten rechts: Stadtverwaltung Coswig

Alle nicht benannten Fotos stammen von der Bürogemeinschaft freier Architekten Dr. Braun & Barth aus Dresden.

Quellenverzeichnis

Archivunterlagen zum Bau des Wohngebietes

Große Kreisstadt Coswig, Städtebauliches Entwicklungskonzept, Stadtumbaukonzept Quartierentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund, 1. Oktober 2007 sowie Fortschreibung vom 24. Februar 2012, Dr. Braun & Barth

Stadt Coswig, Übersichten über geförderte Einzelmaßnahmen im Stadtumbau, KEM Kommunalentwicklung Mitteldeutschland GmbH, Unterlagen zur Beantragung von Fördermitteln

SAB Magazin 2012 Meißen, Artikel Plattenbau als Zukunftsmodell, Drei Generationen unter einem Dach

Homepage der Wohnungsgenossenschaft Coswig e.G. (zu den Leitbauten der WGC)

Homepage von Matthias Marten, Coswig: www.historisches-coswig.de (zu Schulen im Wohngebiet)

Homepage Landschaftsarchitektur von Gagern zum Stadtumbau in Coswig (zur schrägen Ebene anstelle der Radebeuler Straße 4)

Zeitungsartikel der DNN: Wohnungsgenossenschaft WGC baut 170 Meter langen Neublock um (8.7.2011)

Diskussion um Sanierung der Lößnitzstraße in Coswig (4.4.2012)

Coswig schafft neue Räume für Musikschule (14.12.2018)

Zeitungsartikel der SZ: Auf die Luxusplatte folgt das Terrassenhaus (25.2.2010)

Petitionslisten gegen Lößnitzstraßenbau (18.9.2012)

Impressum

Herausgeber:

Stadtverwaltung Coswig, Fachbereich Bauwesen, Karrasstraße 2, 01640 Coswig,
Tel.: 03523 66-601, Mail: bauwesen@coswig.de

Konzeption, Texte und Gestaltung:

Bürogemeinschaft freier Architekten Dr. Braun & Barth,
Tharandter Straße 39, 01159 Dresden,
Tel.: 0351 427 97 30, Mail: architekten@braun-barth.de

Druck:

siblog - Gesellschaft für Dialogmarketing, Fulfillmanagement & Lettershop mbH,
Großenhainer Straße 99, 01127 Dresden
Tel.: 0351 501 957 0, Mail: info@siblog.de

Redaktionsschluss:

Dezember 2020

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung des Herausgebers.



Anlage 16

0800 8833880



Finanzierungsanfrage

DR. KLEIN

Die Partner für Ihre Finanzen.

SUCHE MENÜ

SUCHE

Suchbegriff eingeben

Sie sind hier: [Startseite](#) > [Baufinanzierung](#) > [Aktuelle Bauzinsen](#) > Zinsentwicklung

Zinsentwicklung zur Baufinanzierung 2021: Prognose und Zinschart

Wie entwickeln sich die Bauzinsen 2021? Unser Zinskommentar unterstützt Sie dabei, die Zinsentwicklung besser zu beurteilen. Finden Sie mit [Prognosen](#) und [Zinschart](#) den richtigen Moment für Ihre Baufinanzierung!

**Ronald Hamel** »Spezialist für Baufinanzierung
in Dresden

66 Kundenbewertungen

4,95/5

Wiener Straße 80 A
01219 Dresden

0351 47965113

ronald.hamel@drklein.de

Über **600 Berater vor Ort** bei Dr. Klein.

Postleitzahl

Weitere Berater finden



[zum Bauzinsrechner »](#)

Die oben stehenden Angaben basieren auf den tatsächlichen und tagesaktuellen Konditionen unserer Bankpartner. Bitte beachten Sie dabei: Die Konditionen, die Sie für Ihre Baufinanzierung erhalten, sind von vielen verschiedenen Faktoren abhängig. Deshalb stellen diese Angaben keinen verbindlichen Finanzierungsvorschlag dar. Repräsentatives Beispiel: Effektiver Jahreszins p.a.: 0,56 %; Fester Sollzins p.a.: 0,51 %; Nettodarlehensbetrag: 190.000,00 €; Kaufpreis der Immobilie: 352.000,00 €; Beleihungswert: 316.800,00 €; Anfängliche Tilgung p.a.: 2,00 %; Rate: 397,42 €; Anzahl der Raten: 60; Gesamtbetrag: 23.845,20 €; Zinskosten: 4.612,87 €; Restschuld: 171.084,34 €; Laufzeit bis zur vollständigen Rückzahlung: 44 Jahre und 8 Monate; Zu zahlender Gesamtbetrag: 212.519,65 €; Anzahl der Raten bis zur Volltilgung: 536; Grundbuchkosten: 435,00 €; Provision: 950,00 € (übernimmt Bank). Die Immobilie wird gekauft, eigengenutzt und dient mit einer erstrangigen Grundschuld als Sicherheit für die Finanzierung. Die Darlehensnehmer sind unbefristet Angestellte mit einwandfreien Einkommens- und Vermögensverhältnissen. Um herauszufinden, welche Konditionen sich für Ihre Baufinanzierung auf Basis Ihrer individuellen Finanzsituation ergeben, füllen Sie einfach unsere Finanzierungsanfrage aus. Ihr persönlicher Berater meldet sich dann mit einem konkreten Finanzierungsvorschlag bei Ihnen.

Woher kommen die Daten für den Zinschart? +

Wie funktioniert das Zinschart? +

Wo liegen die Baufinanzierungszinsen aktuell?

Die Baufinanzierungszinsen sind in den letzten Wochen leicht gestiegen. Der Treiber für die aktuelle Zinsentwicklung sind vor allem die gestiegenen Anleiherenditen am Kapitalmarkt. So stieg beispielsweise die 10-jährige deutsche Staatsanleihe seit Jahresbeginn um rund 0,4 Prozentpunkte. Allerdings ist ihre Rendite weiterhin negativ und somit verharren die Baufinanzierungszinsen weiterhin auf einem sehr niedrigen Zinsniveau.

Aktuell liegt der Bestzins (Repräsentatives Beispiel, Stand: 22.04.2021):

- für ein zehnjähriges Hypothekendarlehen bei 0,67 Prozent
- für ein 15-jähriges Hypothekendarlehen bei 0,95 Prozent,
- für ein 20-jähriges Hypothekendarlehen bei 1,18 Prozent

Der Bestzins für ein 10-jähriges Hypothekendarlehen ist im Vergleich zum Vormonat um 0,05 Prozentpunkte gestiegen. Die Baufinanzierungszinsen mit einer fünfzehnjährigen Zinsbindung haben sich nicht verändert. Der Bestzins für ein zwanzigjähriges Hypothekendarlehen verteuerte sich um 0,1 Prozentpunkte. Somit sind die Baufinanzierungszinsen weiterhin extrem günstig.

0,56 %

Stand: 29.04.2021

190.000 € Nettodarlehensbetrag
5 Jahre Sollzinsbindung
0,56 % effektiver Jahreszins p.a.
0,51 % fester Sollzins p.a.
950 € Provision (übernimmt Bank)

[Repräsentatives Beispiel ansehen +](#)

Im Vergleich: Im April 2016 lag die Sollzinsbindung für ein zehnjähriges Hypothekendarlehen bei 1,02 Prozent, bei 15 Jahren waren es 1,49 Prozent und bei 20 Jahren 1,7 Prozent. Die Baufinanzierungszinsen sind also in den letzten fünf Jahren um mehr als 30 Prozent gefallen.

Die langjährige Niedrigzinsphase setzt sich also weiter fort und somit ist die Zinsentwicklung weiterhin günstig für Bauherren, Immobilienkäufer und Anschlussfinanzierer. Auch in den kommenden Monaten rechnen wir mit keinem nennenswerten Zinsanstieg.

Übrigens: Den tagesaktuellen Stand der Bauzinsen gemäß Ihrer Darlehenssumme finden Sie auf unserer Ratgeberseite „[Aktuelle Bauzinsen](#)“.

Kurzfristige Prognose zur Zinsentwicklung: Aktueller Zinskommentar, April 2021

Ein Blick auf die Zinsentwicklung im April 2021 zeigt: Für die Baufinanzierungszinsen ging es in den letzten Wochen leicht nach oben – doch im historischen Vergleich sind sie immer noch sehr niedrig. Somit bleiben die Rahmenbedingungen für Bauherren, Immobilienkäufer und Anschlussfinanzierer weiterhin günstig. Aber wie sieht die kurzfristige Zinsentwicklung aus?

In unserem monatlichen Zinskommentar gibt Michael Neumann, Vorstandsvorsitzender der Dr. Klein Privatkunden AG, eine Einschätzung zum aktuellen Stand der Bauzinsen. Zudem beantwortet der Zinsexperte die zentrale Frage, wie sich die Baufinanzierungszinsen in den nächsten vier Wochen entwickeln werden. Ferner erläutern wir Ihnen die politischen und wirtschaftlichen Hintergründe für die aktuelle Zinsentwicklung.

Expertenmeinung: Baufinanzierungszinsen bleiben günstig

Treiber für den moderaten Zinsanstieg sind vor allem die gestiegene Inflationserwartung sowie der Renditeanstieg der 10-jährigen Bundesanleihe. Doch Michael Neumann schätzt das Aufwärtspotenzial der Baufinanzierungszinsen als begrenzt ein. Eine signifikante Zinswende sei nicht in Sicht.

Michael Neumann geht nur von einem leichten Anstieg der Bauzinsen aus: "Im Laufe des Jahres ist mit einer deutlichen wirtschaftlichen Erholung und auch mit einer zunehmenden Inflation zu rechnen – in Folge könnten Baufinanzierungszinsen kurzfristig etwas teurer werden. Ausmaß und Länge des Anstiegs wären allerdings begrenzt: Die Anleihekäufe wirken dem entgegen. Für 2022 gehe ich wieder von einer abflauenden Inflation aus. Bis Ende des Jahres 2021 werden die Zinsen vermutlich weiter auf historisch niedrigem Niveau bleiben und sich nur geringfügig bewegen."

Auswirkungen der EZB-Strategie auf Baufinanzierungen

Die EZB hält die Zinsen also weiterhin niedrig. Das hat zur Folge, dass viele Anleger in die Immobilienmärkte investieren. Somit bleiben auch die Baufinanzierungszinsen günstig.

Für Bauherren und Immobilienkäufer wirkt sich der Kurs der EZB positiv auf die Zinsentwicklung bei der Baufinanzierung aus. Niedrige Staatsanleihezinsen bedeuten niedrige Pfandbriefzinsen und damit sinken auch die Baufinanzierungszinsen. Kurzfristig geht Michael Neumann davon aus, dass die Baufinanzierungszinsen leicht steigen können.

Zeithorizont Kurzfristige Zinsentwicklung (1 Monat)
Zinstrend Steigende Schwankung
Zeithorizont Mittelfristige Zinsentwicklung (6 Monate)
Zinstrend Schwankend seitwärts, auf niedrigem Niveau

Zinsprognose von Michael Neumann: Die aktuellen Tendenzen der Baufinanzierungszinsen

Wie geht es mit PEPP weiter?

Das Pandemie Notkaufprogramm namens PEPP ist wohl das stärkste Instrument der EZB im Kampf gegen die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise. Das Volumen des Notkaufprogramms für Anleihen aller Art liegt inzwischen bei 1,85 Billionen Euro und soll bis mindestens Ende März 2022 weiterlaufen. In ihrer Zinssetzung in März hatte der EZB-Rat beschlossen, das Tempo von PEPP im zweiten Quartal deutlich zu erhöhen. Damit will sie einen Anstieg der Zinsen der Staatsanleihen der Euro-Länder verhindern und für weiterhin günstige Finanzierungsbedingungen sorgen.

Diese Strategie hat die EZB auf ihrer Zinssitzung im April bestätigt. Zwar beschlossen die Währungshüter keine neuen Anti-Krisenmaßnahmen, aber die EZB ist weiterhin entschlossen, all ihre Instrumente anzupassen, wenn es nötig ist, also auch bei

[Home \(/fkc.html\)](#) [Wir über uns \(/wir-ueber-uns/ueber-das-fachkrankenhaus-coswig.html\)](#) [Leistungsspektrum \(/leistungsspektrum.html\)](#)

Anlage 17

[Unsere Zentren \(/zentren.html\)](#) [Ihr Klinikaufenthalt \(/ihr-klinikaufenthalt/patientengeschichten.html\)](#)

[Qualität/Lehre & Forschung \(/qualitaet-lehre-forschung/rauchfreies-krankenhaus.html\)](#) [Karriere \(https://www.recura-jobs.de\)](https://www.recura-jobs.de)

[Kontakt \(/kontakt-fkc/kontakt.html\)](#)



<http://www.fachkrankenhaus-coswig.de/wir-ueber-uns/partner/kompetenznetzwerk.html>



<http://www.od-lz.de/>



<http://www.nct-dresden.de>

[FKC \(f\)](#) [Wir über uns \(/wir-ueber-uns/ueber-das-fachkrankenhaus-coswig.html\)](#) [Über das Fachkrankenhaus Coswig](#)

Suche

Über das Fachkrankenhaus Coswig



(/images/artikel/430/106/_thumb2/fachkrankenhaus-coswig.jpg)



(/images/artikel/430/106/_thumb2/5.JPG)



(/images

[/artikel/430/106/_thumb2/dscn0543.JPG](#)[\(/images/artikel/430/106/_thumb2/dscn0558.JPG\)](#)[\(/images/artikel/430/106/_thumb2/gesellschaftshaus-mit-nebengebäuden.jpg\)](#)

Der Patient steht im Mittelpunkt unserer Bemühungen, er wird als autonome Persönlichkeit respektiert. Ärztliche Handlungen und Entscheidungen orientieren sich an humanistischen Grundsätzen, sie basieren auf langjährigen fachlichen Erfahrungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie auf einer modernen Medizin unter Einbeziehung psychischer und seelischer Aspekte. Der Stil und die Atmosphäre im Fachkrankenhaus Coswig sind kollegial, fallbezogen und interdisziplinär, was sich in den täglichen Fallbesprechungen von Pneumologen, Thoraxchirurgen und Anästhesiologen widerspiegelt. So prägen unmittelbarer fachlicher Austausch und offene Diskussionen über die besten Wege in der Diagnostik und Therapie das Arbeitsklima. Die Transparenz des Fachkrankenhauses als Klinik der Regelversorgung ist uns für unsere Patienten sehr wichtig. In unserem Haus behandeln wir Erwachsene ab 18 Jahren.

Das Krankenhaus in Zahlen:

Anzahl der Betten: 171, 165 stationäre Betten und 6 tagesklinische Betten

Behandelte Fälle pro Jahr: ca. 8.000

Anzahl der Angestellten in 2018: ca. 320

Unser Leistungsspektrum:

Allergologie

Anästhesiologie

Beatmungsmedizin

Infektiologie und Tuberkulose

Intensivtherapie

Palliativmedizin

Pneumologie

pneumologische Onkologie

Radiologie

Thoraxchirurgie

Wir über uns

[Über das Fachkrankenhaus Coswig \(/wir-ueber-uns/ueber-das-fachkrankenhaus-coswig.html\)](#)

Anlage 18



Coswig

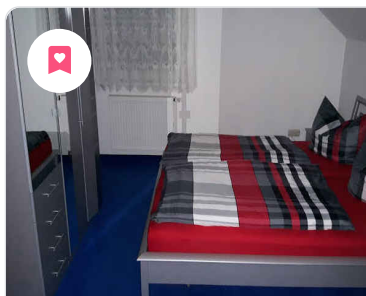
Mi., 12. Mai | Do., 13. Mai

2

COVID-19-Trends in C... 75 % der Hotels haben Zimmer frei

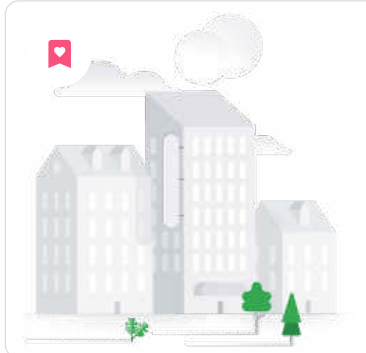
Hotels (143)

Gespeichert (10)



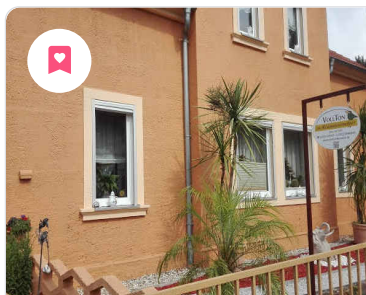
Pension Am Friedewa...
5,0 ★ (10)

Preise ansehen



Pension Birkas
3,5 ★ (16)

Preise ansehen



Ferienwohnungen Ina...
5,0 ★ (20)

Kinderfreundlich

Preise ansehen

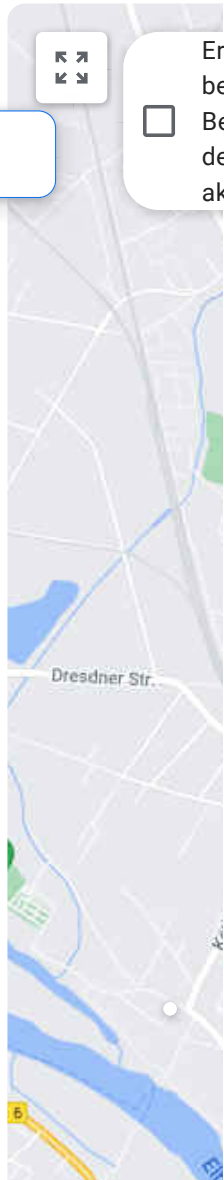


Coswig

Mi., 12. Mai | Do., 13. Mai

2

Entdecke die besten Angebote zu deiner Reise



COVID-19-Trends in C... 75 % der Hotels haben Zimmer frei

Hotels (143) | Gespeichert (7)

Alt Coswigerhof
4,0 ★ (51)
Kostenloses Frühst...
Kostenloses WLAN
Kinderfreundlich
[Preise ansehen](#)

Pension "Am alten Ra...
5,0 ★ (2)
[Preise ansehen](#)

Gasthof Am Talkenbe...
4,4 ★ (285)
Haustiere erlaubt
Kinderfreundlich
[Preise ansehen](#)
⚠ Vorübergehend geschlossen

Coswig

Mi., 12. Mai | Do., 13. Mai



Er
be
Be
de
ak

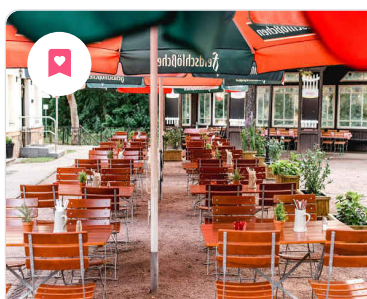
2

Entdecke die besten Angebote zu deiner Reise

COVID-19-Trends in C... 75 % der Hotels haben Zimmer frei

Hotels (143)

Gespeichert (4)



Historische Spitzgrun...

86 €

4,4 ★ (622)

Kostenloses Frühst...

Kostenloses WLAN

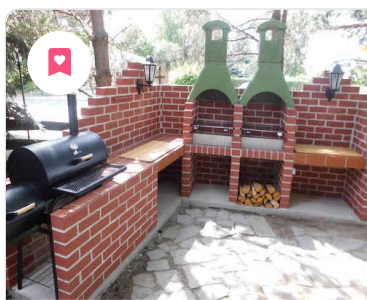
Kostenloser Parkpl...

Restaurant

Kinderfreundlich

Nach diesem Hotel hast du vor...

Preise ansehen



Forsthaus Coswig

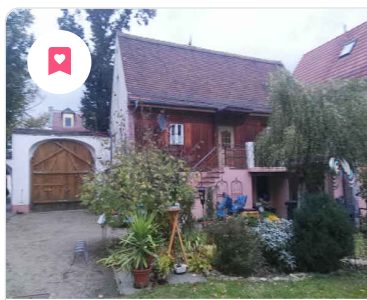
4,0 ★ (95)

Frühstück

Haustiere erlaubt

Kinderfreundlich

Preise ansehen



Lindengut S & U Faus...

4,4 ★ (17)

Preise ansehen

Coswig

Mi., 12. Mai | Do., 13. Mai



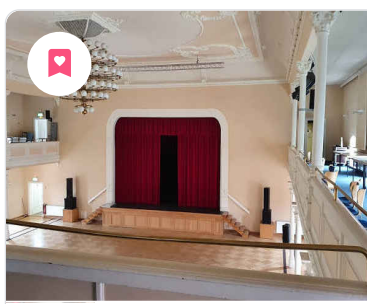
Er
be
Be
de
ak

2

Entdecke die besten Angebote zu deiner Reise

COVID-19-Trends in C... 75 % der Hotels haben Zimmer frei

Hotels (143) | Gespeichert (1)



Börse Coswig

4,1 ★ (373)

Das Restaurant mit modernem Interieur bietet traditionelle deutsc...

Preise ansehen

Ergebnisse 1–1 von 1

Währung · EUR

Coswig, Deutschland - Aus "Meine Orte" (Zuhause)

Weitere Informationen

Die angezeigten Währungen können von den für Hotelbuchungen geltenden Währungen abweichen.

Weitere Informationen

Feedback geben | An Nutzerstudien teilnehmen | Datenschutz | Nutzungsbedingungen

Hilfe und Nutzerinformationen

Medien/Presse (index.php?de=34290) > Presse (index.php?de=36336) > Archiv Pressemitteilungen (index.php?de=34848)
> Wohnungsleerstand in Deutschland. Welche Quote ist angemessen? (index.php?de=37252)

Pressemitteilung vom 16. November 2015

Wohnungsleerstand in Deutschland. Welche Quote ist angemessen?

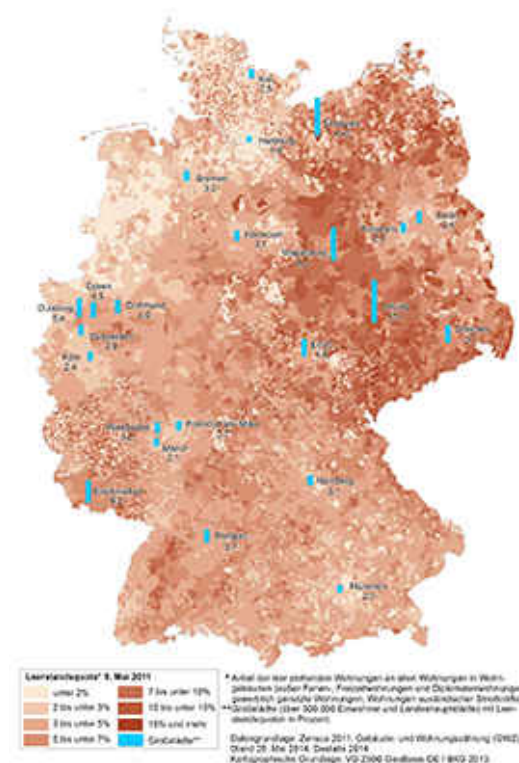
Leipzig. Der Wohnungsleerstand ist in den letzten Jahren zunehmend in den Fokus wohnungspolitischer und städtebaulicher Debatten sowie Entscheidungen gerückt. Eine entscheidende Messgröße dafür ist die Leerstandsquote, die sowohl die angemessene Versorgung der Bevölkerung mit Wohnungen als auch die Marktgängigkeit von Wohnungen abbilden soll. Bisher wurde diese Quote kaum klar definiert und oft je nach Perspektive bewertet. Wissenschaftler des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung (UFZ) schlagen deshalb eine systematische Kategorisierung des Wohnungsleerstandes vor und plädieren angesichts seiner Schlüsselrolle in Wohnungspolitik und Städtebau dringend für dessen weitere Qualifizierung und Diskussion.

In Deutschland standen am 9. Mai 2011 insgesamt 1.720.083 Wohneinheiten leer, was einer Leerstandsquote von 4,4 Prozent entsprach. Das zeigen die Daten der bislang einzigen Gebäude- und Wohnungszählung (GWZ), die in ganz Deutschland nach der Wiedervereinigung stattfand. Doch was sagt diese Zahl aus – wie ist sie zu bewerten?

„Obwohl die Quote leerstehender Wohnungen für beide Seiten – angespannte und entspannte Wohnungsmärkte – ein höchst relevantes Thema ist, wird die ‚angemessene‘ oder ‚normale‘ Leerstandsquote ganz unterschiedlich bemessen“, so Professor Dieter Rink, Stadtsoziologe am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ) in Leipzig. Als Anzeiger für einen funktionierenden Wohnungsmarkt werde zwar häufig auf eine „normale“ Leerstandsquote verwiesen. In der Regel bleibe jedoch unklar, was das ist: Ist etwa ein Leerstand von 6 Prozent als moderat, problematisch oder gar schon krisenhaft zu bewerten? „Das hängt von der Perspektive ab“, sagt Dieter Rink. Für Wohnungssuchende sei er nicht problematisch – im Gegenteil, sie können sich über eine breite Auswahl und fallende Miet- und Hauspreise freuen. Für Eigentümer bzw. Immobilien- und Wohnungsunternehmen sehe das ganz anders aus, denn sie haben Probleme bei der Vermarktung.

Auch die Definitionen und damit Bezugsgrößen von „Leerstand“ sind verschieden. So betrachtet die Immobilienwirtschaft beispielsweise meist nur die sogenannten „marktaktiven“ Leerstände, sprich, leere Wohnungen, die auch vermietet werden können. Daher kommt sie meist zu niedrigen Quoten. Für die Stadtplanung ist dagegen die Gesamtheit der leerstehenden Wohnungen entscheidend, inklusive der nicht-marktaktiven Bestände, die saniert oder modernisiert werden müssen oder gar ruinös sind.

Ursache dieses unterschiedlichen Verständnisses und der unterschiedlichen Bewertung der Leerstandsquote ist, dass sie „trotz ihrer Bedeutung ein bislang nicht systematisch untersuchter Indikator für die Stadtplanung ist“, so



Leerstandsquoten in deutschen Gemeinden 2011
(Datengrundlage: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2014c).

[Zoom \(/export/data/global/87004_Karte_Leerstand.jpg\)](/export/data/global/87004_Karte_Leerstand.jpg)

Rink.

Er hat deshalb gemeinsam mit seinem Kollegen Manuel Wolff eine Systematik entwickelt, die Leerstand quantitativ und qualitativ bewertet – auch unter Berücksichtigung der verschiedenen Perspektiven. Sie schlagen eine Kategorisierung in sieben Klassen vor, in der die einzelnen Leerstandsquoten in ihren Konsequenzen für alle Interessenslagen genau beschrieben werden. Sie reichen von „sehr niedrig“ (unter 2 Prozent) bis „extrem“ (über 15 Prozent). Als „angemessen“ wird Leerstand in der Spanne von 3 bis 5 Prozent betrachtet.

Diese Leerstandsquoten müssen dann im konkreten Fall weiter spezifiziert werden: „Beispielsweise muss berücksichtigt werden, ob es sich um Mietwohnungs- oder Eigentumsmärkte, ländliche, (groß)städtische oder metropolitane Märkte bzw. schrumpfende oder wachsende Märkte handelt“, betont Rink. Außerdem legen die Wissenschaftler der Schematik eine umfassende Definition leerstehender Wohnungen zugrunde, die marktaktive und nicht-marktaktive Wohnungen einbezieht.

Angewendet haben die Wissenschaftler ihre Methode auf die Daten der bislang einzigen flächendeckenden Gebäude- und Wohnungszählung von 2011, deren Daten seit Sommer 2014 zugänglich sind und in dieser Studie nun erstmals hinsichtlich des

Leerstands systematisch ausgewertet wurden.

Ihr Fazit: „In etwa 35 Prozent der deutschen Kommunen steht mit 4,4 Prozent zwar eine „angemessene“ Zahl an Wohnungen leer, jedoch mit erheblichen regionalen Unterschieden. Erwartungsgemäß zeigt sich ein klarer Ost-West-Unterschied, allerdings mit Differenzierungen. So bewegt sich der westdeutsche Durchschnittswert mit 3,3 Prozent knapp über einer „niedrigen“ Leerstandsquote, der Durchschnitt für Ostdeutschland zeigt dagegen mit 7,6 Prozent eine „hohe“ Leerstandsquote an; knapp zwei Prozent Leerstand in Hamburg stehen mehr als 12 Prozent in Leipzig gegenüber.

Die Leerstandsquoten in Sachsen und Sachsen-Anhalt sind eher ein städtisches Problem; in Thüringen und Brandenburg sind sie weniger flächendeckend und eher ländlich konnotiert. Ähnliches trifft für Hessen und Baden-Württemberg zu. Die Varianz der kommunalen Leerstandsquoten, die die Studie offenbart, ist ein Beleg für die divergierende Entwicklung des deutschen Wohnungsmarktes: Leerstand und Knappheit existieren räumlich und zeitlich nebeneinander. Aus den Leerstandsquoten können laut Aussage der Wissenschaftler insofern keine flächenhaften Generalisierungen beziehungsweise vereinfachenden Aussagen für die Wohnungs- und Stadterneuerungspolitik abgeleitet werden. Die sieben vorgeschlagenen Kategorien des Leerstands gestatten eine sinnvolle Differenzierung der Leerstände auf kommunaler Ebene, denn sie bieten der Praxis Kriterien, um Leerstandsquoten bewerten zu können. Angesichts der Schlüsselrolle, die der Leerstandsquote in der Praxis des Städtebaus und der Wohnungspolitik zukommt, plädieren die Wissenschaftler jedoch dringend für eine weitere Diskussion und Qualifizierung.

↑ top

Publikation

Dieter Rink, Manuel Wolff:

Wohnungsl Leerstand in Deutschland. Zur Konzeptualisierung der Leerstandsquote als Schlüsselindikator der Wohnungsmarktbeobachtung anhand der GWZ 2011. RAUMFORSCHUNG, RAUMORDNUNG 73:311–325. DOI 10.1007/s13147-015-0361-8 [↗](#) [🔍](#)

Weitere Informationen

Prof. Dr. Dieter Rink Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ)
Department Stadt- und Umweltsoziologie
✉ dieter.rink@ufz.de (<mailto:dieter.rink@ufz.de>)

oder über

Susanne Hufe (UFZ-Pressestelle)
Telefon: +49-(0)341-235-1630

↑ top

Im **Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ)** erforschen Wissenschaftler die Ursachen und Folgen der weit reichenden Veränderungen der Umwelt. Sie befassen sich mit Wasserressourcen, biologischer Vielfalt, den Folgen des Klimawandels und Anpassungsmöglichkeiten, Umwelt- und Biotechnologien, Bioenergie, dem Verhalten von Chemikalien in der Umwelt, ihrer Wirkung auf die Gesundheit, Modellierung und sozialwissenschaftlichen Fragestellungen. Ihr Leitmotiv: Unsere Forschung dient der nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen und hilft, diese Lebensgrundlagen unter dem Einfluss des globalen Wandels langfristig zu sichern. Das UFZ beschäftigt an den Standorten Leipzig, Halle und Magdeburg über 1.100 Mitarbeiter. Es wird vom Bund sowie von Sachsen und Sachsen-Anhalt finanziert.

Die **Helmholtz-Gemeinschaft** leistet Beiträge zur Lösung großer und drängender Fragen von Gesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft durch wissenschaftliche Spitzenleistungen in sechs Forschungsbereichen: Energie, Erde und Umwelt, Gesundheit, Schlüsseltechnologien, Struktur der Materie, Verkehr und Weltraum. Die Helmholtz-Gemeinschaft ist mit fast 36.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in 18 Forschungszentren und einem Jahresbudget von rund 3,8 Milliarden Euro die größte Wissenschaftsorganisation Deutschlands. Ihre Arbeit steht in der Tradition des Naturforschers Hermann von Helmholtz (1821-1894).

→ zurück (<http://www.ufz.de/index.php?de=640>)

↑ top

Kontakt

Pressestelle

Susanne Hufe
Telefon: +49 341 235-1630
✉ presse@ufz.de (<mailto:presse@ufz.de>)

CORONA-THEMEN FÜR UNTERNEHMER

Ergebnisse der IHK-Umfrage „Home Office – neue Normalität oder zurück zur Präsenzkultur?“

[✓ Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse](#)[✓ Umfrageergebnisse im Detail](#)[✓ Forderungen](#)

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

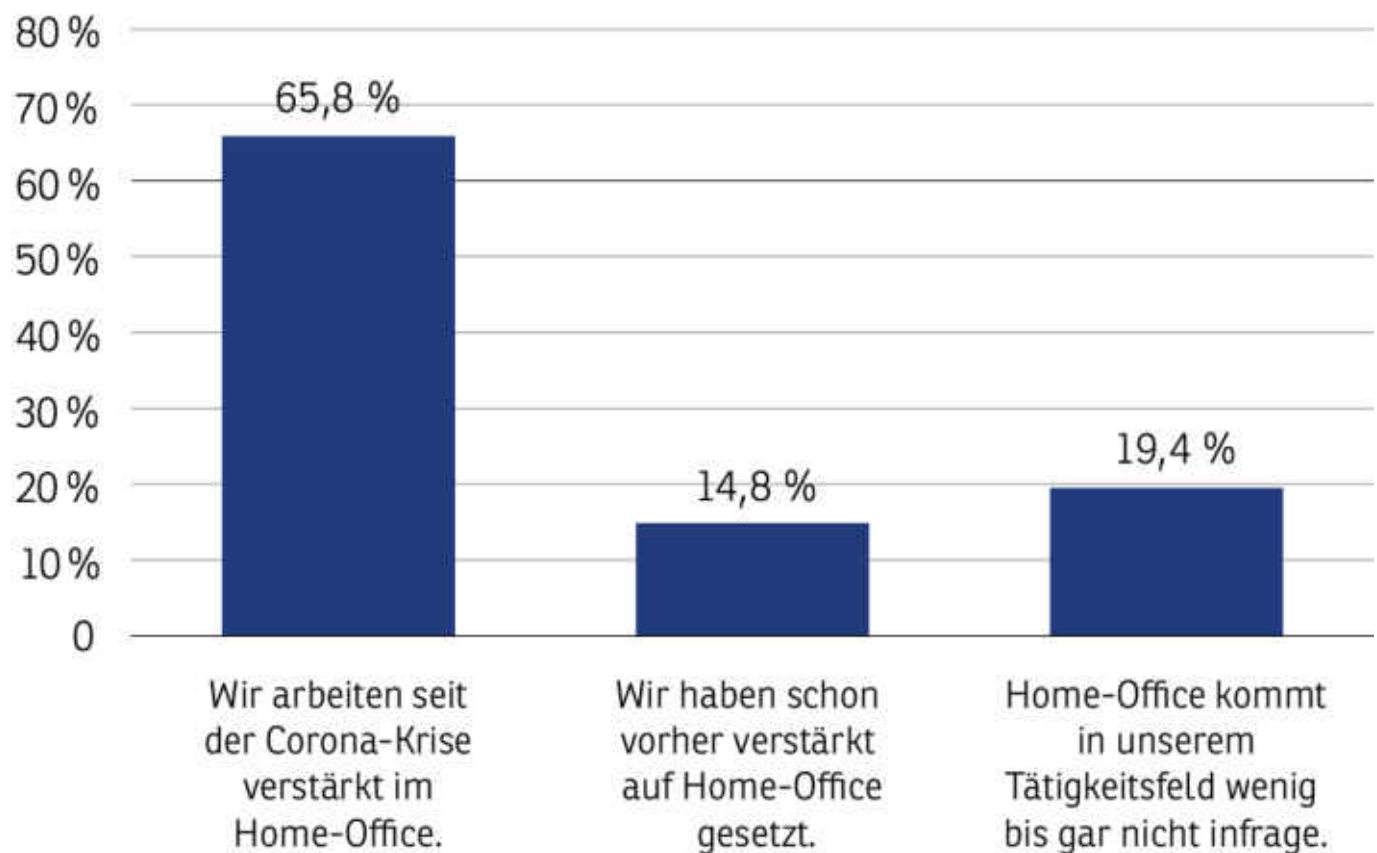
Krise ist Digitalisierungsschub: Mit fast zwei Drittel der Befragten gibt die Mehrheit an, dass in ihrem Unternehmen seit Beginn der Krise verstärkt im Home Office gearbeitet wird. Ca. 15 Prozent haben dies schon vor der Krise verstärkt genutzt. Für rund ein Fünftel der Unternehmen kommt Home Office nicht infrage, da ihr Tätigkeitsbereich es nicht zulässt.

Das planen Unternehmen für die Zukunft: Home Office ist für ein Viertel der befragten Unternehmen ein fester Bestandteil ihrer künftigen Arbeitsweise, allerdings überwiegt bei der Hälfte der Unternehmen ein Hybridmix aus Präsenzarbeit und Home Office. Ebenfalls gibt ein Viertel an, dass geplant sei, wieder zur Präsenzkultur zurückzukehren.

Recht auf Home Office wird mehrheitlich abgelehnt: Eine überwiegende Mehrheit der Unternehmen lehnt einen rechtlichen Anspruch auf Home Office für Beschäftigte ab (57 Prozent). Allerdings bewertet auch mehr als ein Viertel der Unternehmen den Vorschlag von Bundesarbeitsminister Hubertus Heil als richtig und zukunftsweisend. Für jedes achte Unternehmen geht der Vorschlag zwar in die richtige Richtung, allerdings nicht unter Berücksichtigung der aktuellen Corona-Herausforderungen.

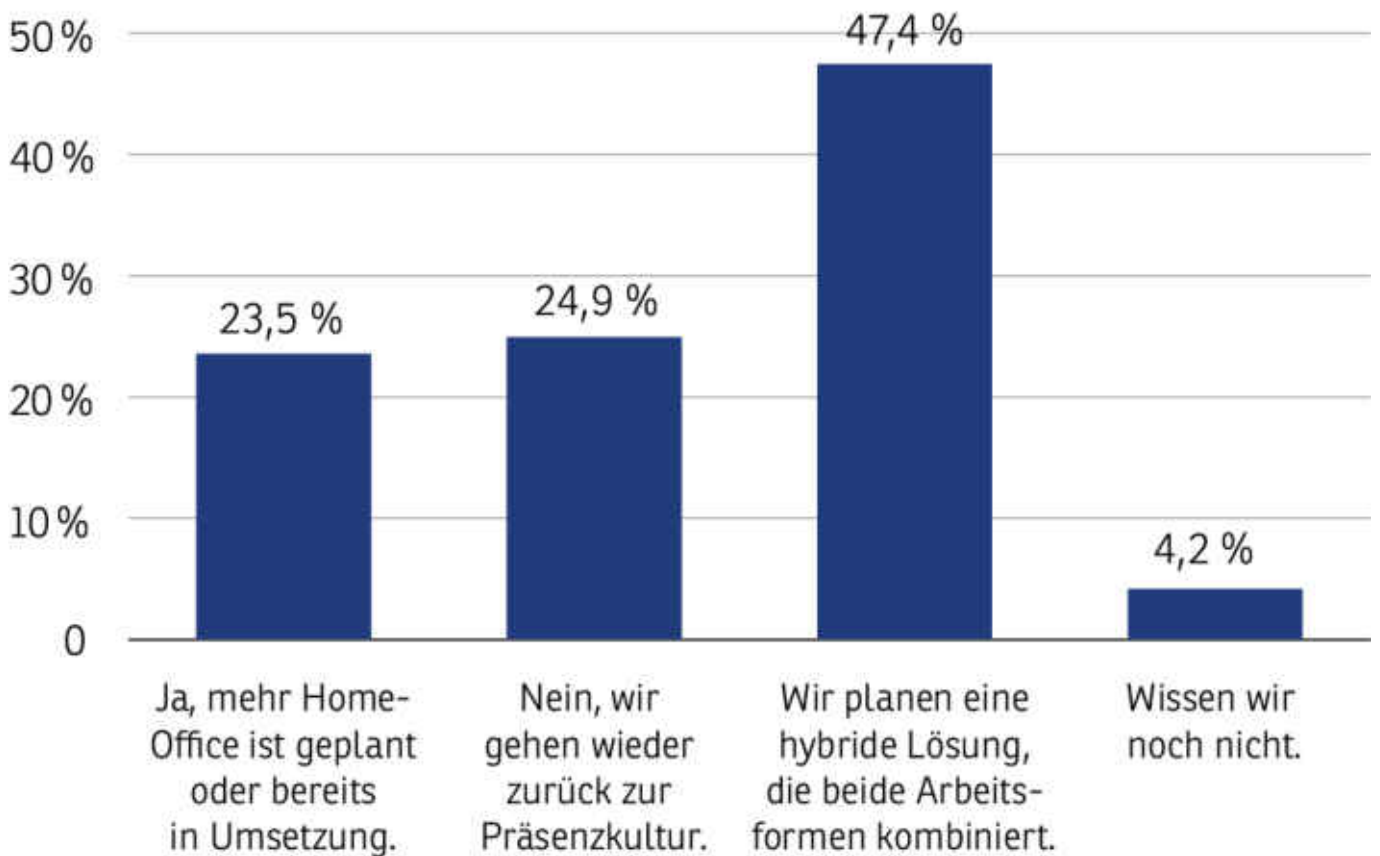
Umfrageergebnisse im Detail

Welchen Einfluss haben die Corona-Einschränkungen auf das Arbeiten im Home-Office in Ihrem Unternehmen genommen?



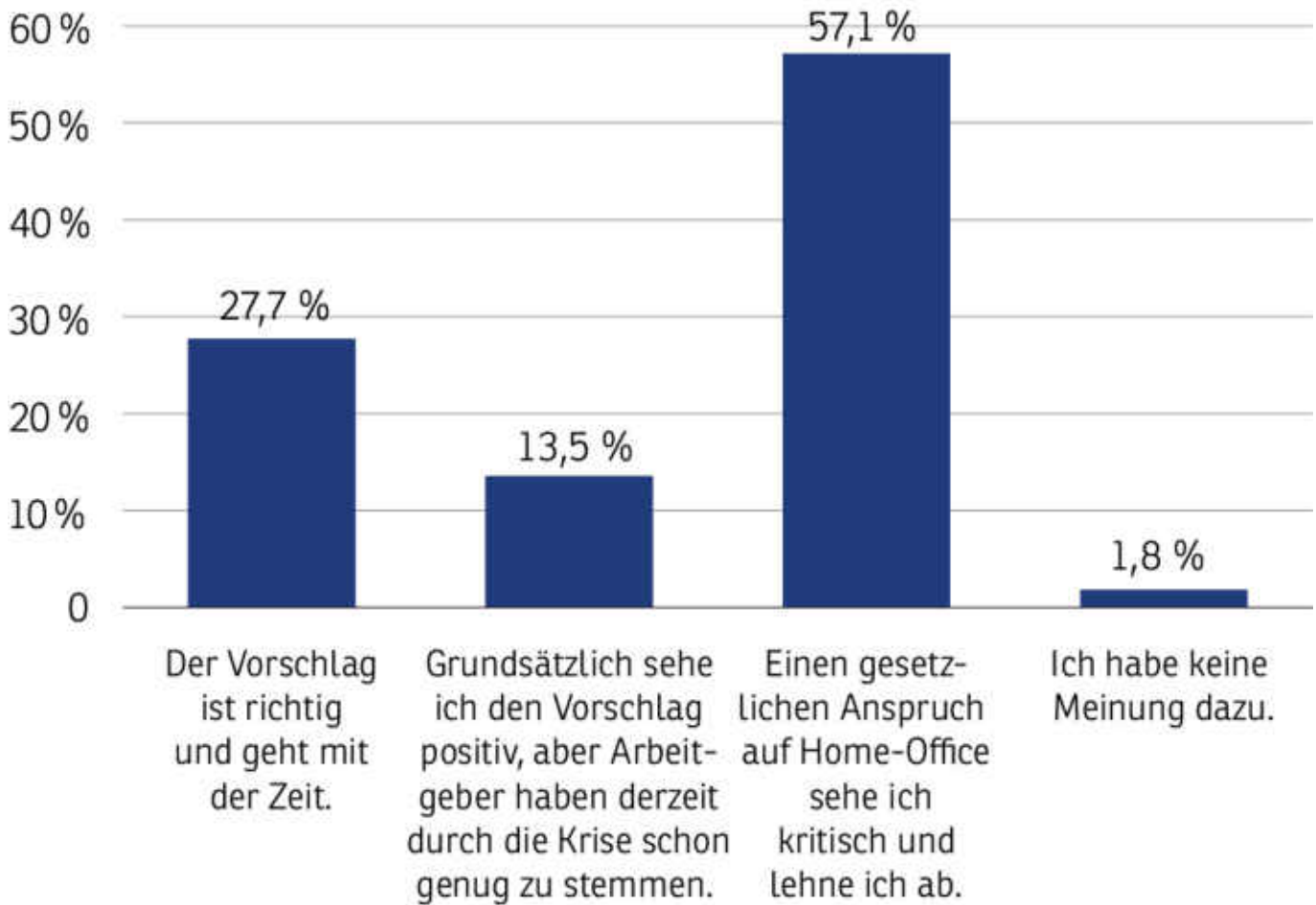
- Die befragten Unternehmen spiegeln klar, dass sie durch die Corona-Krise das Arbeiten mehrheitlich ins Home Office verlagert haben. In der Industrie war dies bei 75 Prozent der befragten Unternehmen der Fall, in der Branche der unternehmensbezogenen Dienstleistungen bei 71 Prozent und im Handel immerhin bei 54 Prozent.
- Dienstleistungssektor und Handel haben im Vergleich zu den anderen Branchen auch vorher schon verstärkt im Home Office gearbeitet (je rund 20 Prozent).
- Für rund zwei Drittel der befragten Unternehmen aus der Baubranche und rund die Hälfte der befragten Gastronomiebetriebe kommt Home Office gar nicht infrage und wurde deshalb nicht praktiziert.

Wollen Sie in Zukunft verstärkt auf Home-Office setzen oder planen Sie eine Rückkehr zur Präsenzkultur?



- Fast die Hälfte der befragten Unternehmen versucht in Zukunft beide Arbeitsformen zu kombinieren.
- Befragte Unternehmen, die in Zukunft auf Home Office setzen, tun dies vor allem, da sich die Arbeitsform als besonders effizient erwiesen und in der Krise bewährt habe. Auch die verbesserte Zufriedenheit der Beschäftigten, eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie mehr Flexibilität spielen maßgeblich eine Rolle.
- Eine Vielzahl der befragten Unternehmen, die eine Rückkehr zur Präsenzkultur plant, gibt an, dass sich diese "Notlösung" für ihr Tätigkeitsfeld nur eingeschränkt eigne. Auch haben einige eine verringerte Effizienz festgestellt. Maßgeblich für die Rückkehr zur Präsenzarbeit wird ebenfalls der persönliche Kontakt genannt, der auch durch technische Lösungen nicht kompensiert werden könne oder teils durch Beschäftigte selbst gewünscht sei.

Wie stehen Sie zu dem von Bundesarbeitsminister Heil angeführten rechtlichen Anspruch für Beschäftigte auf Home-Office?



- Durch alle Branchen hinweg geben mehr als 50 Prozent der befragten Unternehmen an, dass sie einen rechtlichen Anspruch auf Home Office für Beschäftigte ablehnen. Hier stehen mit 80 Prozent besonders die befragten Unternehmen der Industrie heraus.
- In der Branche der unternehmensbezogenen Dienstleistungen hält jedes dritte befragte Unternehmen den Vorschlag für richtig und zeitgemäß.
- Unternehmen der personen- wie auch unternehmensbezogenen Dienstleistungen stufen den Vorschlag im Gegensatz zu den befragten Unternehmen anderer Branchen positiver ein, halten aber den aktuellen Zeitpunkt unter den Auswirkungen der Krise für falsch.

Forderungen

- Das Arbeitszeitgesetz aus dem Jahr 1994 muss dringend modernisiert werden. Es stammt aus einer Zeit, in der E-Mails noch lange nicht zum Alltag gehörten; als an Smartphones, Slack und Social Media noch gar nicht zu denken war und als viele heutige Beschäftigte nicht einmal geboren waren. Die Digitalisierung bietet für immer mehr Menschen Chancen, selbst zu bestimmen, wann und von wo man arbeitet. Allerdings müssten dazu auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen passen. Es braucht daher ein modernes

Arbeitszeitgesetz, das mehr flexible Einteilung am Tag und unter der Woche ermöglicht sowie mehr Möglichkeiten zum ortsunabhängigen Arbeiten berücksichtigt.

- Beim Thema IT-Sicherheit kommt es jetzt darauf an, dass das Land Berlin die bundespolitischen Förderprogramme mit einer entsprechenden Förderrichtlinie im Rahmen der Berliner Digitalprämie flankiert.


Die IHK-Kurzumfrage erfolgte über die IHK-Beteiligungsplattform ["Direkt & Digital"](#).


Von Ende Juli bis Mitte August 2020 haben 305 Berliner Wirtschaftsvertreter*innen daran teilgenommen.

Kontakt



Julian Algner


 030 31510-373

 E-Mail schreiben

 Kontakt speichern

Weitere Informationen

> Homeoffice
(Nr. 4807264)

 Ergebnisse IHK-Kurzumfrage "Home Office - neue Normalität oder zurück zur Präsenzkultur?"
(Nr. 4877186)



Nr. 4876982

Wie können wir Sie unterstützen?

Unsere Anschrift:

IHK Berlin
Fasanenstraße 85
10623 Berlin

So erreichen Sie uns:

 service@berlin.ihk.de
 030 31510-0

© IHK Berlin

Für die Richtigkeit der in dieser Website enthaltenen Angaben können wir trotz sorgfältiger Prüfung keine Gewähr übernehmen.

Anlage 21

Brockwitz (2)

sö Meißen, Lkr. Meißen

Verfassung

Dorf, Landgemeinde mit Ortsteil Clieben
1950: eingemeindet nach Coswig (1)

Ortsadel, Herrengüter

1282 : Herrnsitz

Siedlungsform und Gemarkung

Straßenangerdorf, Gewannflur, 613 ha

Bevölkerung

1547/51: 32 besessene(r) Mann, 30 Inwohner, 28 Hufen
1764: 32 besessene(r) Mann, 15 Gärtner, 32 Häusler, 28½ Hufen je 12 Scheffel
1834: 496
1871: 534
1890: 675
1910: 1995
1925: 2354
1939: 3300
1946: 3484

1925: Ev.-luth. 1914
1925: Kath. 199
1925: Juden 1
1925: andere 240

Verlinkungen

HOV Code: 10035

- Sächsischen Biografie (1)
-
- Repertorium Saxonicum (1)
-
- Sächsische Gerichtsbücher (47)
-

Verwaltungszugehörigkeit

1351: districtus Großenhain
1547: Erb-Amt Meißen
1764: Erb-Amt Meißen
1816: Erb-Amt Meißen r. d .E.
1843: Amt Meißen
1856: Gerichtsamt Meißen
1875: Amtshauptmannschaft Meißen
1952: Landkreis Meißen
1994: Landkreis Meißen
2008: Landkreis Meißen

Grundherrschaft

1551: Anteil Rittergut Batzdorf
1551: Anteil Rittergut Scharfenberg
1551: Anteil Rittergut Taubenheim
1764: Anteil Rittergut Batzdorf
1764: Anteil Rittergut Scharfenberg
1764: Anteil Rittergut Taubenheim

Kirchliche Organisation:

1205: PfK (ius patronatus ecclesiae)
um 1500: Pfarrkirche(n) (Archidiakonats Dompropstei, sedes Wilsdruff/Mn)
 /
 Pfarrkirche(n) 1539 u. 1940 - 2001 zu Kirchengemeinde Coswig-Brockwitz,
 SK von Coswig; eingepfarrt Clieben u. Sörnwitz 1539 u. 1930, Spitzgrund
 1840 u. 1930

Ortsnamenformen

1013: Brochotinacethla
1205: Brochtitz, Broctitz (CDS II/4/147)
1282: Cristanus, Petrus de Brocticz
1351: Brocticz
1406: Bructicz
1511: Brocktitz
1516: Brockwitz
1875: Brockwitz b. Meißen

Literatur

- HONB, I 116
- BKD Sa, 41, 81-88
- Dehio Sa, I 80-82
- Grünberg, I 67

Anlage 22

Coswig (1) | Stadt

sö Meißen, Lkr. Meißen

Verfassung

Dorf, Landgemeinde, seit 1939 Stadt

1920: Neucoswig eingemeindet

1935: Kötitz (1) eingemeindet

1950: Sörnewitz (1) und Brockwitz (2) mit Clieben eingemeindet

ältere Verfassungsverhältnisse

1939 : Stadt

Ortsadel, Herrengüter

1350 : allodium

1445 : Vorwerk

1764 : amtsässiges Gut

Siedlungsform und Gemarkung

Mehrgassendorf, Gewinnflur, 449 ha

Bevölkerung

1612: 41 besessene(r) Mann

1764: 26 besessene(r) Mann, 6 Gärtner, 16 Häusler, 16¼ Hufen je 12 Scheffel

1834: mit Neucoswig 399

1871: 540

1890: 986

1910: 3369

1925: 5529

1939: 9858

1946: 11705

1950: 17401

1964: 18663

1990: 26123

2000: 24421

1925: Ev.-luth. 5057

1925: Ref. 7

1925: Kath. 190

1925: Juden 1

1925: andere 274

Verlinkungen

HOV Code: 10045

- Sächsischen Biografie (19)
-
- ISGV Bildarchiv (31)
-
- Lebensgeschichtlichen Archiv
-
- Sächsische Gerichtsbücher (82)
-

Verwaltungszugehörigkeit

1590: Amt Dresden

1764: Amt Moritzburg

1816: Amt Moritzburg

1843: Amt Moritzburg

1856: Gerichtsamt Moritzburg

1875: Amtshauptmannschaft Meißen

1952: Landkreis Meißen

1994: Landkreis Meißen

2008: Landkreis Meißen

Grundherrschaft

1590: Amtsdorf Moritzburg

1764: Amtsdorf Moritzburg

Kirchliche Organisation:

bis 1489: FilK von Kötzschenbroda /

um 1500: Pfarrkirche(n) (Archidiakonat Nisan, sedes Dresden/Mn) /

Pfarrkirche(n) 1539 u. 1940 - 2001 anteilig Peter-Pauls-Kirchgemeinde Coswig u. Kirchgemeinde Coswig-Brockwitz; eingepfarrt Kötitz 1555 u. 1930, Kreyern 1910; Ortsteil Spitzgrund nach Brockwitz gepfarrt 1840 u. 1930. -- römisch-katholisch Pfarrkirche(n) seit 1937, mit Lokalkaplanei Weinböhlen - 2002 Pfarrkirche(n) mit FilK Weinböhlen

Ortsnamenformen

1350: Koczwic, Koskwik, Koczcewicz

1366: Kossewik

1378: Kozwig, Kossewig (RDMM 268)

1431: Kossewig, Kosewicz

1469: Koßwigk

1496: Cossewigk

Literatur

- HONB, I 156
- HSt Sa, 53
- BKD Sa, 41, 115-126
- Dehio Sa, I 77-80
- DStB, II 40-41
- LexStWapp, 75-76
- Grünberg, I 99

Anlage 23

Kötitz (1)

sö Meißen, Lkr. Meißen

Verfassung

Dorf, Landgemeinde

1935: eingemeindet nach Coswig (1)

Ortsadel, Herrengüter

1498 : Vorwerk

Siedlungsform und Gemarkung

Straßenangerdorf, Gewinnflur, 216 ha

Bevölkerung

1612: 23 besessene(r) Mann

1764: 16 besessene(r) Mann, 11 Häusler, 12½ Hufen je 8 Scheffel

1834: 219

1871: 284

1890: 583

1910: 1808

1925: 1981

1925: Ev.-luth. 1732

1925: Ref. 20

1925: Kath. 71

1925: andere 158

Verlinkungen

HOV Code: 10150

- Sächsischen Biografie (1)
-
- ISGV Bildarchiv (1)
-
- Sächsische Gerichtsbücher (62)
-

Verwaltungszugehörigkeit

1590: Amt Dresden

1764: Amt Moritzburg

1816: Amt Moritzburg

1843: Amt Moritzburg

1856: Gerichtsamt Moritzburg

1875: Amtshauptmannschaft Meißen

1952: Landkreis Meißen

1994: Landkreis Meißen

2008: Landkreis Meißen

Grundherrschaft

1590: Amtsdorf Moritzburg

1764: Amtsdorf Moritzburg

Kirchliche Organisation:

nach Coswig gepfarrt 1539 u. 1930 - 2001 zu Kirchgemeinde Coswig

Ortsnamenformen

1350: Kothenewicz, Koterwicz (LBFS 37, 49)

1496: Cotewitz

1539/40: Kethwitz

1557: Köthewitz

1590: Ketitz, Kötitz (HOV)

1721: Kaidiz (HOV)

1753: Caititz, Kaititz

1753: Kädewitz (HOV)

1791: Kōtitz

1875: Kötitz b. Meißen

Literatur

- HONB, I 522
- BKD Sa, 41, 248

Anlage 24**Kreyern († zeitweilige Wüstung)**

ö Meißen, Lkr. Meißen

Verfassung

Ortswüstung (Ort nach 1556 von Kurfürst August zwecks Vergrößerung der Wildbahn geräumt, Einwohner nach Coswig (1) und Neuzaschendorf umgesiedelt) > Forsthaus (1875), zu Coswig (1) gehörig

Ortsadel, Herrengüter

1457 : Vorwerk

1875 : Forsthaus (exemtes Grundstück)

Siedlungsform und Gemarkung

Einzelgut in Flur Coswig

Bevölkerung

1551/52: 26 besessene(r) Mann, 3 Häusler, 12 Inwohner, 17 Hufen

1875: 6

Verlinkungen

HOV Code: 10155

- Repertorium Saxonicum (2)
-
- Sächsische Gerichtsbücher (50)
-

Verwaltungszugehörigkeit

1547: Amt Großenhain

1551: Amt Moritzburg

1816: Amt Moritzburg

1843: Amt Moritzburg

1875: Amtshauptmannschaft Meißen

Grundherrschaft

1457: Rittergut Scharfenberg

1551: Amtsdorf

Kirchliche Organisation:

nach Oberau gepfarrt 1539, nach Coswig 1910

Ortsnamenformen

1406: Kryre

1421: Kryer

1445/47: Kriire

1457: Kriher

1528: Kreiern (HOV)

1542: Kreygern

1552: Kreyern

Literatur

- HONB, I 537-538
- HSt Sa, 173
- BKD Sa, 41, 248-249

Anlage 25

Sörnnewitz (1)

sö Meißen, Lkr. Meißen

Verfassung

Dorf, Landgemeinde

1950: eingemeindet nach Coswig (1)

Ortsadel, Herrengüter

1402 : allodium

Siedlungsform und Gemarkung

Straßendorf, Gewannflur, 418 ha

Bevölkerung

1547/51: 24 besessene(r) Mann, 2 Häusler, 11 Inwohner, 20 3/4 Hufen

1764: 21 besessene(r) Mann, 28 Häusler, 19 Hufen je 12 Scheffel

1834: 388

1871: 412

1890: 437

1910: 1281

1925: 1604

1939: 1995

1946: 2330

1925: Ev.-luth. 1155

1925: Ref. 1

1925: Kath. 191

1925: andere 257

Verlinkungen

HOV Code: 10304

- Sächsischen Biografie (1)
-
- Repertorium Saxonicum (2)
-
- Sächsische Gerichtsbücher (214)
-

Verwaltungszugehörigkeit

1378: castrum Großenhain

1547: Amt Großenhain

1590: Amt Großenhain

1764: Stifts-Amt Meißen

1816: Stifts-Amt Meißen r. d .E.

1843: Amt Meißen

1856: Gerichtsamt Meißen

1875: Amtshauptmannschaft Meißen

1952: Landkreis Meißen

1994: Landkreis Meißen

2008: Landkreis Meißen

Grundherrschaft

1547: Hospital Meißen

1547: Anteil Pfarre Frauenstein i. Erzgeb.

1547: Anteil Amtsdorf

1551: Stift Meißen

1590: Prok.-Amtsdorf

1764: Amtsdorf

Kirchliche Organisation:

nach Brockwitz gepfarrt 1539 u. 1930 - 2001 zu Kirchgemeinde Coswig-Brockwitz

Ortsnamenformen

1205: Sornuitz

1206: Sornewic

1289: Surnewytcz

1378: Sornewicz (RDMM 291)

1495: Sarnewitz (HOV)

1502: Sornewicz

1791: Sörnnewitz

1875: Sörnnewitz b. Meißen

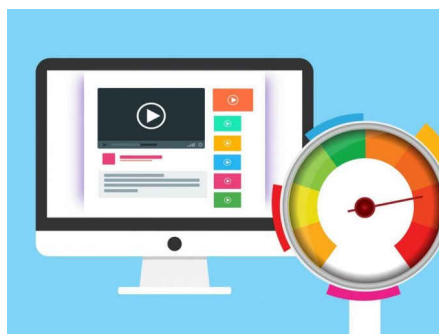
Literatur

- HONB, II 437
- HSt Sa, 335
- Dehio Sa, I 803-804

6. Mai 2019  Konstantin Matern* 

3 Tipps zur Auswahl der optimalen Internetgeschwindigkeit für Zuhause

Möglichst schnell sollte der Internetanschluss sein. 16, 50 oder 100 Mbit/s stehen den meisten Haushalten zur Verfügung. Je nach Technologie gibt es sogar 500 Mbit/s oder 1 Gbit/s. Überdimensioniert braucht der Internetzugang aber auch nicht sein. Daher zeigen wir Ihnen 3 Tipps, damit Sie einen Internetanschluss mit optimaler DSL-Geschwindigkeit wählen.



So wählen Sie die optimale Internet Geschwindigkeit (c) Pixabay

Wie schnell sollte der DSL-Anschluss Zuhause sein? Die Frage ist nicht ganz einfach zu beantworten. Die benötigte Bandbreite hängt davon ab, was Sie mit der Leitung machen möchten. Reicht es Ihnen gelegentlich E-Mails abzurufen und Bilder auf Facebook zu posten? Oder wollen Sie eher HD-Videos streamen, Online-Games spielen und große Datenmenge in Ihre Cloud laden?

Nachfolgend finden Sie 3 Tipps, die Ihnen die Auswahl eines passenden Tarifs erleichtern. Auf DSL Regional finden Sie einen **Ratgeber bei dem Sie die für Ihre Zwecke ideale Internetgeschwindigkeit** feststellen können.

1. Internetgeschwindigkeit nach Nutzertyp wählen

Der Normalnutzer

- Der Alltags-Surfer ist auf Facebook unterwegs.
- Als Normalnutzer verschicken Sie E-Mails.
- Normalnutzer schauen Videos auf Youtube und versenden kleine Fotos.
- Als Normalnutzer spielen Sie gelegentlich Online-Games.

Empfohlene Surfgeschwindigkeit: mindestens 16 Mbit/s.

Der Multimedia-Nutzer

- Sie möchten IPTV in HD empfangen?
- Als Multimedia-Fan laden Sie große Datenmengen aus dem Web herunter.
- Sie nutzen Video-Streaming intensiv? Speziell junge Leute lieben



Anmelden für den täglichen Newsletter:

Datenschutz - mehr Newsletter

ANMELDEN

Werbung

IT-FIRMEN SUCHEN



Sponsored:


NAVAX
 Unternehmensg


NAVAX entwirft, optimiert und digitalisiert Unternehmensprozesse. Die international tätige Untern...

Zühlke
 Engineering

Als Dienstleister für Innovationsprojekte vereint die Zühlke Gruppe Business- und Technologie-Kom...

EVENTS

 **Mit (und trotz) Legacy Systemen zum digitalen Ökosystem: Neue Geschäftsmodelle durch Standardisierung schneller realisieren**, 07/05/2021

 **Mit AWS & Zühlke ins digitale Ökosystem: Die Cloud als Enabler**,

Streaming-Dienste wie Netflix, Amazon Prime oder Maxdome. Damit solche Streaming-Dienste in HD flüssig laufen, sollte der Internetanschluss schnell genug sein. Sonst kommt es zu Rucklern und Unterbrechungen.

Empfohlene Surfgeschwindigkeit: mindestens 50 Mbit/s

Der Gamer

- Als Gamer laden Sie die neusten Spiele herunter. Solche Downloads sind nicht selten mehr als 100 GB groß – so zum Beispiel das Game „Red Dead Redemption 2“. Damit das nicht mehrere Stunden dauert, muss die Leitung blitzschnell sein.
- Mit einem einmaligen Update ist noch nicht Schluss. Gamer müssen ihre Spiele aktualisieren. Solche Updates sind ebenfalls groß und umfassen häufig mehrere Gigabytes.
- Gamer legen außerdem viel Wert auf einen niedrigen Ping [1].

Empfohlene Surfgeschwindigkeit: mindestens 100 Mbit/s



Pixabay.com / JESHOOOTS-com

1. Internetgeschwindigkeit nach Personenanzahl und Geräte wählen

Die richtige Internetgeschwindigkeit hängt auch stark von der Nutzeranzahl ab. Greifen mehrere Personen zur gleichen Zeit auf das Internet zu, kann die Leitung schnell überlastet sein. Wenn Papa und Mama gerade gemütlich einen Filmabend machen, während der Sohn sich ein neues Game zieht und die Tochter auf Youtube in HD den neusten Clip ihres Lieblings-Youtubers schaut, dann ist die Bandbreite schnell erschöpft.

Folgende Geschwindigkeit sollte ein Haushalt sortiert nach Nutzeranzahl wählen:

- **Single-Haushalte** kommen mit einer 16.000er Leitung zurecht, wenn sie nicht gerade Gamer sind oder Multimedia-Fans.
- **Ab zwei Personen** empfehlen wir mindestens eine 50.000er Leitung, damit gleichzeitig Full-HD-Streaming und größere Downloads ohne Ruckler funktionieren.
- **Familien** mit Kindern sollten vorausschauend einen Tarif mit 100.000er

07/05/2021

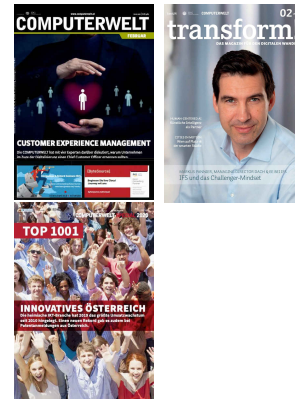
Zühlke 10 Minute Know-how Break: Smart Connected Products, , 07/05/2021

Zühlke 10 Minute Know-how Break: UX Basics, , 07/05/2021

Zühlke Ask an Expert: Digitale Touchpoints schnell umsetzen - Ein Leitfaden für Versicherungen, , 07/05/2021

Alle Events

PRINTAUSGABEN



Werbung

Leitung wählen. Dann können die Kinder im Internet surfen, Videos und Netflix schauen und die Eltern recherchieren ohne, dass die Leitung glüht.

- Sobald ein **Unternehmen** mit mehreren Mitarbeitern im Spiel ist, macht ein Internetanschluss mit 200 Mbit/s Sinn. Hier ist übrigens auch der Upload wichtig. Beruflich werden häufig auch größere Datenmengen in die Cloud geladen. Daher sollte auch die Upstream-Geschwindigkeit [2] hoch sein.

1. Optimale Internetgeschwindigkeit nach Technologie

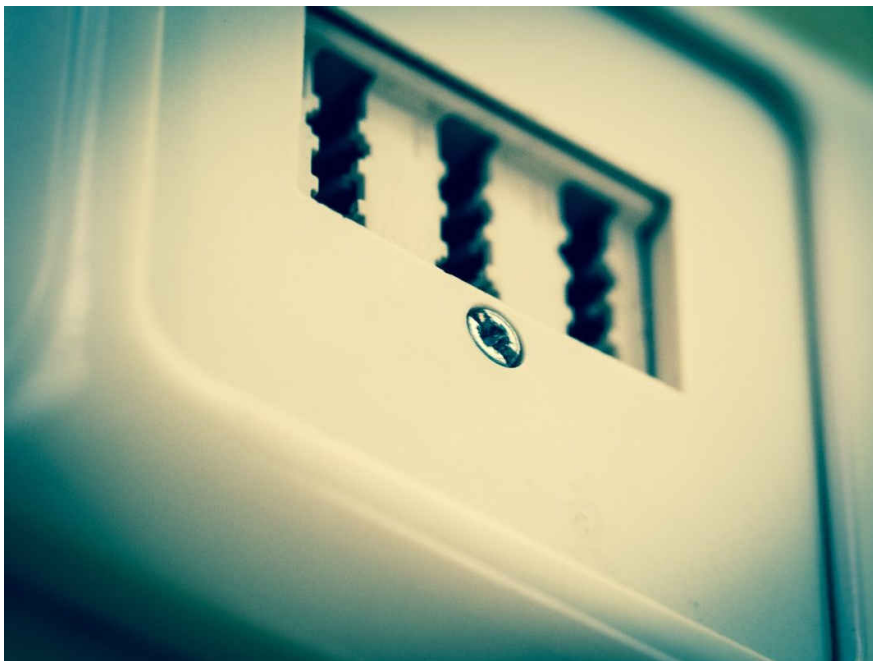
Leider ist der Breitbandzugang nicht flächendeckend in Deutschland verfügbar. Selbst im Jahr 2019 gibt es Gemeinden auf dem Land bei denen Haushalte nur 16 Mbit/s oder noch langsamere Internetanschlüsse erhalten. Das zeigen Statistiken zur Breitbandverfügbarkeit [auf dem Breitband-Atlas des BMVI](#) (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur).

Trotz einem hohen Bandbreitenbedarfs kann dann nur ein langsamer Internetzugang gewählt werden. Deutschland hinkt bezüglich der verfügbaren Geschwindigkeiten weltweit hinterher.

Wer heutzutage einen Anschluss bestellt, muss sich daher zwangsweise mit der Frage beschäftigen, welche Technologie zum Einsatz kommt. Während in den Anfangszeiten des Internets jeder Haushalt auf ADSL beschränkt war, gibt es heute andere Möglichkeiten für Breitband.

DSL

DSL ist der Klassiker. Der Vorteil ist die hohe Verfügbarkeit, da DSL lediglich einen Telefon-Festnetzanschluss voraussetzt. Leider ist die verfügbare Bandbreite von der Leitungslänge abhängig. Wer auf dem Land wohnt, kann daher oft nur 16 Mbit/s oder sogar weniger nutzen. In Städten ist die DSL-Verfügbarkeit allerdings hoch. 50 Mbit/s bekommen etwa 2/3 aller deutschen Haushalte. Die maximale Übertragungsrate ist auf 250 Mbit/s begrenzt (SuperVectoring) [3].



Pixabay.com / TBIT

Kabel-Internet



Fürsorge von Mensch zu Mensch.

[Jobs bei der Meisop](#)



- [Die Meisop](#)
 - [Ansprechpartner](#)
 - [Unser Leitbild](#)
 - [Das ist die MEISOP](#)
- [Unsere Einrichtungen](#)
 - [Altenpflegeheime](#)
 - [Altenpflegeheim "Hirtenweg"](#)
 - [Altenpflegeheim "Am Spitzgrund"](#)
 - [Wohnheime für behinderte Menschen](#)
 - [Wohnheim für Behinderte in Wülknitz OT Heidehäuser](#)
 - [Wohnheim für Behinderte in Coswig](#)
 - [Ganztagesbetreuung \(Hort\)](#)
 - [Ganztagsbetreuung in Coswig](#)
- [Karriere](#)
 - [Aktuelle Stellenangebote](#)
 - [Ausbildung in der MEISOP](#)
 - [Praktikum](#)
 - [Berufsfelder](#)
- [Essen auf Rädern](#)
- [MEISOP Service](#)
- [News](#)
- [Datenschutz](#)

Altenpflegeheim "Am Spitzgrund"

Das Altenpflegeheim „Am Spitzgrund“ ist ein Haus mit Geschichte und wurde bereits 1913 durch den Sächsischen König Friedrich August III. eingeweiht.

Inmitten einer großen ruhigen und wunderschönen Parkanlage können unsere Bewohner Natur unmittelbar erleben und genießen.

Trotz der Lage im „grünen Gürtel“ Coswigs, ist die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (Bushaltestelle) gewährleistet.

Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe unserer Anlage laden ebenfalls zu Spaziergängen und zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ein.

Das Wohl unserer Bewohner steht für die



ANSPRECHPARTNER:

Hagen Pollmer

[E-Mail senden](#)

Mitarbeiter der MEISOP im Mittelpunkt und wir begegnen ihnen mit Würde und Respekt. Wir leben und arbeiten miteinander in einer Atmosphäre der persönlichen Sicherheit und Geborgenheit.

Ungeachtet von Krankheit, Alter sowie körperlicher, seelischer oder geistiger Beeinträchtigungen bieten wir Hilfestellungen und aktivierende Angebote an, die zur Erhaltung der größtmöglichen Selbständigkeit erforderlich sind. Persönliche Erfahrungen zunehmender Einschränkungen werden durch unsere qualifizierten und erfahrenen Mitarbeiter begleitet. Die erforderliche Pflege wird individuell auf die Situation unsere Bewohner abgestimmt.

Auch bei zunehmender Pflegebedürftigkeit, leben unsere Bewohner in ihren eigenen Zimmern und ihre persönliche Privatsphäre wird gewahrt. Ihre Angehörigen oder gesetzlichen Betreuer verstehen wir als Partner, mit denen wir in engem Kontakt stehen und sie in unser Handeln einbeziehen.

Benötigen Sie im Krankheitsfalle bzw. während der Urlaubszeit der pflegenden Angehörigen Unterstützung? Das Angebot der Kurzzeitpflege in unserem Haus bietet Ihnen eine gute Möglichkeit, verlässlich, sicher und in einem angenehmen Umfeld diese Zeit zu verbringen.



In unseren Einrichtungen soll integrierte, soziale Betreuung gelebt werden, an der die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Funktionsgruppen, sowie die Angehörigen und die Ehrenamtlichen im Rahmen ihres freiwilligen Engagements, beteiligt sind.

- Evangelischer Gottesdienst 1x monatlich,
- Posaenchorkonzerte im Dezember
- Katholische Gesprächskreise, Sternsingeraktion
- Kooperation mit Kita und Hort



Tel.: 03523 / 80 88 73

Fax: 03523 / 80 88 70

MEISOP gGmbH
Altenpflegeheim "Am
Spitzgrund"
Friedewaldstr. 10
01640 Coswig

Sprechzeiten:

Wir nehmen uns gern die Zeit für ein Beratungsgespräch um Ihre Fragen ausführlich zu besprechen. Bitte vereinbaren Sie einen Termin.

AUSSTATTUNG & ZIMMERGRUNDRISS

Das Alten- und Pflegeheim "Am Spitzgrund" ist mit 72 Einzel- und 14 Doppelbettzimmern ausgestattet. Die diesem Objekt angegliederte **Kurzzeitpflege** verfügt über 10 Einzelbettzimmer.

Es stehen je zwei Einzelbettzimmer und eine Sanitärzelle mit Toilette, Waschbecken und Dusche zur Verfügung. Die Doppelbettzimmer haben eine eigene Nasszelle. Zu jedem Wohnbereich gehört



Fürsorge von Mensch zu Mensch.

[Jobs bei der Meisop](#)



- [Die Meisop](#)
 - [Ansprechpartner](#)
 - [Unser Leitbild](#)
 - [Das ist die MEISOP](#)
- [Unsere Einrichtungen](#)
 - [Altenpflegeheime](#)
 - [Altenpflegeheim "Hirtenweg"](#)
 - [Altenpflegeheim "Am Spitzgrund"](#)
 - [Wohnheime für behinderte Menschen](#)
 - [Wohnheim für Behinderte in Wülknitz OT Heidehäuser](#)
 - [Wohnheim für Behinderte in Coswig](#)
 - [Ganztagesbetreuung \(Hort\)](#)
 - [Ganztagsbetreuung in Coswig](#)
- [Karriere](#)
 - [Aktuelle Stellenangebote](#)
 - [Ausbildung in der MEISOP](#)
 - [Praktikum](#)
 - [Berufsfelder](#)
- [Essen auf Rädern](#)
- [MEISOP Service](#)
- [News](#)
- [Datenschutz](#)

Altenpflegeheim "Hirtenweg"

Unser Alten- und Pflegeheim „Hirtenweg“ liegt mitten im Zentrum Coswig in angenehm ruhiger Lage. Die Straßenbahn (Linie 4) hält direkt vor dem Haupteingang und auch Bus sowie der Bahnhof sind fußläufig erreichbar.

Der Besuch des Wochenmarktes, der sich in unmittelbarer Nähe befindliche Bürgerpark und eine Vielzahl an Einkaufsmöglichkeiten ermöglichen unseren Bewohnern einen „kleinen Bummel“ durch die Stadt.

Mit 60 Dauerpflegeplätzen pflegen wir eine sehr familiäre Atmosphäre in unserer Einrichtung. Durch unsere Arbeit und unser Engagement bieten wir unseren Bewohnern einen Lebensabend in Ruhe und Geborgenheit und in einer möglichst hohen



ANSPRECHPARTNER:

Sebastian Lange

[E-Mail senden](#)

Anlage 29

18.06.2020 | 13:56 Uhr

5G Ausbau in Sachsen: Telekom nimmt 400 Antennen in Betrieb

Stand: 18. Juni 2020, 13:55 Uhr

Die neue Mobilfunktechnologie 5G etabliert sich momentan in Deutschland. Als Nachfolger von 4G (LTE), verspricht die neue Technik bis zu 100 mal schneller als ihr Vorgänger zu sein. Insgesamt 6,5 Milliarden Euro zahlten die Netzbetreiber für 5G-Frequenzen im Jahr 2019, am meisten davon die Telekom. Nun hat das Unternehmen in Sachsen 400 Antennen für die neue Technologie aufgerüstet und mehr sollen folgen.



Bildrechte: imago/Science Photo Library

Die Telekom baut ihr deutschlandweites 5G-Mobilfunknetz in Sachsen weiter aus. Wie das Unternehmen am Donnerstag mitteilte, wurden im Freistaat 400 Mobilfunkstandorte mit dem neuesten Mobilfunkstandard ausgestattet. Damit gebe es das neue Netz bereits in 150 der 431 sächsischen Kommunen. Besonders in der Region Chemnitz sei man mit dem Ausbau bereits weit vorangeschritten, so das Unternehmen.

Schrittweiser Ausbau

Wie der Pressesprecher der Deutschen Telekom AG, Georg von Wagner, mitteilte, ist der Mobilfunkausbau nie beendet. Es gebe alle paar Jahre eine neue Mobilfunkgeneration und mit dieser müssten dann 99 Prozent der Bevölkerung versorgt werden. Der Ausbau sei deshalb ein stetiger Prozess. "Man fängt bei Mast eins an und endet beim letzten Mast. Der Begriff 'fertig mit dem Ausbau' ist in dieser Thematik völlig falsch," so Wagner.



Teilen:



merken

*sächsische.de ist ein Produkt der DDV  MEDIENGRUPPE

Unsere Partner



Mike, Kerstin und Bernd Skopi (von links) arbeiten jetzt entspannter in ihrem Elbgarten. Geöffnet hat der Biergarten ganz legal das ganze Jahr. Und auch Genehmigungen für bauliche Veränderungen könnten in Zukunft leichter zu bekommen sein. © Norbert Millauer

Von Peggy Zill

🕒 4 Min. Lesedauer

Coswig. Es könnte so einfach sein. Skopis Elbgarten liegt idyllisch an der Elbe, ist für viele ein beliebtes Ausflugsziel. Weil sich der Biergarten aber im sogenannten Außenbereich befindet, ist es für die Wirtsfamilie in der Vergangenheit eben nicht einfach gewesen.

Denn erlaubt war lange Zeit nur eine Sommerwirtschaft, gebaut werden durfte nicht. Für den Betrieb des Biergartens, der Sommerküche und der kleinen Übernachtungshütten gab es einzelne Genehmigungen. Nach langem Kampf wurden die ganzjährigen Öffnungszeiten zugelassen. Und es zeichnet sich auch für bauliche Veränderungen eine Lösung ab.

Denn Coswig überarbeitet gerade seinen Flächennutzungsplan. Skopis sind im Vorentwurf nicht mehr nur Grünfläche, sondern als sogenanntes Sondergebiet Ausflugs gastronomie eingetragen.

Das bedeutet nicht, dass die Wirte sofort bauen dürfen. Zunächst muss der endgültige Plan von den Stadträten beschlossen werden. Und dann ist zusätzlich ein B-Plan nötig. Aber es sind zumindest gute Voraussetzungen, dass die Familie ihre Ideen in naher Zukunft umsetzen kann.





Teilen:



merken



Ein Fakt, der auch Familie Skopi immer wichtig gewesen sei, wie Kerstin Skopi sagt. Zurzeit mache die Arbeit im Biergarten richtig Spaß. „So wie es ist, sind wir erst mal zufrieden. Wir konnten in Ruhe arbeiten, ohne Angst haben zu müssen, dass jemand vom Amt vor der Tür steht.“

Das Wintergeschäft sei gut gelaufen. „Das Positive war, dass die Leute wussten, dass wir offen haben.“ Zu den Stammgästen kommen die vielen Ausflügler, auch in großen Gruppen, die das urige und gemütliche des Elbgartens schätzen. Das meiste hat Mike Skopi selbst gebaut.

Neben der Küche befinden sich der kleine Gastraum und das große Zelt für Veranstaltungen oder als Schlecht-Wetter-Variante. Damit sind Skopis eigentlich schon zufrieden. Mit Blick auf die Elbe können die Gäste unter einer neuen Pergola Platz nehmen. Die alte war einem Sturm zum Opfer gefallen.

Ein neuer Sanitärbaubau muss allerdings noch kommen. Dafür liege die Genehmigung bereits vor. Und als großes Ziel nennt Kerstin Skopi die Sanierung des alten Wohngebäudes, das zur ehemaligen Gärtnerei gehörte.

Auch wenn das Gebäude schon seit 100 Jahren steht, wird es dafür nicht einfach so eine Genehmigung geben. Denn das Haus ist schon so lange unbewohnt, dass eine Sanierung rechtlich einem Neubau gleichzusetzen ist.

Um solche Pläne Realität werden lassen zu können, müssen Skopis ein verbindliches Konzept vorlegen und es muss ein vorhabenbezogener Bebauungsplan für die Fläche erstellt werden, heißt es aus der Stadtverwaltung. „Diesen Weg muss Familie Skopi mit uns gemeinsam gehen“, erklärt Ulrike Fitzthum-Hahn, Leiterin des Fachbereichs Stadtplanung.

Erst dann könne Baurecht hergestellt werden. Die Ausweisung im Flächennutzungsplan allein reicht nicht aus. Mindestens bis Ende des Jahres brauche man Zeit für die Vorbereitungen für weitere Baupläne, sagt Kerstin Skopi. Priorität habe erst mal das, womit die Familie ihr Geld verdient. „Die großen Ziele haben wir erreicht. Die kleinen kommen nach und nach“, ist sie sich sicher.

Seit 1996 gibt es auf dem ehemaligen Gärtnereigelände den Biergarten. Genauso lange kämpfen Skopis um eine Nutzungsänderung. Im August 2016 war der Streit mit der Stadt eskaliert. Da schimpften Skopis auf Kreidetafeln öffentlich über die Stadt, die ihnen verboten hatte, im Winter Gäste zu bewirten.

Doch schon wenige Wochen später wurde die Zwangspause wieder aufgehoben. Vorübergehend.





Teilen:



merken



Das wurde abgelehnt. Skopis mussten alles absagen, ihre Mitarbeiter entlassen. In den nächsten Monaten arbeitete die Familie daran, die Voraussetzungen für einen ganzjährigen Ausschank zu schaffen. Kurz vor der nächsten Winterpause kam die gute Nachricht aus der Stadtverwaltung: Der Elbgarten darf öffnen.

Künftig das ganze Jahr über. Eine Entscheidung der Verwaltung mit Empfehlung der Landesdirektion.



Mehr zum Thema [Radebeul](#)

- [„Man braucht das Gefühl im Hintern“](#)
- [Enkeltaugliches Wirtschaften](#)
- [Winnetou und Old Shatterhand sind wieder im Sattel](#)

Abo

sächsische.de-Abo
Print-Abo
E-Paper-Abo
SZ-Card
SZ-Recht
Aboservice

Kooperationspartner

Gasvergleich
Stromvergleich

Portale

E-Paper
Mediathek
Alexa Skill
sz-immo
sz-jobs
sz-trauer
sz-reisen
sz-ticketservice
Augusto Sachsen





Teilen:



merken

*sächsische.de ist ein Produkt der DDV  MEDIENGRUPPE

Unsere Partner



Die Amtskette hat Thomas Schubert fürs Foto rausgeholt. Das Schmuckstück trägt er in Zukunft nur zu besonderen Anlässen. Das nächste Mal, wenn er seine Rede zum Neujahrskonzert hält. Und auch das neue Büro nutzt er noch nicht. © Norbert Millauer

Von Peggy Zill

🕒 4 Min. Lesedauer

Coswig. Der Tag begann mit einem Glas Sekt. Um 8 Uhr haben sich am Montag alle Mitarbeiter der Stadtverwaltung, des Baubetriebshofs und der städtischen Gesellschaften im Foyer des Rathauses versammelt, um auf das neue Jahr anzustoßen. Das ist so Tradition. Dieses Mal gab es noch einen Grund zum Feiern: Thomas Schubert (parteilos) hatte seinen ersten Arbeitstag als neuer Oberbürgermeister.

Von seinem Vorgänger Frank Neupold bekam er dabei die Amtskette angelegt. Das Schmuckstück aus Gold mit den Wappen der fünf Ortsteile wanderte danach aber gleich wieder in den Safe. Es wird nur zu besonderen Anlässen herausgeholt. Zu wertvoll und vor allem schwer ist es, um es öfter zu tragen.





Teilen:



merken



sehr gefreut, so Schubert. Denn in solchen Dingen sei er nicht sehr kreativ, gibt er zu.

Der neue OB musste nach dem Empfang im Foyer auch gleich weiter zur nächsten Feier. Im Pflegeheim der Meisop feierte eine Coswigerin ihren 100. Geburtstag. Da überbringt der Rathauschef die Glückwünsche persönlich. „Eine rüstige Dame, mit der ich ein sehr nettes Gespräch geführt habe“, so Schubert.

Neue Visitenkarten, altes Büro

So ein Termin ist nichts Neues für ihn. Seit 1998 arbeitet er im Rathaus, seit 2007 ist er Beigeordneter und damit Stellvertreter des Oberbürgermeisters gewesen. Im November wählten ihn die Coswiger mit 77,4 Prozent der Stimmen zum Nachfolger von Frank Neupold. Nach 20 Jahren im Rathaus war eine Einarbeitungsphase nicht nötig.

Doch bevor sich der 48-Jährige am ersten Tag mit neuem Posten dem Tagesgeschäft widmen konnte, stand noch eine Feier an. Einer Mitarbeiterin der Coswiger Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft, deren Geschäftsführer Schubert bis Ende 2019 war, musste zum Geburtstag gratuliert werden. Danach ging es an den Schreibtisch.

Und während die neuen Visitenkarten ihn bereits als Oberbürgermeister ausweisen, ist das Büro noch das alte. Das des Oberbürgermeisters, am anderen Ende des Ganges, ist zwar frisch gemalert, aber verwaist. Umziehen wird er erst, wenn das Sekretariat umgebaut ist, so Schubert. Er will, dass er und der oder die neue Beigeordnete näher beieinander sitzen, im Raum dazwischen die beiden Sekretärinnen. Das macht Vertretungen einfacher.

Wer sein Nachfolger wird und damit auch die Kämmerei übernimmt, entscheidet sich voraussichtlich im März. Bis Ende Januar werden noch Bewerbungen angenommen. Eine soll schon vorliegen. Ausgeschrieben wurde die Stelle nur im Sächsischen und Coswiger Amtsblatt. Es wäre von





Teilen:



merken



guten Start treuen. Die Stadt ist im Kernhaushalt schuldenfrei und der neue Doppelhaushalt wird bis dahin beschlossen sein. „Das Zahlenwerk ist fertig. Den Vorbericht müssen wir noch schreiben“, nennt Schubert eine der Aufgaben für die nächsten Tage. Ausschüsse müssen vorbereitet, Anfragen der Fraktionen und von Bürgern beantwortet werden, nennt er weitere Themen.

Kurz vor 18 Uhr war am Montag Feierabend. Da sei er fast der Letzte im Rathaus gewesen, sagt Schubert. In einer 40-Stunden-Woche wäre der Job als OB nicht zu leisten. Überstunden abbauen, geht auch nur selten. „Aber das bringt das Amt mit sich“, so Schubert. Wichtig sei, auf die Familie zu achten.

„Damit man dort nicht zum ‚Fremdkörper‘ wird.“ Wenn das Rathaus schließt, ist für den OB meist noch nicht Schluss. Schon als Bürgermeister sei er auf knapp 50 Stunden pro Woche gekommen. Stadtratssitzungen sind, je nach Länge der Tagesordnung, erst spät abends zu Ende. Hinzu kommen Termine am Wochenende.

Thomas Schubert hatte seinen ersten Termin als Stadtoberrhaupt am Sonntag. Die Nachbarn von Weinböhla hatten zum Neujahrsempfang geladen. Einige weitere in der Umgebung werden folgen.

Seine erste große Rede wird Schubert zum Neujahrskonzert am 18. Januar in der Börse halten. Stadtsprecherin Ulrike Tranberg habe schon einen Entwurf geschrieben, gemeinsam wird nun an der Endfassung gefeilt. Dann schmückt sich Schubert auch wieder mit der Amtskette. Und danach noch einmal im Februar, wenn er vom Stadtrat offiziell als Oberbürgermeister vereidigt wird.

[Mehr lokale Nachrichten aus Radebeul lesen Sie hier.](#)

[Mehr lokale Nachrichten aus Meißen lesen Sie hier.](#)



Anlage 32



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

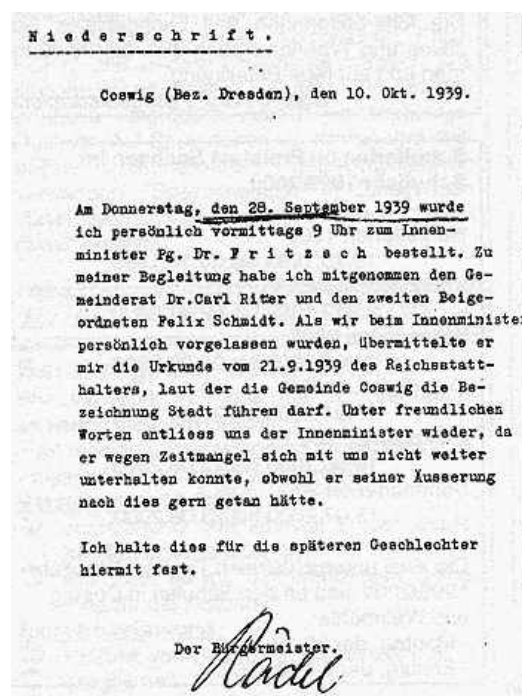
WIRTSCHAFT

coswig.de / Rathaus / Stadtverwaltung / Stadtarchiv / Geschichte & Geschichten / [1999-09-16 Coswig Stadtrecht](#)

WIE COSWIG VOR 60 JAHREN STADT WURDE

Böse Zungen behaupten ja, Coswig bleibe ewig Dorf. Dazu kann man stehen, wie man möchte. Fakt ist, daß Coswig am 21. September 1939 das Recht erhielt, die Bezeichnung "Stadt" zu führen.

Seit 1935 hatte Coswig mit Emil Rädcl einen Bürgermeister, der gleichzeitig NSDAP-Ortsgruppenleiter von Coswig war. Seit seinem Amtsantritt verfolgte er ehrgeizig große Pläne mit der damals größten Landgemeinde Sachsens, ganz im Sinne der NS-Ideologie.



Durch die Eingemeindung von Kötitz am 1. April 1935 wuchs die Einwohnerzahl Coswigs auf fast 9.000. Am 23. Juni 1939 stellte der Bürgermeister beim Reichsstatthalter Sachsens den Antrag, Coswig die Bezeichnung "Stadt" zu verleihen. Da hatte Coswig bereits 10.400 Einwohner. Mit einem 6-seitigen Schreiben über die Entwicklung Coswigs mit seinen eingemeindeten Orten Neucoswig und Kötitz vom Bauern-, Winzer- und Fischerdorf zu einer Großgemeinde mit bedeutender Industrie und über die Landesgrenzen hinaus bekannten Gartenbaubetrieben, begründete er das Gesuch.

Die Entwicklung Coswigs konnte sich mit fortschreitender Industrialisierung seit Ende des 19.

Jahrhunderts wahrlich sehen lassen. Die verkehrstechnische Erschließung des Ortes durch Zug, Kraftomnibus, Straßenbahn und Dampfschiff bildete eine wichtige Grundlage für weiteres Gedeihen. Das gemeindeeigene Wasserwerk, die 1931 begonnene Beschleunigung des Ortes, die für damalige Verhältnisse moderne Kläranlage an der Elbe, die konstante Versorgung mit Gas und Strom aus den Verbandswerken Radebeul, ein 40 km langes, gut ausgebautes Straßennetz und ausreichend Bauland begünstigten neue Ansiedlungen in Coswig. Die florierenden Industriebetriebe beschäftigten zur Zeit der Antragstellung ca. 5.700 Arbeitnehmer und beeinflussten maßgeblich ein hohes Steueraufkommen der Gemeinde, die seit der Inflationszeit stets einen ausgeglichenen Haushalt vorweisen konnte.

In Coswig befanden sich zahlreiche Behörden und öffentliche Einrichtungen wie z.B. Postamt, zwei Bahnhöfe, Arbeitsamts- und Krankenkassennebenstelle, Zollamt, Gemeindebank und Sparkasse, zwei Volksschulen mit einer höheren Abteilung, eine Verbandsberufsschule, die Gewerbe-, Handels- und Gärtnerschule, zwei ausgebaute Sportplätze und einen Tennisplatz. 1936 wurde Coswig sogar offiziell als Fremdenverkehrsgemeinde anerkannt.

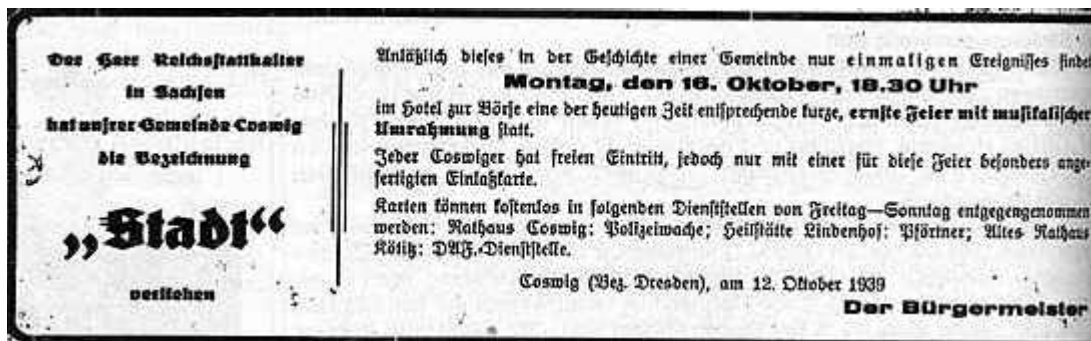
Bereits am 28. September 1939 überreichte der Innenminister Sachsens dem Bürgermeister persönlich die Urkunde zur Verleihung der Bezeichnung "Stadt" für Coswig. Die Urkunde trug das Datum vom 21. September 1939. Leider ist das Original der Urkunde nicht mehr vorhanden.

Im Sächsischen Verwaltungsblatt von 6. Oktober 1939 wurde die Verleihung der Bezeichnung "Stadt" für Coswig öffentlich bekanntgegeben.



Aus Anlass dieses bedeutenden Ereignisses für Coswig war ein großes Volksfest geplant. Doch die politische Situation hatte sich geändert, es war Krieg. Der furchtbare, von Nazi-Deutschland entfachte Zweite Weltkrieg hatte begonnen. Zu dieser Zeit ahnte noch niemand, wieviel Leid und Zerstörung dieser sinnlose Krieg über die gesamte Menschheit bringen würde. In

Anbetracht der ersten Opfer, die der Krieg bereits gefordert hatte, entschied sich der Gemeinderat für eine "kurze, ernste Feier mit musikalischer Umrahmung" in der Börse.



Über 900 geladene Gäste und Einwohner Coswigs nahmen an dieser Festveranstaltung teil. Ausführlich wurde in den Tageszeitungen der Region darüber berichtet. Die Volksbank Coswig spendete aus Anlass der Stadtwerdung ein Sparbuch über 100 RM dem Zwillingsspaar, das als erstes in der Stadt Coswig geboren wird. (Diese Zwillinge kamen übrigens am 29. Juni 1940 in Kötitz zur Welt.)

Alle weiteren Pläne, besonders das zukünftige Baugeschehen betreffend – geplant war u.a. der Bau eines Jugendheimes, eines Kindergartens, einer Turnhalle, weiterer Wohnungen und 1941 bereits ein Rathaus-Neubau auf dem Platz des heutigen Rathaus-Centers - wurde durch den allen Fortschritt und gesellschaftliche Entwicklung hemmenden Weltkrieg zunichte gemacht.

Den Jahren des antifaschistisch-demokratischen Aufbaus nach dem Krieg folgten 40 Jahre sozialistisches Arbeiten und Leben in der Industrie- und Gartenstadt. Als prägend für das Ortsbild und die Entwicklung Coswigs in dieser Zeit sollen u.a. die Eingemeindung der Dörfer Sörnwitz und Brockwitz am 1. Juli 1950, die Bildung der Landwirtschaftlichen und Gärtnerischen Produktionsgemeinschaften, die Entstehung der beiden Neubaugebiete Spitzgrund und Dresdner Straße und die Entwicklung der Industriebetriebe zu Großbetrieben und Kombinatgenannt sein. Die Einwohnerzahl Coswigs stieg kontinuierlich und erreichte 1985 mit über 28.000 Einwohnern den Höchststand.

Mögen den ersten 10 hoffnungsvollen Jahren nach der politischen Wende von 1989 noch viele weitere zum Wohle der jungen Stadt am grünen Rande Dresdens folgen!

Petra Hamann, Stadtarchiv

INHALT

(1) Planzeichnung Flächennutzungsplan M 1 : 10.000

(2) Begründung

(3) Thematische Karten:

- K-1 Leitbild Siedlungsentwicklung M 1 : 25.000
- K-2 Bebauungspläne / rechtskräftige Satzungen und
Neuausweisung von Bauflächen M 1 : 10.000
- K-3 Maßnahmekonzeption Natur und Landschaft /
Geschützte Biotop M 1 : 10.000
- K-4 Archäologische und Kulturdenkmale M 1 : 25.000

(4) Umweltbericht

(5) Anlagen zur Begründung

- A-1 Liste der Kulturdenkmale
- A-2 Auszug aus dem Sächsischen Altlastenkataster (SALKA)
- A-3 Maßnahmekonzeption Natur und Landschaft, Textteil

STADT COSWIG

BEGRÜNDUNG ZUM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN, 1. GESAMTFORTSCHREIBUNG

GENEHMIGUNGSFASSUNG

Auftraggeber:

Stadt Coswig
Karrasstraße 2
01640 Coswig
Tel. 03523/66 330
Fax 03523/66339
Internet: <http://www.coswig.de/>
E-Mail: stadt@coswig.de



Auftragnehmer:

Planungsbüro Schubert GmbH & Co. KG
Rumpeltstraße 1
01454 Radeberg
Tel. 03528/4196 0
Fax 03528/4196 29
Internet: www.pb-schubert.de
E-Mail: info@pb-schubert.de



INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS.....	5
1 EINLEITUNG	9
1.1 Aufgabe des Flächennutzungsplans	9
1.2 Anlass der 1. Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans.....	9
1.3 Plangebiet.....	10
1.4 Rechtsgrundlagen.....	10
1.5 Kartengrundlage.....	10
2 PLANUNGSVORGABEN.....	11
2.1 Landesplanerische Zielvorgaben.....	11
2.2 Regionalplanerische Zielvorgaben	13
2.3 Ökologische Grundlage	14
3 ZIELSETZUNGEN / LEITBILD.....	15
4 BESTANDSANALYSE	17
4.1 Naturräumliche Grundlagen	17
4.2 Siedlung.....	17
4.2.1 Historische Siedlungsentwicklung	17
4.2.2 Siedlungsstruktur	18
4.3 Bevölkerung	18
4.3.1 Einwohnerentwicklung	18
4.3.2 Altersstruktur.....	18
4.3.3 Bevölkerungsprognose	19
4.4 Wohnungsbestandsentwicklung.....	21
4.5 Wirtschaft und Beschäftigung.....	22
4.5.1 Wirtschaftsstruktur	22
4.5.2 Arbeitsmarkt.....	23
4.6 Verbindliche Bauleitplanung, städtebauliche Satzungen.....	24
4.7 Informelle Planungen.....	25
4.7.1 Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt Coswig 2007.....	25
4.7.2 Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Große Kreisstadt Coswig 2010	26
4.7.3 Städtebauliche Untersuchung von Potentialflächen für Wohnbebauung 2012	27
4.7.4 Fachteil Brachflächenentwicklung 2015	29
5 DARSTELLUNGEN IM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	32
5.1 Wohnbauflächen	33
5.1.1 Vorhandene Wohnbaulandpotenziale.....	34
5.1.2 Wohnbauflächenbedarfsprognose.....	35
5.1.3 Geplante Wohnbauflächenentwicklung	36
5.2 Gemischte Bauflächen.....	44
5.2.1 Vorhandene gemischte Bauflächen.....	44
5.2.2 Geplante gemischte Bauflächen.....	44
5.2.3 Zusammenfassende Bewertung der neu ausgewiesenen Wohn- und gemischten Bauflächen	46

5.3	Gewerbliche Bauflächen.....	47
5.3.1	Vorhandene Gewerbeflächen	47
5.3.2	Geplante Gewerbeflächenentwicklung	49
5.4	Sonderbauflächen.....	51
5.4.1	Gebiete für Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe (Handel).....	51
5.4.2	Freizeit	52
5.4.3	Solarpark (Solar).....	52
5.4.4	Ausflug	52
5.4.5	Klinik.....	52
5.5	Flächen für den Gemeinbedarf.....	53
5.5.1	Bildungseinrichtungen.....	54
5.5.2	Sozialeinrichtungen.....	55
5.5.3	Gesundheitseinrichtungen	57
5.5.4	Kultureinrichtungen	58
5.5.5	Konfessionelle Einrichtungen	58
5.5.6	Sporteinrichtungen.....	59
5.5.7	Öffentliche Verwaltung.....	59
5.5.8	Ausstattung des Gemeindegebiets, die der Anpassung an den Klimawandel dient	59
5.6	Flächen für den überörtlichen Verkehr und die Hauptverkehrszüge.....	60
5.6.1	Straßenverkehr	60
5.6.2	Ruhender Verkehr.....	63
5.6.3	Schienenverkehr	63
5.6.4	Luftverkehr	63
5.6.5	Öffentlicher Personennahverkehr.....	64
5.6.6	Überörtliche Wege und örtliche Hauptwege	64
5.6.7	Verkehrliche Auswirkungen der Flächenausweisung	65
5.7	Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen	66
5.8	Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen	67
5.9	Grünflächen.....	69
5.9.1	Parkanlagen	70
5.9.2	Kleingärten / Private Erholungsgärten	71
5.9.3	Spielplätze	72
5.9.4	Freibad.....	72
5.9.5	Friedhöfe.....	72
5.9.6	Wassersport.....	73
5.10	Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetz.	73
5.11	Wasserflächen.....	75
5.12	Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und die Gewinnung von Bodenschätzen.....	76
5.13	Flächen für die Landwirtschaft.....	76
5.14	Flächen für Wald	76
5.15	Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	77
5.16	Kennzeichnungen von Flächen.....	82
5.16.1	Gebiete mit unterirdischen Hohlräumen	82
5.16.2	Altlasten und Altablagerungen.....	82
5.17	Nachrichtliche Übernahme von Planungen und sonstigen Nutzungsregelungen	82
5.17.1	Naturschutz und Landschaftspflege	82
5.17.2	Kulturdenkmale	83

5.17.3	Wasserschutzgebiete.....	84
5.17.4	Überschwemmungsgebiete	84
5.17.5	Bundesbergrecht.....	86
5.17.6	Straßenbauvorhaben	87
6	FLÄCHENBILANZ	88
7	QUELLEN.....	89
8	RECHTSGRUNDLAGEN	91

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabe des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt für das gesamte Gebiet der Stadt Coswig die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende **Art der Bodennutzung** nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde bzw. Stadt **in den Grundzügen** dar. Dabei soll er die Nutzung aller Flächen so steuern, dass die unterschiedlichen räumlichen Nutzungsansprüche bestmöglich einander zugeordnet werden. Bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen.

Der Flächennutzungsplan drückt somit den **planerischen Willen der Gemeinde bzw. Stadt** über die baulichen und sonstigen Nutzungen des Stadtgebietes aus. Durch integrierte landschaftsplanerische Aussagen sichert er die erforderlichen Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Erhaltung und zur Entwicklung von Natur und Landschaft und dient damit der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen. Der Flächennutzungsplan stellt alle raumrelevanten Maßnahmen und Vorhaben in zeichnerischer und textlicher Form dar. Er übernimmt gleichzeitig auch eine koordinierende Funktion, da alle relevanten Fachbelange angemessen berücksichtigt und abgestimmt werden. Alle weiteren bauleitplanerischen Entwicklungen sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Nutzungsdarstellungen des Flächennutzungsplans sind grundsätzlich wegen deren Maßstabsebene nicht grundstücksbezogen oder parzellenscharf. Der Flächennutzungsplan als für die Bebauungspläne vorbereitender Bauleitplan entfaltet in der Regel **keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber dem Bürger**. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben bestimmt sich nicht nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans und es ergeben sich keine Ansprüche (beispielsweise auf die Erteilung einer Baugenehmigung) aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan.

Eine **unmittelbare Bindungswirkung** entfaltet der Flächennutzungsplan hingegen i.d.R. **gegenüber den bei der FNP-Aufstellung beteiligten Behörden und Stellen**, die Träger von öffentlichen Belangen (TÖB) sind. Sofern diese während des Aufstellungsverfahrens keinen Widerspruch erhoben haben, müssen sie ihre Planungen dem Flächennutzungsplan anpassen.

Der Flächennutzungsplan wird für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren aufgestellt und betrifft einen Planungshorizont bis zum Jahre 2030.

1.2 Anlass der 1. Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans

Seit dem 23.06.2006 liegt für die Stadt Coswig ein rechtswirksamer Flächennutzungsplan vor.

Seither wurden folgende Änderungen des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes aufgestellt:

- 1. Änderung (Gemarkung Brockwitz) im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 52 „Sondergebiet Solarpark Coswig-Brockwitz“ (rechtswirksam seit 05.04.2011)
- 2. Änderung (Gemarkung Brockwitz) im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 53 Sondergebiet "Photovoltaik-Freianlage Auerstraße" (aufgehoben während des Planverfahrens)
- 3. Änderung (Gemarkung Sörnnewitz) im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Schulweg Sörnnewitz“ und der Bauleitplanung Nr. 60 „Ergänzungssatzung Elbgausiedlung“ (rechtswirksam seit 27.06.2006).

Aufgrund der städtebaulichen Entwicklung und der regen Nachfrage nach Wohnbauland im Stadtgebiet Coswig ist die Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans aus dem Jahre 2006 dringend erforderlich.

Gleichzeitig werden vollzogene Entwicklungen auf dem Weg der Berichtigung angepasst (Anpassung an rechtskräftige B-Pläne und Satzungen, Anpassung an Bestandsbebauung bzw. -nutzung).

1.3 Plangebiet

Die Stadt Coswig befindet sich im Landkreis Meißen und ist Teil des Verdichtungsraumes Meißen - Dresden - Pirna. Der Raum zählt zur Planungsregion Oberes Elbtal / Osterzgebirge. Das Plangebiet umfasst die Gemarkungen Brockwitz, Clieben, Coswig/Sa., Kötzitz, Neucoswig und Sörnwitz. Benachbart sind im Südwesten die Gemeinde Klipphausen, im Nordwesten die Stadt Meißen, im Norden die Gemeinde Weinböhla, im Nordosten die Gemeinde Moritzburg und im Osten die Stadt Radebeul.

Die Stadt Coswig liegt an der überregionalen Verbindungs- und Entwicklungsachse Dresden - Westsachsen (Leipzig). Durch die Eisenbahn und das überregionale Straßennetz ist die Stadt unmittelbar mit der Stadt Meißen und der Landeshauptstadt Dresden verbunden, mit letzterer zusätzlich durch die Straßenbahn. Die großräumige Einbettung der Stadt in eine vielfältige Erholungslandschaft (Elbaue, Nassau, Spaargebirge und Friedewald) prägt und bereichert das Stadtbild entscheidend.

Das Untersuchungsgebiet weist eine Größe von ca. 2.588 ha auf. Die Wohnbevölkerung zum 31.12.2016 betrug 20.841 Einwohner und zum 31.12.2017 20.899 Einwohner (STATISTISCHES LANDESAMT SACHSEN, GEMEINDESTATISTIK 2018).

1.4 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen der 1. Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans der Stadt Coswig sind:

- Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27. März 2020 (BGBl. I S. 587) geändert worden ist
- Baunutzungsverordnung i.d.F. der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

1.5 Kartengrundlage

Als Kartengrundlage wurde vom Landesvermessungsamt Sachsen die Topographische Karte (1:10.000) als digitale Rasterdaten DTK 10 bzw. DTK 10-V zur Verfügung gestellt. Der Gebäude- und der Straßenbestand wurden aus der Stadtgrundkarte der Stadt Coswig übernommen. Als Koordinatenreferenzsystem dient das amtliche Lagereferenzsystem ETRS 89 (4EPSG-Code 25833). Die Darstellung erfolgt im Maßstab 1:10.000.

2 PLANUNGSVORGABEN

Der Flächennutzungsplan ist in ein hierarchisch gestuftes Planungssystem integriert. Er ist die erste Stufe innerhalb der Bauleitplanung und gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen, d.h. er konkretisiert die Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP 2013)¹ und des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge (RP 2009)².

2.1 Landesplanerische Zielvorgaben

Der Landesentwicklungsplan (LEP) enthält landesweit bedeutsame Festlegungen als Ziele und Grundsätze der Raumordnung. Sein Regelungsinhalt sowie die Anforderungen an die Normqualität und die unterschiedliche Bindungswirkung der Ziele und Grundsätze ergeben sich aus den bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) und des Gesetzes zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (SächsLPIG).

Die **Ziele** des Landesentwicklungsplans sind **verbindliche Vorgaben** zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Die Ziele des Landesentwicklungsplans sind von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

Die **Grundsätze** des Landesentwicklungsplans sind allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen. Sie sind von öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in der Abwägung oder bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen.

Folgende landesplanerische Vorgaben können direkte Bedeutung für die Entwicklung der Stadt Coswig haben:

- Ausweisung spezifischer Raumkategorien
- Zentralitätszuweisungen
- Ausweisung von Achsen
- Funktionszuweisungen

Der Landesentwicklungsplan (LEP 2013) teilt den Freistaat Sachsen in die Raumkategorien „Verdichtungsraum“, „verdichtete Bereiche im ländlichen Raum“ und „Ländlichen Raum“ ein. Die **Stadt Coswig** ist dem „**Verdichtungsraum**“ zugeordnet.

G 1.2.1 Die Verdichtungsräume sollen in ihren Potenzialen zur Mobilisierung von Innovation und Wachstum als landesweit und überregional bedeutsame Leistungsträger weiter gestärkt werden. Dazu sollen

- Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der Städtebau so erfolgen, dass verdichtungs- und verkehrsbedingte Umweltbelastungen und Standortbeeinträchtigungen vermieden beziehungsweise abgebaut,
- durch Koordinierung der Flächennutzungsansprüche und eine effiziente Flächennutzung die Leistungsfähigkeit von Wirtschaft und Infrastruktur nachhaltig gesichert,
- die Zusammenarbeit in den Stadt-Umland-Räumen der Zentralen Orte intensiviert sowie
- die Vernetzung mit den ländlichen Teilräumen weiter ausgebaut werden.

Die Stadt Coswig ist im LEP als **Mittelzentrum** ausgewiesen. Folgende Ziele legt der LEP für Zentrale Orte fest:

Z 1.3.1 Die Zentralen Orte sind so zu entwickeln, dass sie

- ihre Aufgaben als Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens im Freistaat Sachsen wahrnehmen können und
- zur Sicherung der Daseinsvorsorge die Versorgung der Bevölkerung ihres Verflechtungsbereiches mit Gütern und Dienstleistungen bündeln und in zumutbarer Entfernung sicherstellen.

Z 1.3.2 Die Zentralen Orte der höheren Stufen übernehmen auch die Aufgaben der Zentralen Orte der jeweils niedrigeren Stufe für die entsprechenden Verflechtungsbereiche.

¹ Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über den Landesentwicklungsplan Sachsen vom 14. August 2013

² Bekanntmachung des Regionalen Planungsverbandes Oberes Elbtal/Osterzgebirge über die Genehmigung der Ersten Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge vom 26.10.2009

Z 1.3.3 Planungen und Maßnahmen in den Zentralen Orten, die die Funktionsfähigkeit anderer Zentraler Orte beeinträchtigen, sind zu vermeiden.

Z 1.3.4 Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte für die Bevölkerung ihrer Verflechtungsbereiche ist zu sichern.

Z 1.3.7 Die Mittelzentren sind als regionale Wirtschafts-, Bildungs-, Kultur-, und Versorgungszentren, insbesondere zur Stabilisierung des ländlichen Raumes, zu sichern und zu stärken.

Die Stadt Coswig wird durch die im LEP ausgewiesene überregional bedeutsamen Verbindungs- und Entwicklungsachsen Dresden – Radebeul – Coswig – Großenhain – Berlin sowie Dresden – Radebeul – Coswig – Meißen durchquert.

Laut LEP ist das Tal der Elbe als Kernbereich und Verbindungsbereich Fluss- und Bachauen bzw. –täler innerhalb des Stadtgebietes eingeordnet. Am östlichen Rand des Stadtgebietes erstreckt sich ein Kernbereich trocken-warmer Sonderstandorte sowie angrenzend Verbindungsbereiche Wälder. Diese Flächen sollen für einen Biotopverbund entwickelt werden. Außerdem gehört der südliche und westliche Teil des Stadtgebietes Coswigs zu den Vorkommen von Steine- und Erden-Rohstoffen in dem Fall von Kiesen, Kiessanden und Sanden.

Bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans sind vor allem folgende raumordnerische Grundsätze und Zielvorgaben des LEP zu beachten:

G 2.2.1.1 Die Neuinanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll in allen Teilräumen Sachsens vermindert werden. Bei der Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll bei Kompensationsmaßnahmen vorrangig auf eine Entsiegelung hingewirkt werden.

Z 2.2.1.2 Soweit zur Konzentration der zentralörtlichen Funktionen erforderlich, sollen in den Regionalplänen Versorgungs- und Siedlungskerne festgelegt werden mit der Folge, dass die Ansiedlung zentralörtlicher Einrichtungen außerhalb dieser Kerne unzulässig ist. Außerhalb der Kerne sind Einrichtungen mit spezifischen Standortanforderungen ausnahmsweise zulässig. Bei der Festlegung der Versorgungs- und Siedlungskerne sind zentrale Versorgungsbereiche der Gemeinden zu berücksichtigen.

Z 2.2.1.3 Die Festsetzung neuer Wohnbaugebiete soll in zumutbarer Entfernung zu den Versorgungs- und Siedlungskernen erfolgen.

Z 2.2.1.4 Die Festsetzung neuer Baugebiete außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist nur in Ausnahmefällen zulässig, wenn innerhalb dieser Ortsteile nicht ausreichend Flächen in geeigneter Form zur Verfügung stehen. Solche neuen Baugebiete sollen in städtebaulicher Anbindung an vorhandene im Zusammenhang bebaute Ortsteile festgesetzt werden.

Z 2.2.1.5 Durch die Träger der Regionalplanung ist zur Steuerung einer flächensparenden Siedlungsentwicklung auf ein regionales Flächenmanagement unter Einbeziehung der kommunalen Ebene hinzuwirken.

Z 2.2.1.6 Eine Siedlungsentwicklung, die über den aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung, aus den Ansprüchen der örtlichen Bevölkerung an zeitgemäße Wohnverhältnisse sowie den Ansprüchen ortsangemessener Gewerbebetriebe und Dienstleistungseinrichtungen entstehenden Bedarf (Eigenentwicklung) hinausgeht, ist nur in den Zentralen Orten gemäß ihrer Einstufung und in den Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion zulässig.

Z 2.2.1.7 Brachliegende und brachfallende Bauflächen, insbesondere Gewerbe-, Industrie-, Militär- und Verkehrsbrachen sowie nicht mehr nutzbare Anlagen der Landwirtschaft, sind zu beplanen und die Flächen wieder einer baulichen Nutzung zuzuführen, wenn die Marktfähigkeit des Standortes gegeben ist und den Flächen keine siedlungsklimatische Funktion zukommt. Durch eine vorrangige Altlastenbehandlung auf Industriebrachen ist deren Wiedernutzbarmachung zu beschleunigen. Nicht revitalisierbare Brachen sollen rekultiviert oder renaturiert werden.

Z 2.2.1.8 In den Regionalplänen sind siedlungsnah, zusammenhängende Bereiche des Freiraumes mit unterschiedlichen ökologischen Funktionen oder naturnahen Erholungsmöglichkeiten als Regionale

Grünzüge festzulegen. Zur Verhinderung des Zusammenwachsens dicht beieinander liegender Siedlungsgebiete, insbesondere im Zuge von Achsen, sind Grünzäsuren festzulegen. Regionale Grünzüge und Grünzäsuren sind von Bebauung im Sinne einer Besiedlung und von anderen funktionswidrigen Nutzungen freizuhalten.

Z 2.2.1.9 Eine Zersiedelung der Landschaft ist zu vermeiden.

Z 2.2.1.10 Die Siedlungsentwicklung ist auf die Verknüpfungspunkte des ÖPNV zu konzentrieren.

2.2 Regionalplanerische Zielvorgaben

In der 1. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge 2009³ ist die **Stadt Coswig** auf der Basis des LEP 2013 ebenfalls als **Mittelzentrum im Verdichtungsraum** dargestellt.

Die überregionale Verbindungsachse im Bereich des schienengebundenen Nahverkehrs Dresden – Berlin quert die Stadt Coswig und verbindet diese mit der Landeshauptstadt Dresden. (**Z 4.1 RP**)

Die geografische Einordnung des Plangebietes ist der nachfolgenden Übersichtskarte zu entnehmen:

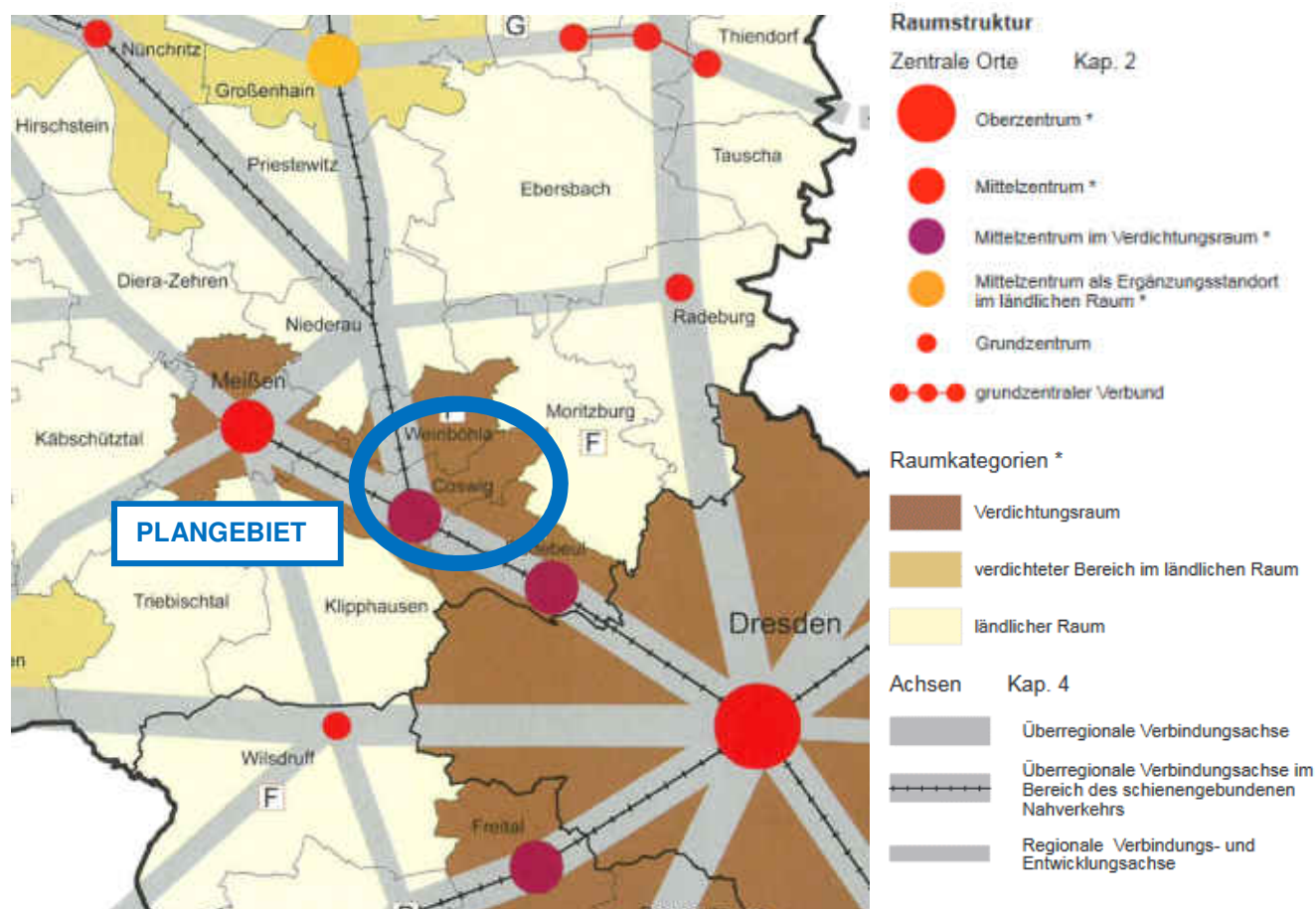


Abb. 1. Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge 1. Gesamtfortschreibung 2009 – Auszug Karte 1 Raumstruktur

Bezüglich der Siedlungsentwicklung benennt der Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge folgende fachliche Grundsätze:

G 6.1.1 In allen Teilräumen der Region sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bereitstellung eines bedarfsgerechten Angebotes an Wohnungen unter Berücksichtigung der differenzierten Ansprüche an Wohnungsgröße, Wohnungsstruktur und Wohnkomfort sowie der absehbaren Veränderungen von Bevölkerungszahl und -struktur geschaffen werden.

³ Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal / Osterzgebirge: Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge, einschließlich 1. Gesamtfortschreibung, 2009.

G 6.1.2 Der zukünftige Bedarf an Eigenheimen soll zunehmend unter Nutzung vorhandener und dafür geeigneter Gebäudesubstanz gedeckt werden.

G 6.1.3 Für alte und behinderte Menschen sollen dem Bedarf entsprechend alten- bzw. behindertengerechte Wohnungen zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist auf eine siedlungsstrukturell integrierte Lage und auf die Erreichbarkeit durch den ÖPNV zu achten.

Die Prüfung der im Regionalplan benannten umweltrelevanten Ziele erfolgt im weiteren Verfahren im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan.

Im Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge, 1. Gesamtfortschreibung 2009 ist das Kapitel Windenergienutzung von der Genehmigung ausgenommen worden. Daher gilt in Bezug auf die Steuerung raumwirksamer Windenergieanlagen bisher noch die Teilfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge bezüglich der Grundsätze und Ziele zur Windenergienutzung, in Kraft getreten am 02.04.2003. Diese legt für das Stadtgebiet Coswig kein Vorrang-/ Eignungsgebiet Windenergienutzung fest. Raumwirksame Windenergieanlagen sind damit im Plangebiet bereits auf der Ebene der Regionalplanung ausgeschlossen, es ergibt sich kein Planungserfordernis zur Standortregelung für die Stadt Coswig.

Zurzeit befindet sich die **2. Gesamtfortschreibung des Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge** im Verfahren. In der am 24.06.2019 als Satzung beschlossenen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge ist die Stadt Coswig weiterhin als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen.

Folgende Änderungen bzw. Ergänzungen ergeben sich aus der 2. Gesamtfortschreibung für die Stadt Coswig bezogen auf die Karte 2 „Raumnutzung“ des Regionalplans:

- Für das Stadtgebiet Coswig wurde ein Vorranggebiet Straße gemäß dem LEP 2013 für den Neubau der Staatsstraße S 84 zwischen Kötitz und Neusörnewitz ergänzt und in Karte 2 „Raumnutzung“ des Regionalplans dargestellt. In den Flächennutzungsplan wurde die geplante Trasse der S 84 übernommen.
- Die im rechtswirksamen Regionalplan enthaltenen Grünzäsuren zwischen Sörnewitz und Neusörnewitz, zwischen Sörnewitz und Oberspaar sowie zwischen Neusörnewitz und Zaschendorf sind in der 2. Gesamtfortschreibung nicht mehr enthalten.
- Das im rechtswirksamen Regionalplan enthaltene Wasserschutzgebiet WW Coswig I ist in der 2. Gesamtfortschreibung nicht mehr enthalten.
- Die 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans weist innerhalb des Stadtgebietes von Coswig keine Windpotentialfläche (siehe Karte 15 und Kap. 5.1.1 des Regionalplans). Es ergibt sich somit kein kommunales Planungserfordernis in Bezug auf die Windenergie.

2.3 Ökologische Grundlage

Die ökologische Grundlage der vorliegenden Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans bildet der vorliegende Landschaftsplan der Stadt Coswig (aktualisierte Fassung vom Mai 2001). Eine Neufassung des Landschaftsplans wird im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans nicht erstellt, da durch die Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans keine wesentlichen Veränderungen von Natur und Landschaft im Planungsraum eintreten.

Im Rahmen der 1. Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans erfolgt jedoch die Überarbeitung folgender Planungsaussagen des alten Landschaftsplanes als „integrierte“ Bestandteile der Gesamtfortschreibung:

- Maßnahmekonzept Natur und Landschaft u.a. als „Flächenpool“ für künftige Eingriffsvorhaben (S 84, B-Pläne etc.),
- Gestaltung der Siedlungsränder,
- Entwicklung von Grünverbundstrukturen entlang von Gewässern etc.

Die überarbeiteten Aussagen sind in Anlage 3 zur Begründung (Textteil zur Maßnahmekonzeption Natur und Landschaft) enthalten.

3 ZIELSETZUNGEN / LEITBILD

Der Erhalt der Kulturlandschaft Oberes Elbtal wird als grundlegendes Ziel der Planung vorangestellt. Daraus resultiert insbesondere die Forderung nach einem behutsamen Wachstum, das die prägenden landschaftlichen Faktoren erhält und besondere klimatische Erfordernisse berücksichtigt.

Die strategischen Ziele der Stadtentwicklung werden durch das Leitbild der Stadt

„Coswig – junge Stadt am grünen Rande Dresdens“

und den Zielbereichen

- modernes Mittelzentrum in einer reizvollen Region
- Stadt mit starker Wirtschaft und intakter Umwelt
- integrierte Ortsteile mit eigenem Charakter

bestimmt.

Für den Planungshorizont des Flächennutzungsplanes bis 2030 wird von einem Bevölkerungszuwachs auf 21.300 Einwohnern ausgegangen.

Die Entwicklung der Stadt Coswig sollte vorrangig intensiv durch Verdichtung im Bereich der Siedlungskerne und durch Wiedernutzbarmachung von Brachflächen etc. erfolgen. Das heißt, dass vor allem die Entwicklungspotentiale innerhalb des bebauten Siedlungsgebietes ausgenutzt werden sollen.

Die Einbindung der Stadt in das landschaftliche Umfeld ist wesentlich durch die Elbauenlandschaft, das Spaargebirge / Bosel und den Friedewald geprägt. Ein Übergreifen der Bebauung auf diese Bereiche ist zu vermeiden.

Das Erscheinungsbild der Stadt ist, bedingt durch die historische Entwicklung und die topographische Situation, von abgegrenzten, räumlich und funktionell relativ einheitlichen Teilräumen bestimmt. Hierzu zählen die Kernstadt, die drei Dorfgebiete, die Wohngebiete aus den 60er und 70er Jahren (Geschosswohnungsbau) und die locker bebauten Stadtrandbereiche mit vorwiegender Ein- und Zweifamilienhausbebauung. Die Eigenart dieser Teilräume (Durchgrünung, Art und Maß der Bebauung) ist zu erhalten und aufzuwerten.

Die Siedlungsränder sind in unterschiedlicher Qualität ausgeprägt. Stadterweiterungen sollen sich grundsätzlich zum Landschaftsraum klar abgrenzen. Die Einfassungen der Ortsränder durch Gehölze, Obstbäume u.a. sind zu erhalten und zu ergänzen.

Neben der Verbesserung der Wohnsituation und der Erschließung neuer kleinteiliger Wohnbauflächen sind der Erhalt und der Ausbau der vorhandenen gewerblichen Flächen für eine kontinuierliche Stadtentwicklung unabdingbar. Prioritär sollen vorhandene Gewerbeflächen revitalisiert werden, um städtebauliche Missstände zu beseitigen. Auf Gewerbeflächenausweisung auf der „grünen Wiese“ wird weitgehend verzichtet.

Die Dorfkerne sollen ihre spezifische Qualität behalten und bei Wahrung des Ortsbildes und der dörflichen Funktion als Wohnstandort weiterentwickelt und gefestigt werden. Ein Zusammenwachsen mit der Kernstadt und damit eine Zersiedelung der Landschaft sind auszuschließen.

Die Verkehrsbelastung innerhalb der Wohngebiete soll durch Erweiterung und Ausbau des Straßennetzes verringert werden. Eine Verbesserung der Anbindung an das regionale sowie überregionale Verkehrsnetz wird angestrebt.

Im Zuge der Gesamtfortschreibung wurde das in der thematischen Karte K-1 enthaltene Leitbild für die Entwicklung der Stadt Coswig erarbeitet.

Unter den nachfolgenden Themenfelder wurden folgende Ziele formuliert:

„Kompakte Stadt“

- Steuerung der Wohnbauflächenentwicklung aufgrund des hohen Nachfragedrucks unter der Maßgabe einer möglichst kompakten Stadt
- Konzentration auf ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Stärkung der Siedlungskerne
- Sicherung / Ausbau der sozialen Infrastruktur
- Weiterentwicklung des Grünverbundes
- Landschaftsraum schonen
- Grünverbund stärken
- Differenzierung des Erschließungsnetzes (äußere Anbindung verbessern, Entlastung innerhalb der Wohnquartiere)

„Stadt zum Investieren“

- Stärkung der mittelständischen Wirtschaft durch Planungssicherheit in Bezug auf die gewerbliche Flächennutzung
- Planungsrechtliche Klärung des Nebeneinanders von Gewerbe und Wohnen

4 BESTANDSANALYSE

4.1 Naturräumliche Grundlagen

Der nördliche Teil des Plangebietes im Bereich des Friedewaldes gehört zum Naturraum „**Westlausitzer Hügel- und Bergland**“, während der übrige Teil des Plangebietes, bestehend aus Elbaue, Nassau, Coswig-Meißner Niederterrasse, Weinböhla-Coswiger Heidesandterrasse und Spaargebirge zur „**Dresdner Elbtalweitung**“ gezählt wird. Das Spaargebirge nimmt als tektonisch und erosiv abgetrennte Scholle des westelbischen Granitmassivs dabei eine Sonderstellung ein.

Es handelt sich bei der „Dresdner Elbtalweitung“ um ein Senkungsgebiet, das Teil einer über hunderte Kilometer verfolgbaren Schwächezone der Erdkruste ist. Der Gesteinsuntergrund besteht aus Granodiorit bzw. Monzonit. Die stein- und schuttreichen Verwitterungsböden tragen oft im kleinflächigen Wechsel Braunerden und Ranker als vorherrschende Bodentypen. Im Bereich der Nassau steht über einer schwer durchlässigen Mergelunterlage das Grundwasser höher an und beeinträchtigt die Möglichkeiten zum Ackerbau.

Die innere Differenzierung der „Dresdner Elbtalweitung“ ergibt sich aus Aue und Niederterrasse. Der niedrigste Punkt des Plangebietes liegt bei ca. 106 m ü. NN in der Ortslage Sörnwitz in der Elbaue. Die saalezeitliche Mittelterrasse reicht als Heidesandterrasse von Dresden bis Coswig und erhebt sich mit ihrer Vorderkante zwischen etwa 30 m und unter 10 m über die Niederterrasse.

Charakteristisch für die Elbtalweitung ist die im Vergleich zu den umgebenden Höhen lokale Klimagunst. Das Jahresmittel der Lufttemperatur überschreitet auf den breiten Talterrassen im städtischen Überbauungsbereich 10°C. Als weitere klimatische Besonderheit kann übernormal hohe Südostwindquote bezeichnet werden. Im Sommerhalbjahr mangelt es in den größeren Bebauungskomplexen an nächtlicher Abkühlung.

Das „**Westlausitzer Hügel- und Bergland**“ besteht innerhalb des Plangebietes aus einem Kuppen – Wannen – Relief, dessen Entstehung in Zusammenhang mit der Elstervereisung zu sehen ist, und den Lößnitzhängen. Der Gesteinsuntergrund wird auch hier durch Monzonit geprägt. Entscheidend für die Beschaffenheit der Bodendecke sind außerdem äolische Sedimente. So haben sich auf den sandbedeckten Platten vor allem Braunerden und Podsol-Braunerden ausgebildet. Die höchste Erhebung des Plangebietes ist der Spitzberg mit 205 m ü. NN am nördlichen Standrand von Coswig. Die Niederschlagswerte betragen durchschnittlich 650 mm.

4.2 Siedlung

4.2.1 Historische Siedlungsentwicklung

Bereits im Mesolithikum (Mittelsteinzeit, ca. 4.500 v. Chr.) siedelten Menschen auf dem heutigen Gebiet der Stadt Coswig. Funde aus dem Neolithikum (Jungsteinzeit, ca. 3.000 v. Chr.) sowie der Bronze- und Eisenzeit (ca. 1.800 v. Chr.) belegen die lange Siedlungsgeschichte des Territoriums.

Mit dem Beginn der Völkerwanderung bewohnte nur noch ein geringer Teil der ehemals hier lebenden Westgermanen (Hermunduren) das fruchtbare Land am Elbstrom. Diese Tatsache lockte um 600 neue Siedler an, die slawischen Sorben.

Der Eroberungsfeldzug König Heinrich I. gegen die Slawen legte mit der Gründung der Burg Meißn um 929 den Grundstein für die im Jahr 1150 einsetzende Ansiedlung deutschstämmiger Bauern aus Thüringen, Nieder – Sachsen und Franken. Es kam zur Verschmelzung der verschiedenen ethnischen Gruppen und letztendlich zur Übernahme deutscher Sitten und Gebräuche.

Das Dorf Coswig zählte um 1600 ca. 40 Einwohner. In den nächsten drei Jahrhunderten wuchs die Bevölkerung auf etwa 1.000 Bewohner an. Mit dem Bau der Eisenbahnlinie und der einsetzenden Industrialisierung im 19. Jahrhundert eröffneten sich für Coswig und die umliegenden Ortschaften neue Perspektiven. Die Gründung vieler Betriebe und deren Bestreben, die Arbeiter und Angestellten auf Dauer zu binden, führte zum Neubau von Wohnungen und zu einer weitaus dichteren Besiedlung dieses Gebietes. So wuchsen die einstigen Bauerndörfer rasch zu beachtlichen Vorortgemeinden heran. Nach dem Zusammenschluss Coswigs mit Neucoswig und Kötitz wurde der Großgemeinde Coswig am 21. September 1939 das Stadtrecht verliehen. Eine weitere Vergrößerung Coswigs erfolgte am 1. Juli 1950 mit dem Anschluss der Orte Brockwitz und Sörnwitz.

4.2.2 Siedlungsstruktur

Die Stadt Coswig ist aus dörfliehen Siedlungsansätzen entstanden und besitzt deshalb keinen historisch gewachsenen Stadtkern. Kleine Bauern- und Winzerdörfer bildeten den Ausgangspunkt der Stadtentwicklung. Die Struktur der Dorfkerne ist noch weitgehend erhalten, wenn auch die Gebäude, besonders im Gebiet Coswig - Mitte, Veränderungen erfuhren und durch moderne Bauten ergänzt wurden.

Im Laufe der Zeit entstanden, den gesellschaftlichen Verhältnissen entsprechend, unterschiedliche Wohnanlagen und Industrieansiedlungen. Coswig weist eine Vielfalt von Gebäuden und städtebaulichen Strukturen auf. Neben städtisch geprägten Mehrfamilienhäusern findet man noch dörfliehen Bauerngehöfte. Eine Erweiterung der Bebauungsfläche wurde im besonderen Maße in den 1920iger und 1930iger Jahren im Norden Coswigs bis zur Berliner Eisenbahnlinie vorgenommen. Später erfolgte eine lockere Bebauung bis zur heutigen Grenze des Friedewaldes. Auch der Raum zwischen den Dörfern Kötitz und Coswig wurde bereits in den 1920iger und 1930iger Jahren bebaut. Alle baulichen Erweiterungen stehen im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Industriebetrieben in Kötitz bzw. Coswig und Brockwitz (Gebiet der heutigen Industriestraße).

Die Ortslagen der Dörfer Brockwitz und Sörnewitz sind in Struktur und Bebauung bis in die Gegenwart kaum verändert.

Neusörnewitz entwickelte sich u.a. aus der Ansiedlung der ehemaligen Siemenswerke. Es entstand in unmittelbarer Nachbarschaft der Industriebauten eine Wohnbebauung mit städtischem Charakter.

Wesentliche Erweiterungen der Wohnbauflächen erfuhr die Stadt Coswig mit den beiden Wohngebieten Spitzgrund (1968) und Dresdner Straße (1976).

Seit 1990 wurden wieder kleinteiligere Wohnanlagen, vorwiegend für Einfamilienhäuser, gebaut, die meistens auf ehemaligen gärtnerisch genutzten Flächen innerhalb des Siedlungsbereiches entstanden. Eine Vielzahl der Baulücken in den Wohngebieten konnte durch eine entsprechende Bebauung geschlossen werden. Noch immer existieren aber viele großflächige Brachen in integrierter Lage, insbesondere industrielle Altstandorte und ehemaliger Erwerbsgartenbau.

4.3 Bevölkerung

4.3.1 Einwohnerentwicklung

Im Gebiet der Stadt Coswig lebten am 31.12.2012 20.629 Einwohner. Im Zeitraum von 31.12.2012 bis 31.12.2017 nahm die Einwohnerzahl im Territorium der Stadt um 1,0 % zu⁴. Hauptursache aus demografischer Sicht ist die Zunahme von Zuwanderungen in die Gemeinde in den letzten Jahren bei einem gleichzeitigen Rückgang von Fortzügen. Bei den Zuzügen stieg die Zahl innerhalb dieses Zeitraums pro 1.000 Einwohner von 41,6 im Jahr 2013 auf 49,9 im Jahr 2015. Bei den Fortzügen verringerte sich die Zahl von 4,1 auf 43,9 pro 1.000 Einwohner⁵. Die Geburten und Sterbefälle hielten sich in den vergangenen Jahren relativ konstant mit einem natürlichen Saldo von Saldo von ca. -4,2 je 1.000 Einwohner⁶. Die Einwohnerentwicklung der Stadt Coswig kann somit seit 2012 insgesamt als positiv bezeichnet werden.

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Coswig (Quelle: StaLa, 2018)

	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	Veränderung 2012 zu 2017
Stadt Coswig	20.629	20.560	20.631	20.831	20.841	20.899	+ 1,0 %

4.3.2 Altersstruktur

Die Altersstruktur hat sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Nach 2000 wanderten vor allem Personen im erwerbsfähigen Alter aus der Region ab. Gleichzeitig verlagerte sich der Zeitpunkt der Familiengründung nach hinten, so dass auch die Zahl der Kinder deutlich zurückging. Der Anteil der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung stieg von ca. 17 % im Jahr 2000 auf 29 % im Jahr 2014⁷.

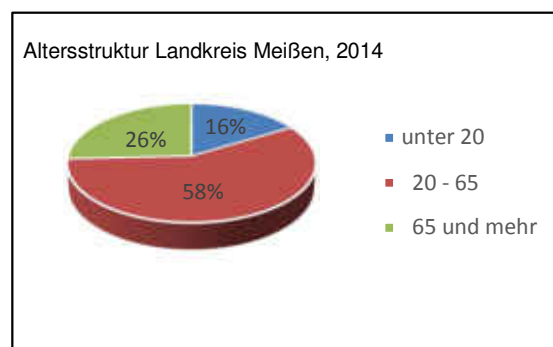
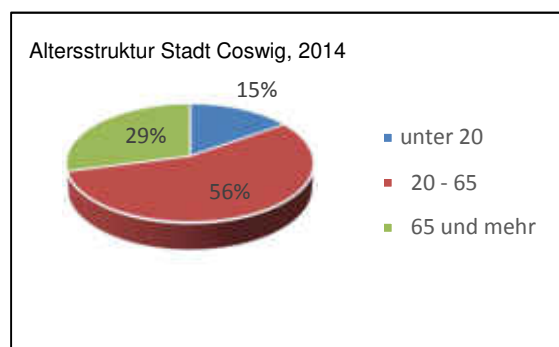
⁴ Statistisches Landesamt, Gemeindestatistik 2017

⁵ Bertelsmann Stiftung (2016): Demografiebericht.

⁶ Bertelsmann Stiftung (2016): Demografiebericht.

⁷ Statistisches Landesamt, Gemeindestatistik 2016

Die demographische Situation der Altersklassenverteilung in der Stadt Coswig ist gegenüber dem Durchschnitt im Landkreis Meißen durch einen niedrigeren Anteil der unter 20-jährigen und einen deutlich höheren Anteil der über 65-Jährigen und damit durch ein **höheres Durchschnittsalter** (Landkreis Meißen 2014: 47,7 Jahre, Stadt Coswig 2014: 49,2 Jahre) gekennzeichnet.



4.3.3 Bevölkerungsprognose

Grundlage der Bevölkerungsprognose für das Plangebiet bildet die „6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen 2015 bis 2030“ des Statistischen Landesamtes in Kamenz. Das Prognosekonzept basiert auf dem Fortschreibungsverfahren, bei dem der gegebene Ausgangsbestand der Bevölkerung für jede Berechnungsperiode (hier Prognosejahr) in der entsprechenden demografischen und regionalen Gliederung Geburten und Zuzüge addiert sowie Sterbefälle und Fortzüge subtrahiert werden.

Die beiden Varianten der 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung unterscheiden sich in den Annahmen zur Auslandswanderung und der Geburtenhäufigkeit. Im daraus entstehenden Korridor bildet die Variante 1 (V 1) die obere der zwei Varianten. Die untere Variante wird mit Variante 2 (V 2) bezeichnet. Für die Variante 2 wurden die Annahmen und Eckergebnisse aus der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung für die Länder des Statistischen Bundesamtes weitestgehend übertragen. Die obere Variante (Variante 1) der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung berücksichtigt darauf aufbauend u.a. deutlich höhere Zuzugszahlen von Schutzsuchenden⁸.

Die **prognostizierte Einwohnerzahl** der Stadt Coswig für das **Jahr 2030** beträgt demnach **zwischen 20.226 Einwohner** (Variante 2) **und 21.110 Einwohner** (Variante 1).

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose für die Stadt Coswig⁹

Bevölkerungsentwicklung	2014	2030 (Variante 1 / Variante 2)	
Stadt Coswig	20.631 Einwohner	+ 2,3 % bis - 2,0 %	
Landkreis Meißen	243.745 Einwohner	- 2,7 % bis - 7,2 %	
Freistaat Sachsen	4.055.300 Einwohner	- 1,4 % bis - 5,0 %	

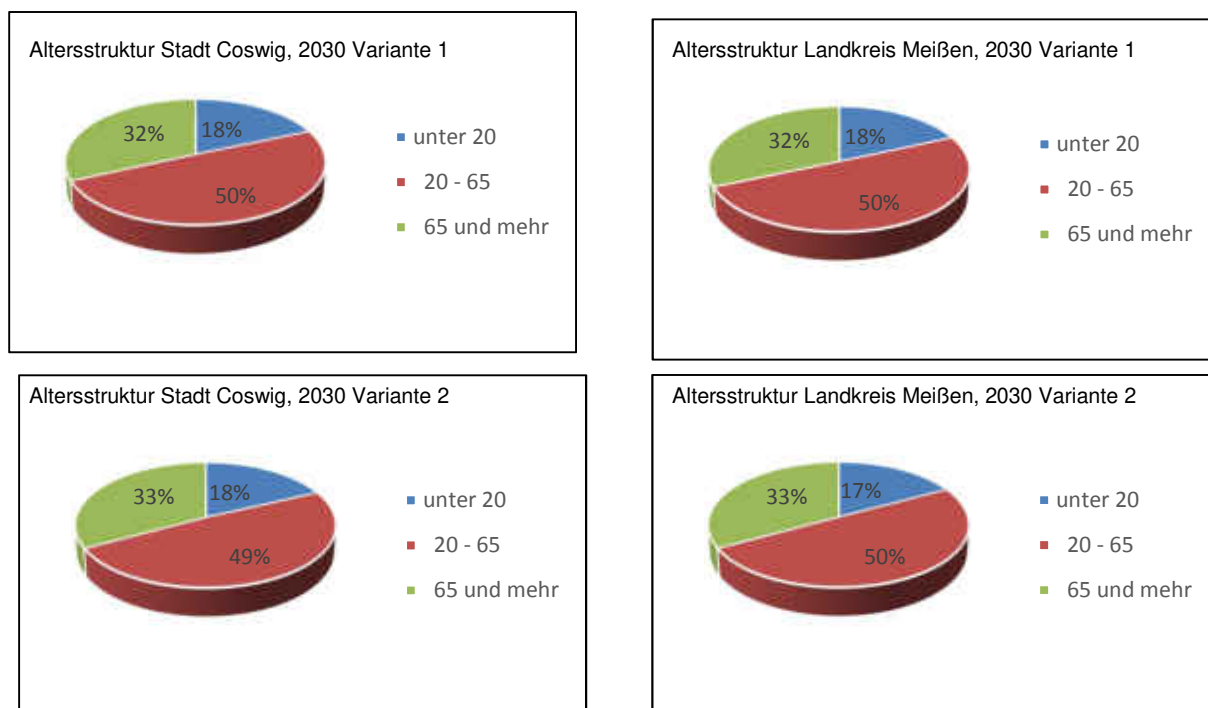
Einwohnerzahl	2014	2030 / Variante 1	2030 / Variante 2
Stadt Coswig	20.631	21.110	20.226

Die **prognostizierte Bevölkerungsentwicklung** liegt im Gebiet der Stadt Coswig deutlich über der des Landkreises Meißen und ebenso **über der des landesweiten Durchschnitts**.

⁸ Statistisches Landesamt Sachsen: Hintergrundinformationen zur 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung, April 2016

⁹: Statistisches Landesamt, 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose <http://www.statistik.sachsen.de/bevprog/>

Die künftige Entwicklung der Altersstruktur wird durch das Statistische Landesamt Sachsen, wie folgt, prognostiziert (6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose):



Die Altersstruktur für die Stadt Coswig und den Landkreis Meißen ist in der Variante 1 der Prognose identisch. Nur in der zweiten Variante sind leichte Abweichungen in der Altersstruktur zwischen den unter 20-jährigen und der Altersgruppe der zwischen 20 und 65-jährigen zu verzeichnen.

Im Vergleich der Entwicklung der Altersstruktur der Stadt Coswig und dem Landkreis Meißen wird deutlich, dass der Anteil der über 65-jährigen deutlich gegenüber dem Ausgangsjahr 2014 ansteigt, wobei sich der Anteil der über 65-jährigen im Landkreis von 26 % auf 32 % bzw. 33 % viel stärker erhöht als im Stadtgebiet Coswig. Die Zunahme der über 65-jährigen bedingt eine demografische Entwicklung einer immer älter werdenden Bevölkerung. Der Anteil der unter 20-jährigen steigt aber im Stadtgebiet und im Landkreis ebenfalls leicht an, wobei die Erhöhung in der Stadt Coswig höher ist als im Landkreis Meißen. Dies resultiert aus dem Zuzug von Familien bzw. jungen Paaren sowie der wieder leicht steigenden Geburtenrate in den letzten Jahren. Im Gegenzug sinkt der Anteil der Altersgruppe der zwischen 20 und 65-jährigen deutlich.

Zusätzlich zum prognostizierten Bevölkerungszuwachs gemäß der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose geht die Stadt Coswig von einem **Zuwachs** der Bevölkerung von ca. **200 Einwohner** durch den **Zuzug** aus dem Verflechtungsbereich der Stadt Coswig bzw. dem Umland aus, da sich gegenüber dem Jahr 2014 (der Basis der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose) der Wohnungsmarkt vor allem für Einfamilienhäuser deutlich verändert hat.

Als **Basis für die Flächennutzungsplanung** wird für den Planungshorizont die vom Statistischen Landesamt übergebene **Prognosevariante 1** sowie der Zuwachs durch den **Zuzug** aus dem Umland zugrunde gelegt, so dass für das Jahr 2030 von ca. **21.300 Einwohnern** bzw. einem **Zuwachs von ca. 670 Einwohner** in der Stadt Coswig auszugehen ist.

Da für die Stadt Coswig seit dem Jahr 2012 eine positive Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen ist, sieht sich die Stadt Coswig in der Pflicht, planerisch auf diesen Trend zu reagieren und auch in Zukunft in ausreichendem Maße sowohl Bauland als auch Infrastruktureinrichtungen für die heimische Bevölkerung, die hinzuziehenden Schutzbedürftigen sowie die zuziehende Bevölkerung zur Verfügung zu stellen, um auch ihrer Stellung als Mittelzentrum innerhalb der Planungsregion Rechnung zu tragen.

4.4 Wohnungsbestandsentwicklung

Das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen hat für die Stadt Coswig 11.713 Wohnungen in 3.530 Wohngebäuden am 31.12.2016 erfasst. Der Wohngebäudebestand setzt sich etwa zu 72 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern zusammen, die sich typischerweise in Privatbesitz mit Eigennutzung befinden. In Bezug auf den Gesamtwohnungsbestand befinden sich aber nur ca. 25 % der Wohnungen (2.895 Wohnungen) in Ein- und Zweifamilienhäusern.

Anhand der Daten des Statischen Landesamtes des Freistaat Sachsen lässt sich belegen, dass die Wohnungen zu 60 % aus Wohnungen mit 3- und 4-Räumen bestehen. Der Anteil der Wohnungen mit 1- und 2-Räumen nimmt ca. 12 % ein.

Im gesamten Stadtgebiet sind in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Rückbaumaßnahmen realisiert worden, um den Leerstand im Geschosswohnungsbau in den Plattenbaugebieten entgegen zu wirken. Der Wohnungsbestand in den Plattenbauten wurde nach 1990 fast vollständig saniert. Dennoch verblieb ein Leerstand, bei dem es sich im Wesentlichen um nicht vollständig vermietbaren Wohnraum aufgrund fehlender Aufzüge für die oberen Etagen, geringer Wohnungsgrößen oder ungünstiger Zuschnitte handelt.

Im Stadtumbaukonzept aus dem Jahr 2007¹⁰ wurde im kleinteiligen privaten Wohnungsbestand Coswigs ein sehr unkritischer Leerstand von etwa 2 % festgestellt. Dieser beruht auf verschiedenen Ursachen und entspricht dem normalen Lebenszyklus eines Gebäudes bzw. einer Wohnung. Innerhalb des gesamten weiteren Stadtgebietes von Coswig konnten keine Leerstände festgestellt werden, die deutlich über 2 % hinausgehen. Im Gegensatz dazu betrug der Leerstand in den beiden großen Plattenbaugebieten zwischen 15 und 20%.

Deshalb konzentrierte sich der Stadtumbau seit 2007 auf die beiden Stadtumbaugebiete „Spitzgrund“ und „Dresdner Straße“, in welchen sich nahezu 41 % des Wohnungsbestandes der Stadt Coswig befinden. Die seit 2007 durchgeführten Rückbaumaßnahmen führten zu einer deutlichen Stabilisierung im Leerstand und waren gleichzeitig mit einer deutlichen Verbesserung der Wohnumfeldqualität verbunden, da auf den frei gewordenen Bereichen Freiflächen gestaltet und Spielplätze errichtet wurden.

Ein Leerstand von 3 % ist als Fluktuationsreserve für einen funktionierenden Wohnungsmarkt erforderlich. Sinkt der Leerstand aufgrund einer ungünstigen Angebots- oder überhitzten Nachfrageentwicklung darunter, kommen Umzugsketten ins Stocken¹¹.

Einerseits ist die Stadt Coswig insgesamt durch einen hohen Anteil an Geschosswohnungsbauten geprägt. Andererseits besteht ein anhaltendes Bestreben der ansässigen Bevölkerung nach Wohneigentum bzw. Einfamilienhäusern, so dass sich die Eigentumsquote tendenziell erhöht. Gleichzeitig ändern sich auch die Wohnbedürfnisse, das belegt auch die Bautätigkeit der letzten Jahre:

Bautätigkeit im Jahr ¹²	2013	2014	2015	2016	2017
Baugenehmigungen					
Errichtung neuer Wohngebäude, davon	24	41	22	25	29
mit 1 Wohnung	22	36	16	24	28
mit 2 Wohnungen	2	1	1	-	1
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden insgesamt	25	102	160	43	35
Neue Wohnfläche insgesamt in m ²	3.477	9.207	11.303	5.784	4.517

¹⁰ Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt Coswig, Stadtumbaukonzept Stufe I, Quartiersentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund, Stand: 01.10.2007

¹¹ IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH 2005: Methoden von Erfassung von Wohnungsleerstand im Stadtumbau

¹² Statistisches Landesamt, Gemeindestatistik

Bautätigkeit im Jahr ¹³	2013	2014	2015	2016	2017
Baufertigstellungen					
Errichtung neuer Wohngebäude, davon	14	34	32	18	20
mit 1 Wohnung	14	31	30	14	18
mit 2 Wohnungen	-	2	1	-	1
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden insgesamt	32	64	20	149	53
Neue Wohnfläche insgesamt in m ²	3.708	5.700	4.369	10.177	4.981

4.5 Wirtschaft und Beschäftigung

4.5.1 Wirtschaftsstruktur

Die Stadt Coswig hat als Standort für den Maschinenbau eine lange Tradition, viele Unternehmen sind schon über 100 Jahre am Standort vertreten. Diese Firmen haben sich zu hochmodernen Produktionsstandorten entwickelt. Auch zahlreiche neue Unternehmen haben sich in Coswig angesiedelt.

Im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans wurden aktuelle Daten zu Unternehmen der Region, bezogen auf Wirtschaftszweige, erhoben. Innerhalb des Stadtgebietes sind zahlreiche Firmen aus der Industriebranche vertreten, z.B. ALHO Systembau GmbH als Firma im Modulbau; ATS GmbH Automatisierung & Anlagenbau; AUMA Drives GmbH, ein Antriebs-Spezialist; Feldt Blechbearbeitung; HTS Hoch Technologie Systeme GmbH mit Dienstleistungen und Komponenten für die Raumfahrt-industrie sowie für den Maschinenbau, die Schienenfahrzeugtechnik und den Leichtbau; Industrie Partner GmbH, ein Betrieb für Sondermaschinenbau und Anlagenbau, und Walzengießerei Coswig GmbH.

Viele weitere kleine und mittelständige Unternehmen der unterschiedlichsten Gewerbe sowie Dienstleistungs- und Handelsunternehmen prägen Coswig als einen **bedeutenden Gewerbestandort** mit großem wirtschaftlichem Engagement. Zahlreiche dieser Unternehmen sind im gewachsenen Stadtgebiet angesiedelt.

Derzeit sind im Plangebiet **981 Gewerbe** (Stand Februar 2018) angemeldet (IHK DRESDEN 02/2018), 74 der gemeldeten Unternehmen sind im Großhandel angesiedelt.

Tabelle 3: Anzahl der bei der IHK gemeldeten Unternehmen in der Stadt Coswig¹⁴

Wirtschaftszweig	Stadt Coswig
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	8
Produzierendes Gewerbe	46
Großhandel	74
Dienstleistung / Einzelhandel	853
Gesamt	981

Demnach stellen Unternehmen im Bereich **Dienstleistung / Einzelhandel** die größte Anzahl an Betrieben, gefolgt vom Großhandel und vom Produzierenden Gewerbe. Allerdings ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Betriebe im Bereich Dienstleistung / Einzelhandel nur wenige Beschäftigte hat, dagegen ist ein erheblicher Anteil der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe zu finden. So waren 2016 im Bergbau und dem Verarbeitenden Gewerbe 1.797 Personen in 20 Betrieben beschäftigt¹⁵.

Die Stadt Coswig ist durch sehr flächenextensive Branchen mit vielen Industriearbeitsplätze und wenigen Verwaltungseinheiten geprägt.

Die **Landwirtschaft** spielt als Wirtschaftszweig im städtischen Raum, zu dem welchen die Stadt Coswig gehört, nur eine untergeordnete Rolle. Die landwirtschaftlichen Flächen innerhalb des Stadtgebietes werden vorrangig für Obstanbau sowie als Acker- und Grünland genutzt. Als regionale Besonderheit ist der Aronia-Anbau in der Elbniederung bei Brockwitz und Kötitz zu bewerten.

¹³ Statistisches Landesamt, Gemeindestatistik

¹⁴ IHK Dresden, 2018

¹⁵ Statistisches Landesamt, Gemeindestatistik 2018

Die **Weinbauflächen** prägen die Kulturlandschaft im Elbtal und sind auch in Coswig für ein markantes Ortsbild von Bedeutung. Das Elbtal gehört zu den Weinbaugebieten Deutschlands. Die Sächsische Weinstraße (hier Dresdner Straße) führt durch Coswig und tangiert die Anbaugebiete in Sörnewitz. Die Anbauflächen erstrecken sich an den südlichen Elbhängen, die sich durch ein besonders mildes Kleinklima auszeichnen. In Coswig werden ca. 27 ha als Weinbauflächen genutzt. Die Hauptanbaugebiete in Coswig sind zum einen das Spaargebirge und zum anderen die höheren Lagen in Neucoswig.

Die Steuereinnahmekraft der Stadt Coswig liegt deutlich unter dem Durchschnitt des Freistaates Sachsen.

Tabelle 4: Steuereinnahmekraft der Stadt Coswig (Quelle: Statistisches Landesamt, 2017)

Stadt / Gemeinde	Steuereinnahmekraft je Einwohner in Euro, Durchschnitt 2015	Differenz zum Sächsischen Durchschnitt (723 €/EW)	
		absolut (Euro)	relativ
Stadt Coswig	599	- 124	- 17 %

4.5.2 Arbeitsmarkt

In den **Unternehmen** der Stadt Coswig waren am 30.06.2015 **5.749 Personen beschäftigt** (Statistisches Landesamt, 2018). Mit ca. 276 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen je 1 000 Einwohner weist das Gebiet damit ein geringeres Arbeitsplatzangebot als die Nachbargemeinden auf (zum Vergleich: Stadt Meißen 456 sowie Stadt Radebeul 401 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze/1.000 Einwohner).

Demgegenüber sind **7.911 sozialversicherungspflichtige am Wohnort** statistisch erfasst (Statistisches Landesamt, 2018). Die Stadt Coswig ist damit durch ein **starkes Auspendlerverhalten** geprägt. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei die Pendlerbewegung in die Landeshauptstadt Dresden sowie in die Stadt Meißen.

Die Arbeitslosenquote des Landkreises Meißen betrug im Januar 2018 6,5 %. Zahlen für die Stadt Coswig sind nicht verfügbar; letztlich aufgrund des Zeithorizonts eines Flächennutzungsplans (10 – 15 Jahre) auch nicht vordergründig relevant, da sie innerhalb dieses Zeitraums ohnehin Schwankungen unterliegen sind.

4.6 Verbindliche Bauleitplanung, städtebauliche Satzungen

Im Gebiet der Stadt Coswig liegen zahlreiche Planungen auf der Grundlage der §§ 10, 34 bzw. 35 BauGB vor, die überwiegend Rechtskraft besitzen. Sie werden in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt und sind in der thematischen Karte K-2 zum Flächennutzungsplan dargestellt. Im Rahmen der Erstellung des Flächennutzungsplans wurde das in Bebauungsplänen und Satzungen rechtskräftig gesicherte Baulandpotentiale ermittelt, da dies – ebenso wie Baulücken in planungsrechtlichen Innenbereich – prioritär für die Deckung des Wohnbaulandbedarfs heranzuziehen ist.

Tabelle 5: Rechtswirksame B-Pläne und Satzungen gemäß BauGB (Stand: April 2020)

Gemarkung	Plan-Nr.	Planart	Festsetzungsinhalt	Bezeichnung
Coswig/Sa.	1	VE-Plan	WA	„Käthe-Kollwitz-Weg“
Kötitz	4	VE-Plan	WA	„Naundorfer Straße“
Coswig/Sa.	5	VE-Plan	WA	„nördliche Romerstraße (Alte Gärtnerei)“
Coswig/Sa.	7	VE-Plan	Mi, SO Handel	„Coswig Dresdner Str.“
Kötitz	10	VE-Plan	WA	„Seestraße“
Kötitz	23	B-Plan	WA	„Am Urnenfeld“
Coswig/Sa.	25	B-Plan	WA	„An der Börse“
Brockwitz	29	B-Plan	Mi	„Mischgebiet Weinböhlaer Straße“
Sörnewitz	32	B-Plan	WA	„Sörnewitz / Bosenblick“ (Zaschendorfer Straße)
Neucoswig	34	B-Plan	WA	„Am Talkenberger Hof“
Kötitz	35	B-Plan	GE, GI	„Industriegebiet Coswig – Kötitz“
Coswig/Sa.	36	B-Plan	Gee, GE	Gewerbegebiet „An der Südstraße“
Coswig/Sa.	38	B-Plan	SO Sport / Freizeit	„Freizeitzentrum Weinböhlaer Straße“
Sörnewitz	40	B-Plan	Verkehrsfläche	„Erschließungsstraßen im Gewerbegebiet Neusörnewitz (ehem. EWS)“
Coswig/Sa.	41	B-Plan	WA	„Forststraße“
Sörnewitz	42	B-Plan	WA	Sörnewitz „Am langen Graben“
Coswig/Sa.	43	B-Plan	SO Einzelhandel, W	„Hauptstraße / Zentrum“
Clieben	46 S	Abrundungssatzung	W	Brockwitz / Cliebener Straße
Sörnewitz	47 S	Klarstellungssatzung	M	Sörnewitz
Coswig/Sa.	51	B-Plan	WA	„Nördliche Hauptstraße“
Brockwitz	52	B-Plan	SO Solarkraftwerk	„Solarpark Coswig-Brockwitz“
Sörnewitz	56	B-Plan	WA	„Schulweg Sörnewitz“
Sörnewitz	57	Rahmenplan	GE	Gewerbegebiet Neusörnewitz (ehem. EWS)
Sörnewitz	58	B-Plan	WA	„Fürsterstraße Neusörnewitz“
Brockwitz	59	Außenbereichssatzung	---	„Auerstraße West“
Sörnewitz	60	Ergänzungssatzung	W	„Elbgaustraße Sörnewitz“
Brockwitz	61	B-Plan	M	„Niederseite Brockwitz“
Coswig/Sa.	62	B-Plan	WA	„Seniorenwohnpark Spitzgrund“
Coswig/Sa.	63	B-Plan	WA	„Stadtgärten Kötitz“
Coswig/Sa.	64	VE-Plan	WA	„Junges Wohnen im Spitzgrund“

Die in Tabelle 5 aufgeführten Bauleitplanungen sind bis auf den B-Plan Nr. 25 „An der Börse“, den B-Plan Nr. 56 „Schulweg Sörnewitz“, den B-Plan Nr. 63 „Stadtgärten Kötitz“ und den B-Plan Nr. 64 „Junges Wohnen im Spitzgrund“ im Wesentlichen ausgelastet.

Außerdem existiert für die Ortslage Sörnewitz die Klarstellungssatzung Sörnewitz (Plan- Nr. 47 S) und die Erhaltungssatzung Sörnewitz (Plan-Nr. 50 S) sowie für die Ortslage Brockwitz ebenfalls eine Erhaltungssatzung, die Erhaltungssatzung Brockwitz (Plan-Nr. 49 S).

Folgende Bebauungspläne befinden sich zurzeit in Aufstellung:

Tabelle 6: In Aufstellung befindliche B-Pläne und Satzungen gemäß BauGB (Stand: April 2020)

Gemarkung	Standort	Plan-Nr.	Planart	Bezeichnung	Bauflächen Nr.	Fläche in ha
Coswig	Grenzstraße	65	B-Plan	Wohngebiet "Grenzstraße West" Coswig	W11	1,07
	Jaspisstraße	66	B-Plan	"Wohngebiet Jaspisstraße"	W3	4,91
Kötitz	Grenzstraße	54	B-Plan	"Industrie- und Gewerbegebiet Grenzstraße"	--	13,90
Neusörnewitz	Cliebener Straße	67	B-Plan	"Gewerbegebiet Neusörnewitz Cliebener Straße"	M5, G2	23,48
Gesamtsumme Stadt Coswig						42,29

Weiterhin ist die Aufhebung des B-Plans Nr. 29 „Mischgebiet Weinböhlaer Straße“ durch die Stadt Coswig geplant, da mit der kompletten Umsetzung des Bebauungsplanes die Planungsziele erfüllt wurden. Der Standort hat sich zu einem attraktiven und beliebten Wohngebiet entwickelt. Selbstständige nicht störende Gewerbebetriebe haben sich nicht angesiedelt, da durch weitere Bauleitplanungen der Stadt Coswig andere Gewerbeflächen zur Verfügung gestellt werden konnten. Im Flächennutzungsplan

sind die Bauflächen im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 29 entsprechend ihrer tatsächlichen Nutzung als Wohnbauflächen dargestellt.

4.7 Informelle Planungen

4.7.1 Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt Coswig 2007¹⁶

Das Städtebauliche Entwicklungskonzept (SEKO) dient in seiner aktuell gültigen Fassung mit Stand vom Juni 2007 als Grundlage einer langfristigen Entwicklungsplanung für das Gesamtgebiet der Stadt Coswig. Unter dem Leitbild **Coswig, junge Stadt am grünen Rande Dresdens** wurden folgende Ziele formuliert: Stabilisierung der Entwicklung und Partizipation an der positiven Entwicklung Dresdens sowie Maßnahmen und Strategien zu den Themen Stadtentwicklung und Wohnen, Wirtschaft / Tourismus, Verkehr, Bildung / Soziales, Umwelt und Finanzen entwickelt.

Das SEKO wurde als Grundlage für die Förderfähigkeit von im Rahmen des „Stadtumbaus Ost“ in der Stadt Coswig geplanten Maßnahmen erarbeitet. Es können somit auf die Gesamtstadtentwicklung abgestimmte Maßnahmen des Rückbaus von Wohnraum, aber auch Aufwertungsmaßnahmen in den Stadtumbaugebieten durchgeführt werden.

In diesem Zusammenhang erfolgte die Aufstellung des Stadtumbaukonzeptes Stufe I¹⁷ vom 01.10.2007, welches die Strategie der Quartierentwicklung der Wohngebietes Dresdner Straße und Spitzgrund bis ca. 2015 aufgezeigt. Im Stadtumbaukonzept wurden Entwicklungsmöglichkeiten in den Stadtumbaugebieten formuliert und Entwicklungsvorgaben für den Stadtumbau aus Sicht des SEKO dargestellt. Die letzten Maßnahmen, die auf dem Teilkonzept Stufe I beruhen, wurden in den Jahren 2013 / 2014 durchgeführt.

Auf Basis des SEKO und der Ergebnisse des Stadtumbaukonzeptes Stufe I wurden im Stadtumbaukonzept Stufe II¹⁸ im Jahr 2012 konkrete Aussagen zu den weiteren geplanten Sanierungs- und Rückbaumaßnahmen für den Zeitraum bis 2020 erarbeitet. Für die Stufe II Stadtumbau wurde die Stadtumbaugebiete Dresdner Straße und Spitzgrund neu abgegrenzt. Die auf dem Teilkonzept Stufe II beruhenden Maßnahmen werden bis zum Jahr 2020 umgesetzt. Insgesamt wurden 632 Wohnungen zurückgebaut. Bei den verbliebenen Maßnahmen handelt es sich um Aufwertungsmaßnahmen im Bereich Freiraum- / Wohnumfeldgestaltung.

¹⁶ Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt, 18.06.2007

¹⁷ Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt, Stadtumbaukonzept Quartierentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund, 01.10.2007

¹⁸ Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt, Stadtumbaukonzept Stufe II Fortschreibung Fachkonzept Wohnen, 24.02.2012

4.7.2 Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Große Kreisstadt Coswig 2010¹⁹

Für die Stadt Coswig wurde bis Dezember 2010 ein Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept erarbeitet. Folgendes allgemeine Ziel gibt das Einzelhandelskonzept aus: „Die Stadt Coswig verfügt historisch bedingt über keine gewachsenen, innerstädtischen Strukturen. In den vergangenen Jahren hat sich ein innerstädtischer Bereich entlang der Bahnhofstraße und Hauptstraße durch umfangreiche Sanierungsaufwendungen und Neubaumaßnahmen positiv entwickelt. Dessen weiterführende Stärkung und qualitativer Ausbau als attraktives Stadtzentrum, jedoch auch die Sicherung der wohnortnahen Versorgung, stellen veritable städtebaulichen Aufgabenstellungen dar und bilden folgerichtig die Schwerpunkte im Einzelhandelskonzept der Stadt Coswig. Die regionale Ausstrahlung als attraktiver Einzelhandelsstandort wird durch ein funktionales Gleichgewicht zwischen innerstädtischen Strukturen und ergänzenden Handelsstandorten angestrebt.“

Innerhalb des Einzelhandelskonzeptes wurden für die Stadt Coswig ein zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Coswig, zwei Nahversorgungszentren: Spitzgrund und Am Ringpark, zwei Nahversorgungslagen: Dresdner Straße und Salzstraße sowie Ergänzungsstandorte festgelegt. Diese sind in der Planzeichnung des Flächennutzungsplans mit einer Randsignatur dargestellt.



Abb. 2. Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt



Abb. 3. Abgrenzung der Nahversorgungszentren Spitzgrund und Am Ringpark

¹⁹ BBE Handelsberatung GmbH: Einzelhandelsstandort – und Zentrenkonzept für die Große Kreisstadt Coswig, Dezember 2010

Abschließend definiert das Einzelhandelskonzept einen Handlungsleitfaden zur Umsetzung der Einzelhandels- und Zentrenkonzeption der Stadt Coswig mit den folgenden Handlungsschwerpunkten:

- 1 – Innenstadtentwicklung
- 2 – Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente
- 3 – Mittelzentrale Versorgungsfunktion
- 4 – Nahversorgungsanlagen
- 5 – Coswiger Nachbarschaftsladen
- 6 – Einzelhandel außerhalb zentraler Versorgungsbereiche
- 7 – Ergänzungsstandorte
- 8 – städtebauliches Entwicklungskonzept

4.7.3 Städtebauliche Untersuchung von Potentialflächen für Wohnbebauung 2012²⁰

Im September 2012 hat die Stadt Coswig mehrere Gebiete innerhalb des Stadtgebietes auf ihr Potential als Wohnbaufläche untersucht.

Die Wohnbauflächen im Gebiet 2 Schulweg / Sörnewitz sind durch den seit 2016 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 56 „Schulweg Sörnewitz“ und im Gebiet 7 Försterstraße durch den seit 2014 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 58 „Försterstraße Neusörnewitz“ entwickelt worden.

Im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans ist die Entwicklung folgender Flächen zu Wohnbauland geplant:

- Gebiet 3 Weinbergstraße > geplante Wohnbaufläche W10
- Gebiet 5 Sandleite > geplante Wohnbaufläche W7
- Gebiet 11 Grenzstraße > geplante Wohnbaufläche W9

²⁰ Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliche Untersuchung von Potentialflächen für Wohnbebauung, September 2012

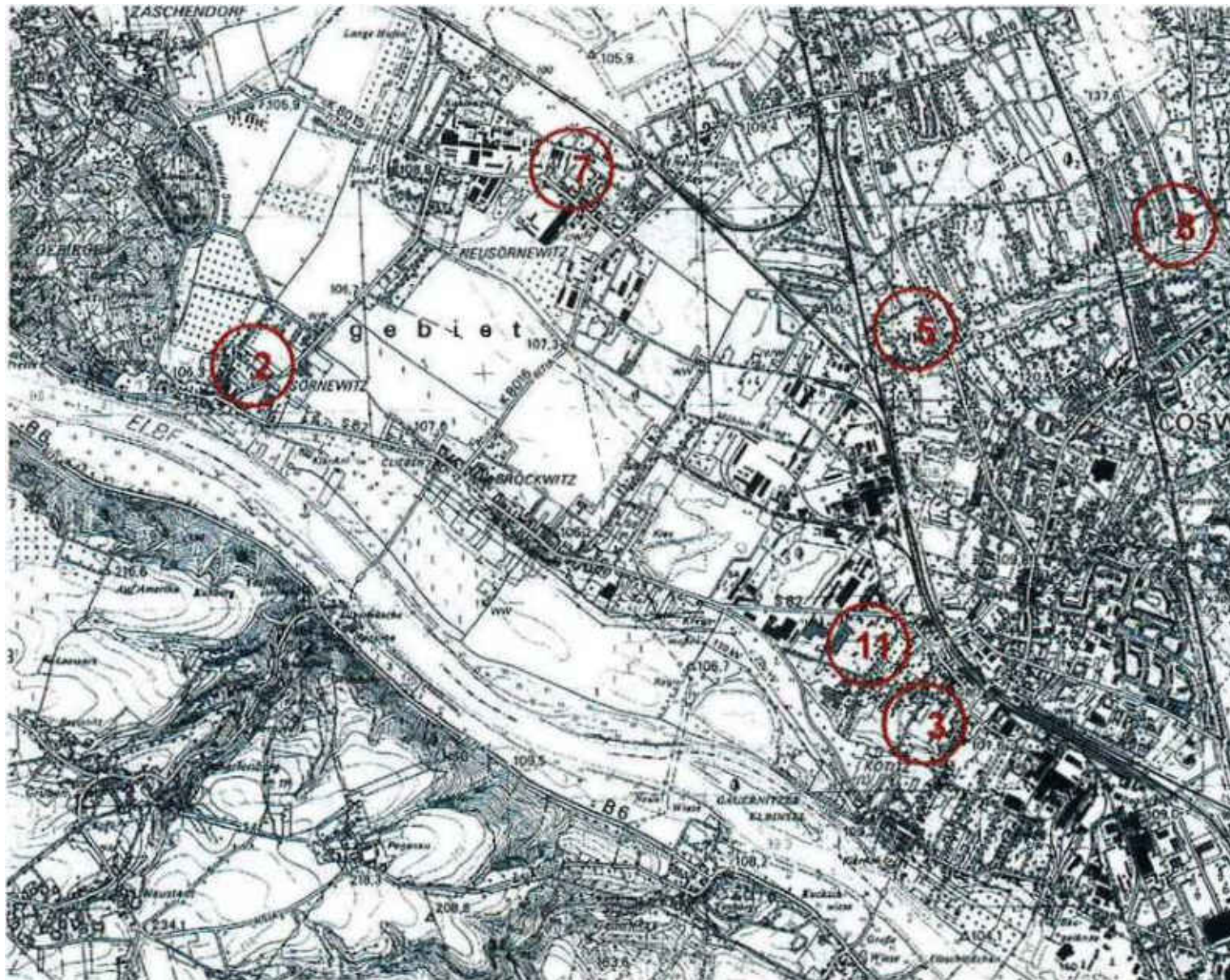


Abb. 4. Untersuchte Potenzialflächen für Wohnbebauung

4.7.4 Fachteil Brachflächenentwicklung 2015²¹

Das Städtebauliche Entwicklungskonzept der großen Kreisstadt Coswig wurde im April 2015 um den Fachteil Brachen (Kap. 4.1.6 SEKO) ergänzt.

Eine wesentliche Besonderheit der städtebaulichen Struktur von Coswig ist der hohe Anteil innerstädtischer Brachen, die zu einem großen Teil in der Phase der industrialisierungsbedingten Stadterweiterung (1870-1948) erschlossen und bebaut wurden und überwiegend seit dem Umstrukturierungsprozess der Wendezeit brach liegen. Bei den Brachflächen handelt es sich vorrangig um ehemalige Gewerbe- und Industriestandorte, Lagerplätze, Abbaufächen sowie Erwerbsgartenbauflächen. Die Brachflächen beinhalten Entwicklungspotenziale und stellen Flächenreserven für Gewerbe/ Industrie, Wohnbauland oder Grünflächen bzw. Naturschutz dar.

²¹ Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt, Fachteil Brachflächenentwicklung, 16.04.2015



Abb. 5. Übersicht
Brachflächen

Gemäß des Leitbildes der Stadt Coswig soll vorrangig vorhandene Brachflächen für die weitere Siedlungsentwicklung genutzt werden. Entsprechende Nutzungsmöglichkeiten ergeben sich aus der Lage, der Nachbarschaft zu schutzbedürftigen Nutzungen und der Erschließungssituation und sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 7: Brachflächen und ihre geplante Nutzung, durch den FNP vorgeschlagen

Nr.	Bezeichnung für Brachfläche	Fläche	geplante Nutzung					Bemerkungen
			Gewerbe	Mischgeb.	Wohnen	Grünfläche	Kompensationsfl.	
1	ehem. Betonwerk Schillerstraße	1,60 ha			1,60			geplante Wohnbaufläche W1
2	Bahnloch Hohensteinstr. / Lehdenweg	2,00 ha				2,00		
3	ehem. Sportplatz	1,00 ha			0,20	0,80		
4	ehem. Gärtnerei Jaspisstraße	3,30 ha			2,70	0,60		anteilig geplante Wohnbaufläche W3 und geplante Grünfläche GF3
5	ehem. Betonsteinwerk Auerstraße	1,80 ha		0,70			1,10	anteilig geplante Grünfläche GF4
6	ehem. Industriegelände Planeta, Werk 4	2,00 ha			2,00			realisiert B-Plan 63
7	Kötitzer Halde	1,90 ha					1,90	im B-Plan 35 festgesetzt
8	ehem. Cowaplast-Werke, südöstlicher Bereich	11,80 ha	11,80					B-Plan 54 in Aufstellung
9	ehem. Gärtnerei Weinbergstraße	1,20 ha			1,20			anteilig geplante Wohnbaufläche W12
10	ehem. Lederwerk sowie Areal des ehem. "Lack-Sportplatzes"	5,20 ha	5,20					
11	ehem. Straßenmeisterei	1,60 ha	1,60					
12	ehem. Sägewerk an der Spitzgrundmühle	0,60 ha				0,60		
13	Gewerbebrache und Deponie südlich der Köhlerstraße	4,10 ha		1,30		2,80		
		38,10 ha	18,60	2,00	7,70	6,80	3,00	

5 DARSTELLUNGEN IM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes orientieren sich an den Vorgaben, die durch das Baugesetzbuch und in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung gemacht werden. Danach werden hauptsächlich Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und gewerbliche Bauflächen unterschieden. Bauliche Nutzungen, die deutlich von diesen Flächenkategorien abweichen, werden als Sonderbauflächen, die näher bezeichnet werden, dargestellt. Öffentliche, kulturelle, soziale und kirchliche Nutzungen werden als Flächen für den Gemeinbedarf dargestellt.

Im Flächennutzungsplan werden sowohl die im Zusammenhang bebauten Ortsteile als auch die planungsrechtlich gesicherten Flächen in Satzungsgebieten nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung als **Wohnbauflächen** bzw. **gemischte Bauflächen** gemäß § 1 Abs. 1 BauNVO dargestellt. Eine Präzisierung in verschiedene Baugebiete (Reine / Allgemeine / Besondere Wohngebiete bzw. Kleinsiedlungsgebiete sowie Misch- / Dorf- / bzw. Kerngebiet) erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung.

Bei den Freiflächen sind Grünflächen mit gegebenenfalls besonderer Zweckbestimmung, etwa Park oder Friedhof darzustellen. Daneben gibt es Flächen für die Landwirtschaft (Erwerbsgartenbau, Weinbau) und Wald, Wasserflächen sowie Flächen für Infrastruktur.

Im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans wurde die **vorhandene Bebauung** zunächst auf Ihre Lage im planungsrechtlichen Innenbereich und die vorhandene Nutzung im Vergleich zum rechtskräftigen FNP 2006 inkl. der Änderungen 1 bis 3 geprüft. Die Überprüfung der Bauflächen erfolgte in einzelnen Karrees unter der Maßgabe „Grundzüge der Flächennutzung“. Einzelne Korrekturen bzw. Arrondierungen wurden im gesamten Stadtgebiet vorgenommen, um den heutigen baulichen Abgrenzungen und der tatsächlichen Nutzung zu entsprechen.

Darstellung von Bauflächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslagen

Bestandsbauflächen wurden hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung im Wesentlichen entsprechend des vorhandenen Nutzungsbestandes (Wohnbauflächen – gemischte Bauflächen - gewerbliche Bauflächen) kategorisiert, der das jeweilige Quartier bzw. den Ortsteil in seinen Grundzügen prägt. Die **Abgrenzung** der Baufläche wurde auf Grundlage des FNP 2006 inkl. der 1. bis 3. Änderung mit einer Bestandsüberprüfung **vor Ort** vorgenommen. Jedoch lässt der Maßstab des Flächennutzungsplans nur die Darstellung der Grundzüge der Flächennutzung zu. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben bestimmt sich überdies nicht nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans und es ergeben sich keine Ansprüche (beispielsweise auf die Erteilung einer Baugenehmigung) aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan.

Die bereits planungsrechtlich durch **Bebauungspläne gesicherten Flächen** wurden entsprechend der dortigen Festsetzungen in ihren Grundzügen in den Flächennutzungsplan übernommen.

Ca. 9 % der dargestellten Bestandsbauflächen im Stadtgebiet Coswig sind von Überschwemmung durch die Elbe und den Lockwitzbach betroffen (Kap. 5.17.4). Eine weitere Entwicklung der Bebauung außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage in die Überschwemmungsgebiete wird strikt vermieden.

Darstellung von Bebauung im planungsrechtlichen Außenbereich

Der Splittersiedlung im westlichen Abschnitt der Auerstraße fehlt der Bebauungszusammenhang zum geschlossenen Bebauungszusammenhang zur Stadt Coswig, sodass diese lediglich als Bestandsbebauung im Außenbereich dargestellt wurde. Die Siedlungsstruktur ist durch großflächige Wiesen und einzeln liegende Häuser geprägt, eine zusammenhängende verdichtende Bauflächenentwicklung würde dem Erhalt der Freiflächen entgegenstehen. Um trotzdem eine geringe bauliche Entwicklung innerhalb des Gebietes zu ermöglichen, hat die Stadt Coswig die Außenbereichssatzung Nr. 59 „Auerstraße West“ aufgestellt.

Der Flächennutzungsplans zeigt darüber hinaus nicht in Bauflächen integrierbare Einzelstandorte (Gebäude und Gebäudegruppen) als „Bestand im Außenbereich“ (z.B. Reitsportanlage „An der Bosel“, Gebäudebestand an der Dresdner Straße zwischen Brockwitz und Sörnowitz). Im Zuge der Gesamtfort-

schreibung des Flächennutzungsplans wurde diese vorhandene Bauung in die Fläche für die Landwirtschaft eingeordnet, um bestimmte Möglichkeiten einer Entwicklung oder Verdichtung nach **§ 35 Bau-gesetzbuch** (BauGB) zu gestatten.

Geplante Bauflächenausweisungen

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass nicht alle planerisch sinnvollen Flächen einer **Siedlungs-entwicklung** zugeführt werden können. Die Strategie ist es deshalb, zunächst Entwicklungspotenziale auf breiter Basis herzustellen, um dann anschließend durch die verbindliche Bauleitplanung diejenigen Potenziale zu entwickeln, die bei der Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Erschließung (d.h. im Hinblick auf den Erschließungsaufwand pro Bauplatz) eine hohe Effizienz versprechen. Dies ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung näher zu untersuchen. Dabei sollen die dargestellten Ziele näher ausgefüllt werden. Mit diesem Vorgehen kann sichergestellt werden, dass eine Zersiedelung der Landschaft durch unkoordinierte Vorgehensweise vermieden wird.

Die **geplanten Flächenausweisungen** berücksichtigen Z 2.2.1.6 des LEP 2013, das heißt eine Siedlungsentwicklung ist im Rahmen der baulichen Eigenentwicklung der Stadt Coswig sowie darüber hinaus als ausgewiesenes Mittelzentrum zulässig. Der Bedarf neuer Bauflächen begründet sich aus der Prognose der Einwohnerentwicklung und der Siedlungstätigkeit. Vorhandene Potenziale wurden dabei berücksichtigt. Diese Herangehensweise entspricht Z 2.2.1.4 des LEP 2013. Besonderes Augenmerk wurde auf Z 2.2.1.3 des LEP 2013 gelegt, wonach die Festsetzung neuer Wohnbaugebiete in zumutbarer Entfernung zu den Versorgungs- und Siedlungskernen erfolgen soll, sowie Z 2.2.1.5, wobei eine flächensparende Siedlungsentwicklung angestrebt werden soll. Bis auf wenige Ausnahmen, wird auf die Erneuerung, Abrundung, Verdichtung und maßvollen Erweiterung des Siedlungsgefüges gesetzt.

Eine wirtschaftliche Siedlungsweise setzt eine Mindestdichte voraus, damit die Mittel für die kommunale Infrastruktur möglichst effektiv eingesetzt werden. Dem entsprechen die landesplanerischen Ziele

- LEP, Z 2.2.1.4 Die Festsetzung neuer Baugebiete außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist nur in Ausnahmefällen zulässig, wenn innerhalb dieser Ortsteile nicht ausreichend Flächen in geeigneter Form zur Verfügung stehen. Solche neuen Baugebiete sollen in städtebaulicher Anbindung an vorhandene im Zusammenhang bebaute Ortsteile festgesetzt werden.
- LEP, Z 2.2.1.9 Eine Zersiedelung der Landschaft ist zu vermeiden.

Um das Ziel Z 2.2.1.7 ausreichend zu berücksichtigen, wurde in der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans der Fachteil Brachen aus dem Jahr 2015 des Städtebauliche Entwicklungskonzept der großen Kreisstadt Coswig (siehe Kap. 4.7.4) berücksichtigt, in welchem die Nachnutzung einzelner Flächen diskutiert wird. Im Flächennutzungsplan sind Vorschläge für die zukünftigen Nutzungen der Brachflächen dargestellt.

5.1 Wohnbauflächen

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bevölkerungsstrukturen, die Eigentumbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen kostensparenden Bauens sowie der Bevölkerungsentwicklung zu berücksichtigen. Der Ermittlung der vorhandenen Wohnbaulandpotenziale sowie der Ausweisung von Bauflächen für den zukünftigen Bedarf kommt daher eine zentrale Bedeutung bei der Erstellung des Flächennutzungsplans zu.

Wohnbauflächen wurden gemäß dem FNP 2006 übernommen und dort ausgewiesen, wo sowohl Nutzung als auch Bauweise keine Änderung der vorwiegenden Wohnnutzung erwarten lassen, beispielhaft sind die Bereiche Dresdner Straße und Am Spitzgrund zu nennen. Das schließt andere untergeordnete Nutzungen nicht aus.

Angrenzend an die ursprüngliche Siedlungsstruktur sowie diese verdichtend haben sich in der jüngeren Vergangenheit Wohnbaustandorte mit Einzel- und Doppelhäusern entwickelt. Da es sich nahezu ausschließlich um Flächen mit Wohnfunktionen handelt, sind diese im Flächennutzungsplan als Wohnbauflächen ergänzt worden.

Die rückwärtigen Grünflächen innerhalb der Wohnquartiere wurden im Zuge der Gesamtfortschreibung überprüft. Wenn die unbebauten Grundstücksflächen eindeutig der vorderliegenden Hauptnutzung zugeordnet werden können, werden diese als Wohnbaufläche entsprechend der angrenzenden Nutzung

dargestellt. Dies betrifft z.B. die bisher dargestellten Grünflächen im Bereich Birkenstraße und Forststraße. Eine innere Nachverdichtung ist damit aber nicht verbunden, da hierfür in der Regel die Erschließung fehlt.

Wenn die langfristige Freihaltung der Flächen zur innerstädtischen Durchgrünung beabsichtigt ist, sind diese weiterhin gemäß des FNPs 2006 als Grünfläche dargestellt, z.B. die großen Wohnhöfe im Gebiet Dresdner Straße.

Wohnbauflächen entlang der Bahntrassen sowie teilweise entlang der Staatsstraßen S 82 und S 84 sind durch Verkehrslärm betroffen (siehe Kap. 5.10). Die Stadt Coswig hält an der Darstellung der bestehenden Nutzung dieser Flächen dennoch fest, da die vorhandene städtebauliche Struktur keine andere sinnvolle Nutzung zulässt und aktive Lärmschutzmaßnahmen in den betroffenen geplanten Wohnbauflächen durch die Stadt Coswig vorgesehen sind, welche im nachfolgenden B-Planverfahren ausformuliert werden.

5.1.1 Vorhandene Wohnbaulandpotenziale

Die vorhandenen Baulandpotenziale ergeben sich daraus, dass innerhalb bereits erschlossener bzw. bauplanungsrechtlich gesicherter Bereiche Grundstücke nicht bebaut sind (Baulücken oder Flächen in rechtskräftigen Bebauungsplänen bzw. städtebaulichen Satzungsgebieten).

Aufgrund der weitgehend privaten Eigentumsverhältnisse besteht i.d.R. kein Zugriff auf die Grundstücksflächen und damit keine Steuerungsmöglichkeit für die Stadt. Neben der konkret vorhandenen bzw. nicht vorhandenen privaten Bauabsicht können außerdem Einschränkungen durch erschwerte Baugrundverhältnisse, oberflächennahen Grundwasserstand oder unverhältnismäßig hohe Erschließungsaufwendungen Hinderungsgründe für die tatsächliche Bebauung der vorhandenen Baulücken sein.

Dennoch wurden diejenigen Flächen, auf denen eine Baugenehmigung für Wohnbebauung auf der Grundlage des § 34 BauGB und damit im planungsrechtlichen Innenbereich zulässig wäre, aufgenommen²². Da über die Ausnutzung dieser Flächenpotenziale im Planungshorizont des Flächennutzungsplanes keine zuverlässigen Aussagen möglich sind, werden sie jedoch nur zur Hälfte in die nachfolgende Bilanzierung eingestellt. Studien verweisen sogar nur auf einen aktivierbaren Anteil bei § 34er Baulücken im Bereich von 20 % bis 40 %^{23,24,25}.

Vorhandene Baulandpotenziale existieren außerdem noch in einigen der im Kap. 4.6 aufgeführten rechtskräftigen bzw. bereits genehmigten Bebauungsplänen gemäß § 10 BauGB oder städtebaulichen Satzungen gemäß § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB²⁶. Für diese Baulücken unter § 30 BauGB wird die Aktivierbarkeit durch die Stadt Coswig aufgrund von Erfahrungen zu Flächenverfügbarkeit und Interessenten eingeschätzt. Das aktivierbare Potential im Bereich der Einfamilienhäuser liegt bei ca. 75 % und im Bereich der Mehrfamilienhäuser bei ca. 50 %.

Innerhalb der Stadt Coswig stehen zum Stichtag 30.09.2017 53 Wohneinheiten (WE) in rechtskräftigen B-Plan- oder Satzungsgebieten für Einfamilienhäuser zur Verfügung (vgl. auch Tabelle 5 in Kapitel 4.6), welche durch die Stadt Coswig im Umfang von 40 WE als aktivierbar angesehen werden. Zum selben Zeitpunkt standen 97 WE für Mehrfamilienhäuser ebenfalls durch Satzungen gesichert zur Verfügung, das aktivierbare Potential hierfür wird mit 48 WE abgeschätzt.²⁷

Außerdem stehen im unbeplanten Innenbereich des § 34 BauGB 76 WE für Einfamilienhausstandorte zur Verfügung, von welchen rechnerisch entsprechend der erläuterten Herleitung 40 WE für den Planungshorizont aktiviert werden können²⁸.

Insgesamt stehen somit im Stadtgebiet Coswig für den Planungshorizont 2030 **Baulandpotenziale von 128 WE** zur Verfügung.

²² Stadt Coswig: Baulücken, Stand 24.01.2018

²³ BBSR-Studie, Befragung von über 400 Gemeinden deutschlandweit zum Thema Innenentwicklung

²⁴ Raum + Ansatz, Ermittlung von Flächenreserven im Regionalverband Ostwürttemberg

²⁵ ruhrFIS Ansatz, Ermittlung von Flächenreserven im Regionalverband Ruhr

²⁶ Stadt Coswig: Baulücken, Stand 24.01.2018

²⁷ Stadt Coswig: Baulücken, Stand 24.01.2018

²⁸ Stadt Coswig: Baulücken, Stand 24.01.2018

Zusätzliche Potentiale können durch Umnutzung von Gebäuden, Sanierung bzw. Modernisierung leerstehender Gebäude, Verdichtung auf bereits bebauten Grundstücken (Aufstockung, Ausbau) sowie Ersatzneubau erschlossen werden.

5.1.2 Wohnbauflächenbedarfsprognose

Der Bedarf an zusätzlicher Wohnfläche lässt sich aus den Parametern

- Ergänzungsbedarf (infolge der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung),
- Auflockerungsbedarf (infolge einer Reduzierung der Belegungsdichte),
- Ersatzbedarf (infolge der Abgängigkeit nicht sanierungsfähigen Wohnraums) sowie
- Veränderungsbedarf (Nachfrage der ortsansässigen Bevölkerung nach anderen Wohnformen, insbesondere durch Erhöhung des Anteils an Wohneigentum)

ableiten.

Grundlage der Wohnbauflächenbedarfsermittlung bildet die dem Flächennutzungsplan zugrunde gelegte Einwohnerzahl von 21.300 für das Jahr 2030 (siehe Kapitel 4.3.3), was einem Zuwachs von 670 Einwohnern gegenüber dem 31.12.2014 entspricht.

Da die Stadt Coswig mit der Ausweisung von Standorten für Einfamilienhausbebauung vor allem für Familien attraktiver werden will, wird davon ausgegangen, dass sich der Trend zur Abnahme der durchschnittlichen Haushaltgrößen im Planungsgebiet nicht weiter fortsetzen wird. Dem wird durch den Ansatz der vorhandenen **Belegungsdichte von 1,768 Einwohner/Wohnung** für den Planungshorizont 2030 Rechnung getragen, wodurch sich **kein zusätzlicher Auflockerungsbedarf** ergibt.

Unter Zugrundelegung der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose von ca. 21.100 EW ergibt sich für das Jahr 2030 ein Bedarf von ca. 11.934 Wohnungen. Dieser kann durch den vorhandenen Bestand von 11.713 Wohnungen²⁹ nicht gedeckt werden, so dass ein **Ergänzungsbedarf von 221 Wohnungen** für den Zeithorizont bis 2030 besteht. Dabei wird berücksichtigt, dass Variante 1 der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose deutlich höhere Zuzugszahlen von Schutzsuchenden und eine zeitweise höhere Geburtenrate beinhaltet³⁰ und damit ein großer Teil des berechneten Ergänzungsbedarfs an Wohnungen im Geschosswohnungsbau angeboten werden sollte. Es wird daher angenommen, dass der ermittelte Ergänzungsbedarf von 221 Wohnungen zu 40 % in Form von Mietwohnungen im **Geschosswohnungsbau / in Mehrfamilienhäusern** (MFH) nachgefragt wird (**88 Wohnungen**).

Der übrige **Ergänzungsbedarf (133 Wohnungen)** zuzüglich des erwarteten Zuzugs **aus dem Umland (80 Wohnungen)** für insgesamt 200 Einwohner bei einer angenommenen Belegungsdichte von 2,5 Einwohner / Wohnung bei Paare oder Kleinfamilie) besteht im **Einfamilienhaus-Sektor**.

Im Geschosswohnungsbau wird darüber hinaus allgemein ein **Ersatzbedarf** von bis zu 1 % für nicht sanierungsfähigen Wohnungsbestand angenommen. Bei einem Bestand von 8.818 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern betrifft das 88 Wohnungen im Planungshorizont. Es wird davon ausgegangen, dass der Ersatz zu 50 % an Ort und Stelle erfolgt, die Bauflächen für den Ersatzbedarf somit innerhalb der Bestandsbauflächen zur Verfügung stehen. Die verbleibenden 50 % bzw. **44 Wohneinheiten** werden im Planungshorizont bis 2030 für **Mehrfamilienhausbebauung** zusätzlich nachgefragt werden, da die zu ersetzenden Wohnungsgrößen sehr gering und daher eine Reduzierung der Anzahl der Wohnungen am bisherigen Standort zu erwarten ist.

Hinsichtlich des **Veränderungsbedarfs** wird angenommen, dass im Planungszeitraum bis zum Jahr 2030 die Mieter von ca. 1,5 % der Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau innerhalb des Stadtgebietes in Einfamilienhäuser ziehen, um Wohneigentum zu bilden. Bei einem Bestand von 8.818 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern betrifft das **132 Wohnungen** im Planungshorizont bzw. ca. 10 Wohnungen pro Jahr, die in Form von Standorten für **Einfamilienhausbebauung** zusätzlich nachgefragt werden.

²⁹ Statistisches Landesamt, Gemeindestatistik, 31.12.2016

³⁰ Statistisches Landesamt, 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030

Wohnbaulandprognose Stadt Coswig	EFH	MFH
Ergänzungsbedarf bis zum Jahre 2030	345 WE	132 WE
Vorhandenes Potenzial im planungsrechtlichen Innenbereich (Kap. 5.1.1) und in Satzungsgebieten (siehe Tabelle 5 in Kapitel 3.6)	- 80 WE	- 48 WE
Zusätzlich erforderlicher Bedarf an Wohneinheiten	265 WE	84 WE

Der Wohnbauflächenbedarf im Geschosswohnungsbau kann theoretisch durch den Leerzug von 132 Wohnungen durch den beschriebenen Veränderungsbedarf gedeckt werden. Im Stadtgebiet Coswig fehlen aber altersgerechte Wohnungen bzw. die Qualität der Wohnungen entspricht nicht mehr der heutigen Anforderungen, so dass der ermittelte Wohnbaulandbedarf im Geschosswohnungsbau von ca. 84 WE weiterhin vorhanden ist.

Gemäß der Wohnbauflächenbedarfsprognose für die Erlebnisregion Dresden 2025+³¹ wird eine Grundstücksfläche pro Wohnung mit 612 m²/WE für EFH und mit 162 m²/WE für MFH zur Ermittlung des Nettobaulandbedarfs angesetzt.

Aus den o.g. Ansätzen ergibt sich folgende Ableitung des Flächenbedarfs für Wohnbauland in der Stadt Coswig, Planungshorizont 2030:

Ergänzungs- und Veränderungsbedarf für Einfamilienhausbebauung

265 Wohnungen x 612 m²/ WE = 16,2 ha Nettowohnbauland
 = 19,5 ha Bruttowohnbauland

Ergänzungs- und Ersatzbedarf für Mehrfamilienhausbebauung

84 Wohnungen x 162 m²/ WE = 1,4 ha Nettowohnbauland
 = 1,7 ha Bruttowohnbauland

Der Nettobedarf ist die Grundlage geplanter Bauflächenausweisungen im Flächennutzungsplan, wobei unterstellt wird, dass der Bruttobaulandbedarf bei neuen Bauflächen in Einfamilienhausgebieten um ca. 20 % bzw. in Gebieten mit Geschosswohnungsbau um 25 % höher liegt als der Nettobaulandbedarf, da zusätzlich Flächen für Verkehrs- und technische Infrastruktur sowie öffentliche Bereiche wie z.B. Spielplätze in den neuen Baugebieten erforderlich sind, die auf der Ebene des Flächennutzungsplans jedoch nicht detailliert dargestellt werden.

Insgesamt ergibt sich für die Stadt Coswig für den Planungshorizont 2030 somit ein **Brutto-Wohnbauflächenbedarf** von **ca. 19,5 ha für Einfamilienhausbau sowie ca. 1,7 ha für Geschosswohnungsbau**. Zur Deckung des Wohnbauflächenbedarfs ist somit die Ausweisung neuer Bauflächen unumgänglich.

5.1.3 Geplante Wohnbauflächenentwicklung

Der Schwerpunkt der Entwicklung zusätzlicher Wohnbauflächen im Gebiet der Stadt Coswig konzentriert sich vorrangig auf die Entwicklung von Wohnbauflächen für Einfamilienhausbebauung sowie Geschosswohnungsbau innerhalb des Stadtgebietes auf die Gemarkungen Coswig, Kötitz und Brockwitz. Die Stadt Coswig möchte somit die vorhandene gut ausgebaute Infrastruktur und vor allem die Potentiale der Innenentwicklung nutzen. Die geplanten Wohnbauflächen W1, W2 und W10 liegen mit einer Fläche von ca. 7 ha auf innerstädtischen Brachflächen, welche somit einer Revitalisierung zu geführt werden.

³¹ Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.: Wohnbauflächenprognose 2027 für die Erlebnisregion Dresden 2025, Juni 2015

Die im Flächennutzungsplan der Stadt Coswig ausgewiesenen neuen Wohnbauflächen sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 8: Wohnbauflächen (Planung)

Gemarkung	Standort	Bauflächen Nr. gemäß Vorentwurfsstand vom 31.08.1018, Entwurfsstand vom 24.05.2019 und 30.04.2020	Bauflächen Nr. gemäß Genehmigungsfassung vom 30.04.2020, redaktionell ergänzt am 31.08.2020	Bebauung	geplante Flächen für EFH in ha	geplante Flächen für MFH in ha	Gesamtfläche in ha	Brache Nr.	Bemerkung
Coswig	Schillerstraße	W1	W1	MFH		1,77	1,77	1	Brache ehem. Betonwerk Schillerstraße (Teilbereich 4)
	Jaspisstraße	W3	W2	EFH	3,83		3,83	4	ehem. Gärtnerei Jaspisstraße (Teilbereich 3), B-Plan in Aufstellung
	Straße des Friedens	W5	W3	EFH	0,55		0,55		
	Innenhof An der Lockwitz	W7	W4	MFH	0,57		0,57		VEP Nr. 64 rechtskäftig
	Innenhof Kiefernstraße	W8	W5	MFH	0,46		0,46		
	Hohensteinstraße	W20	W6	EFH	0,65		0,65		
Brockwitz	Sandleite	W10	W7	EFH	1,70		1,70		(Teilbereich 5)
	Buschweg	W14	W8	EFH	2,19		2,19		Biotop ausgrenzen
Kötitz/Coswig	Westliche Grenzstraße	W11	W9	EFH	0,97		0,97		(Teilbereich 2a) B-Plan in Aufstellung
Kötitz	Weinbergstraße	W12	W10	EFH	3,80		3,80	9	ehem. Gärtnerei Weinbergstraße (Teilbereich 2)
Sömewitz	Elbastraße	W19	W11	EFH	0,51		0,51		(Teilbereich 2a)
Gesamtsumme Stadt Coswig					15,23	1,77	17,00		

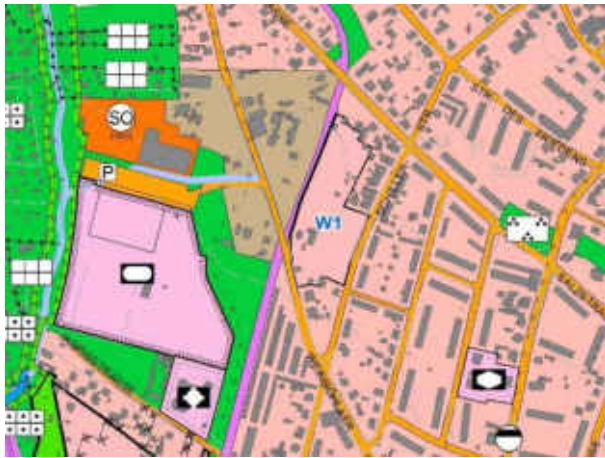
Im Laufe der Bearbeitung des Flächennutzungsplans über den Vorentwurf und den Entwurf in der 1. und 2. Fassung erfolgte eine Reduzierung der Bauflächen aufgrund gegenstehender Belange. Um die Zusammenhänge zwischen den Bauflächen und den dazu abgegebenen Stellungnahmen im Zuge der frühzeitigen und der formellen Beteiligung zu erhalten, sind in der vorhergehenden Tabelle die ursprüngliche „alte“ Bauflächen-Nr. sowie die fortlaufende „neue“ Bauflächen-Nr. aufgeführt.

Die Erweiterungsstandorte ergeben sich aus städtebaulichen und fachlichen Gesichtspunkten unabhängig von den derzeitigen Eigentumsverhältnissen. Insofern ist auch dabei – ebenso wie bei den Baulücken im Innenbereich - eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der zeitlichen Verfügbarkeit gegeben. Eine planungsrechtliche Sicherung der dargestellten Wohnbauflächen mittels verbindlicher Bauleitplanung oder städtebaulicher Satzungen erfolgt daher auf Grundlage des Flächennutzungsplans schrittweise in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs.

Grundsätzlich sind neben den fachlichen Belangen wie z.B. Immissionsschutz oder Naturschutz die Wirtschaftlichkeit der Entwicklung der Bauflächen, die Nutzung vorhandener Infrastruktur sowie die Flächenverfügbarkeit zu beachten.

Nachfolgend werden die Entwicklungsstandorte für Wohnen innerhalb des Stadtgebietes Coswigs kurz begründet:

Coswig, Schillerstraße, Wohnbaufläche, W1 (1,77 ha)



Die geplante Wohnbaufläche W1 liegt zwischen der Schillerstraße, der Weinböhlauer Straße sowie der Straßenbahntrasse und ist im Brachflächenkonzept der Stadt Coswig (siehe auch Kap. 4.7.4) unter Nr. 1 Brache ehemaliges Betonwerk Schillerstraße erfasst. Mit der Entwicklung des Wohnstandortes Schillerstraße auf einer innerstädtischen Brache nutzt die Stadt Coswig entsprechend ihres Leitbildes die vorhandenen Potentiale der Innenentwicklung und der Nachverdichtung aus.

Der Standort ist aufgrund seiner zentrumsnahen Lage sowie dem Charakter der Umgebungsbebauung vorrangig für Geschosswohnungsbau geeignet. Die Stadt Coswig verfolgt folgende Planungsziele und städtebauliche Prämissen:

- effiziente Flächenausnutzung durch hohe bauliche Dichte der Wohngebäude,
- Freihaltung der Wohnquartiere von Autoverkehr durch Anordnung von Tiefgaragen für den motorisierten Individualverkehr und zentralen Besucherparkplätzen an der Eigenheimstraße,
- Beschränkung der oberirdischen Quartierserschließung auf Zufahrt für Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge,
- Fußläufige Wegeverbindung durch das Wohnquartier Nord zur Haltestelle Salzstraße,
- Wohnumfeldgestaltung mit Aufenthaltsqualität für die Anwohner unter verschiedenen nutzerspezifischen Aspekten (Kinderspielplätze, Grillplatz, Ruhezone mit Bänken u.a.),
- Durchgrünung mittels Gehölzen zur Gliederung der Freiflächen und
- Einbindung in das städtische Fernwärmenetz.

Unmittelbar westlich der ausgewiesenen Wohnbaufläche führt die Straßenbahntrasse vorbei und südlich verläuft außerdem die S 84 angrenzend vorbei. In der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist durch entsprechende Schallimmissionsgutachten der notwendige Schallschutz (aktiv/ passiv) zu ermitteln und festzusetzen. Hierfür sind die Lärmindizes der DIN 4109 maßgeblich. Mögliche weitere Auswirkungen werden im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan benannt.

Coswig, Jaspisstraße, Wohnbaufläche, W2 (3,83 ha)



Der geplante Wohnstandort an der Jaspisstraße liegt ebenfalls auf einer im Brachflächenkonzept der Stadt Coswig (siehe auch Kap. 4.7.4 Nr. 4) erfassten Fläche. Auf der Brache der ehemalige Intensivgärtnerei Jaspisstraße stehen zurzeit noch vier große Betriebsgebäude, ein Schornstein sowie die im Boden verbliebene Rückstände der ehemaligen Gewächshäuser. Mit der Überplanung des Geländes als Wohnstandort will die Stadt Coswig geordnete Verhältnisse einschließlich Abbrüchen und Bodensanierung schaffen. Auf den vorhandenen Altbaumbestand wird im nachfolgenden B-Planverfahren Rücksicht genommen.

Unmittelbar östlich der Wohnbaufläche erstrecken sich die Flächen des „Interkulturellen Garten“. Die Stadt Coswig ist sich der Bedeutung des „Interkulturellen Gartens“ bewusst, aber um die Erschließung des Wohnstandortes zu gewährleisten, ist die Überplanung eines Teils der Gartenflächen notwendig. Im Gegenzug stellt die Stadt Coswig eine Ersatz- bzw. Tauschfläche für den „Interkulturellen Garten“ unmittelbar südlich angrenzend zur Verfügung.

Die geplante Baufläche wird von einem Vorbehaltsgebiet vorbeugender Hochwasserschutz mit der Funktion „Anpassung von Nutzungen“ der in Aufstellung befindlichen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge überlagert.

Die ausgewiesene Wohnbaufläche liegt zwischen zwei unmittelbar vorbeiführenden Bahntrassen zum einen der Straßenbahn im Osten und zum anderen der Eisenbahn im Westen. In der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist durch entsprechende Schallimmissionsgutachten der notwendige Schallschutz (aktiv/ passiv) zu ermitteln und festzusetzen. Hierfür sind die Lärmindizes der DIN 4109 maßgeblich. Mögliche weitere Auswirkungen werden im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan benannt. Westlich angrenzend an die Wohnbaufläche ist die Grünfläche GF3 als Standort für Erholungsgärten geplant, dieser dient auch als Abschirmung zur westlich vorbeiführenden Haupteisenbahnstrecke.

Die genannten Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Coswig, Straße des Friedens, Wohnbaufläche W3 (0,55 ha)



Zur Abrundung der Bebauung entlang der Straße des Friedens und entsprechend ihres Leitbildes der Kompakten Stadt will die Stadt Coswig die geplante Wohnbaufläche W3 entwickeln.

Von der Überplanung sind Erholungsgärten betroffen. Die Pachtverhältnisse der im Gebiet vorhandenen Gärten sollen nur sehr langfristig und unter Beachtung von sozialen Gesichtspunkten gelöst werden. Außerdem stellt die Stadt Coswig rechtzeitig und unter Beachtung des Bedarfs an Erholungsgärten entsprechende Ausweichflächen zur Verfügung (siehe Kap. 5.9.2).

Bei der Entwicklung des Wohngebietes finden ein geringer Versiegelungsgrad und eine starke Durchgrünung besondere Berücksichtigung. Die vorhandenen Wegebeziehungen innerhalb des Gebietes werden angemessen im nachfolgenden B-Planverfahren berücksichtigt werden.

Folgende Hinweise bestehen zu den notwendigen Erschließungsmaßnahmen:

- Auswechslung der öffentlichen Trinkwasserleitung
- Trinkwasser-Einzelanschlüsse für straßenanliegende Grundstücke möglich
- Verlegung eines öffentlichen Abwasserkanals bis zum Käthe-Kollwitz-Weg
- Versickerung des anfallenden Regenwassers

Östlich der ausgewiesenen Wohnbaufläche führt die Bahntrasse 6248 Leipzig-Dresden vorbei. Die Bauflächenausweisung berücksichtigt einen Mindestabstand der Bebauung von ca. 70 m zur Bahntrasse, um einen Korridor für mögliche aktive Schallschutzmaßnahmen offen zu halten. Unmittelbar westlich der ausgewiesenen Wohnbaufläche führt die Straßenbahntrasse vorbei. In der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist durch entsprechende Schallimmissionsgutachten der notwendige Schallschutz (aktiv/ passiv) zu ermitteln und festzusetzen. Hierfür sind die Lärmindizes der DIN 4109 maßgeblich. Außerdem plant die DB Netz AG zum Schutz der schon vorhandenen Wohnbebauung (Anne-Frank-Weg und Straße des Friedens) im Rahmen des bundesweiten Lärmsanierungsprogramms Schallschutzmaßnahmen an dieser Haupteisenbahnstrecke. Mögliche Auswirkungen werden im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan benannt.

Diese Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Coswig, Innenhof An der Lockwitz, Wohnbaufläche W4 (0,57 ha)



Für die geplante Wohnbaufläche W4 im Norden Coswigs ist der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 64 „Junges Wohnen im Spitzgrund“ Coswig seit der zweiten Hälfte 2018 bereits rechtskräftig. Der Standort wird derzeit bebaut.

Die ausgewiesene Wohnbaufläche wird durch die westlich vorbeiführende Bahntrasse durch Verkehrslärmimmissionen beeinträchtigt. Im Zuge des genannten Bebauungsplanverfahrens wurde für das Baugebiet eine Schallimmissionsprognose erarbeitet. Hieraus wurden Festsetzungen zum passiven Schallschutz an Wohngebäuden bereits eingeleitet. Die DB Netz AG plant langfristig außerdem im Rahmen ihres Lärmsanierungsprogramms Schallschutzmaßnahmen an dieser Hauptbahnstrecke.

Coswig, Innenhof Kiefernstraße, Wohnbaufläche W5 (0,46 ha)



Zur innerörtlichen Verdichtung der Wohnbebauung im Norden Coswigs ist die Einordnung eines Wohnstandortes rückwärtig der vorhandenen Bebauungen entlang der Niederauer Straße, der Nordstraße, der Siedlerstraße sowie der Kiefernstraße vorgesehen.

Folgende Hinweise bestehen zu den notwendigen Erschließungsmaßnahmen:

- öffentliche Erschließung mit Trinkwasser und Abwasser notwendig (nicht vor 2023 möglich)
- innere Erschließung über Bauträger erforderlich
- Versickerung des anfallenden Regenwassers

Westlich der ausgewiesenen Wohnbaufläche liegt eine Hauptbahntrasse. In der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist durch entsprechende Schallimmissionsgutachten der notwendige Schallschutz (aktiv/ passiv) zu ermitteln und festzusetzen. Hierfür sind die Lärmindizes der DIN 4109 maßgeblich. Die DB Netz AG plant außerdem langfristig im Rahmen ihres Lärmsanierungsprogramms Schallschutzmaßnahmen an dieser Hauptbahnstrecke. Mögliche Auswirkungen werden im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan benannt.

Diese Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Coswig, Hohensteinstraße , Wohnbaufläche, W6 (0,65 ha)



Zur Abrundung rückwärtig der Bauung entlang der Hohensteinstraße ist die geplante Wohnbaufläche W20 dargestellt. Die geplante Bebauung soll die Lücke zwischen der westlich vorhandenen Einfamilienhäuser am Lehdenweg und den Gebäuden Hohensteinstraße 51a bis 51d schließen.

Die geplante Wohnbaufläche W20 wird von der Ferngasleitung FGL 02 Lauchhammer - Weißig gequert. Entsprechend der Stellungnahme der GDMcom vom 12.08.2019 ist für die Ferngasleitung 02 der ONTRAS Gastransport GmbH eine Schutzstreifenbreite von 8,00 m zu berücksichtigen.

Die Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Brockwitz, Sandleite, Wohnbaufläche W7 (1,70 ha)



Zwischen der vorhandenen Bebauung entlang der Weinböhlauer Straße und der Kleingartenanlage an der Sandleite ist die geplante Wohnbebauung W7 eingeordnet zur Schaffung zusätzlicher Einfamilienhausstandorte im Randbereich des Siedlungskern Coswigs. Die Stadt Coswig strebt für den Standort an der Sandleite eine lockere Bebauung mit einem hohen Grünanteil an.

Westlich der ausgewiesenen Wohnbaufläche führt in ca. 180 m eine Haupteisenbahntrasse vorbei. In der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist durch entsprechende Schallimmissionsgutachten der notwendige Schallschutz (aktiv/ passiv) zu ermitteln und festzusetzen. Hierfür sind die Lärmdizes der DIN 4109 maßgeblich.

Mögliche Auswirkungen werden im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan benannt. Dieser Belang ist in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Brockwitz, Buschweg, Wohnbaufläche W8 (2,19 ha)



Zur maßvollen Verdichtung der Bebauung im Norden Coswigs ist der Wohnstandort W14 rückwärtig des Buschweges geplant. Die Stadt Coswig strebt eine lockere Bebauung mit einem hohen Grünanteil unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes an.

Unmittelbar westlich an die geplante Wohnbaufläche grenzen gesetzlich geschützte Biotop, diese sind zu beachten und eine Beeinträchtigung dieser ist auszuschließen.

Westlich an das Biotop und die ausgewiesene Wohnbaufläche angrenzend führt die Straßenbahntrasse vorbei. In der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist durch entsprechende

Schallimmissionsgutachten der notwendige Schallschutz (aktiv/ passiv) zu ermitteln und festzusetzen.

Hierfür sind die Lärmindizes der DIN 4109 maßgeblich. Mögliche weitere Auswirkungen werden im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan benannt.

Diese Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Kötitz/ Coswig, Westliche Grenzstraße, Wohnbaufläche W9 (0,97 ha)



In Kötitz sind zwei Wohnbauflächen geplant. Die erste geplante Wohnbaufläche erstreckt sich beidseitig der Grenzstraße im Osten von Kötitz. Nördlich der Grenzstraße ist eine einreihige und nach Süden eine max. zweireihige Bebauung vorgesehen.

In der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung ist der westlich benachbarte Gartenbaubetrieb zu beachten und Beeinträchtigung dieses Betriebes sind auszuschließen (Gebäudeanordnung und -gestaltung im Zusammenhang mit der Schattenwirkung).

Der Anschluss des Baugebietes an den vorhandenen Abwasserkanal ist nicht problemlos möglich (zu flache Lage und zu geringe Dimensionierung). Zur Erschließung des geplanten Wohnstandortes ist die Neuverlegung einer ausreichend dimensionierten Abwasserleitung mit Pumpenanlagen notwendig.

Die genannten Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Kötitz, Weinbergstraße, Wohnbaufläche W10 (3,80 ha)



Die zweite Wohnbaufläche innerhalb der Gemarkung Kötitz - W10 liegt zwischen der Weinbergstraße und der Römerstraße. Sie ist teilweise im Brachflächenkonzept der Stadt Coswig (siehe auch Kap. 4.7.4) unter Nr. 9 ehem. Gärtnerei Weinbergstraße erfasst. Unter Berücksichtigung der Wegeverbindung zwischen Weinbergstraße und Kötitzer Bad sowie der größtmöglichen Erhaltung des vorhandenen Gehölzbestandes soll die Fläche der ehemaligen, seit vielen Jahren brachgefallenen Gärtnerei im Osten und der gärtnerisch genutzten Flächen im Westen zur Entwicklung eines Wohnstandortes abseits von Lärmbelastungen, Überschwemmungsgebiet, geschützten Biotopen oder anderen entgegenstehenden naturschutzrechtlichen Belangen entwickelt werden.

Die Fläche befindet sich im Abstrom des ehemaligen Industriestandortes (SALKA Fläche 80200627 ehemaliges Druckmaschinenwerk Planeta, Betriebsteil 4) mit bekannten großräumigen Grundwasserverunreinigungen. Folgende Grundwassernutzungen sind damit im Bereich der Wohnbaufläche ausgeschlossen. Die Verwendung von Grundwasser:

- zum Trinken, Kochen, zur Zubereitung von Speisen und Getränken,
- zur Körperpflege und -reinigung,
- zum Befüllen von Schwimm- und Planschbecken,
- zum Reinigen von Gegenständen, die bestimmungsgemäß mit Lebensmitteln in Berührung kommen, z. B. Spülen von Geschirr,
- zum Reinigen von Gegenständen, die bestimmungsgemäß nur vorübergehend mit dem menschlichen Körper in Kontakt kommen, z. B. Wäsche waschen,

- zum Waschen von Obst und Gemüse und
- zur Verwendung für den Betrieb von Wärmepumpenanlagen, insbesondere der Form Wasser/Wasser-Wärmepumpen.

Die genannten Hinweise sind für die nachfolgende Bauleitplanung relevant. Grundwassernutzungen sind ggf. auszuschließen und/ oder einzuschränken und dies kann sowohl die Grundwasserentnahme z.B. für Bewässerungszwecke als auch die Grundwassereinleitung / -versickerung betreffen.

Folgende Hinweise bestehen zu den notwendigen Erschließungsmaßnahmen:

- Auswechslung der öffentlichen Trinkwasserleitung erforderlich
- straßenanliegende Grundstücke sind abwasserseitig teilweise öffentlich bereits vorerschlossen
- Anschlussstelle für innere Erschließung vorerschlossen
- Versickerung des anfallenden Regenwassers

Diese Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Sörnewitz, Elbgastraße, Wohnbaufläche W11 (0,51 ha)



Der geplante Wohnbaustandort W11 schließt die maßvolle Erweiterung in Sörnewitz ab und erstreckt sich ausschließlich straßenbegleitend entlang der Westseite der Elbgastraße, um die dezentrale Lage des Standortes im Stadtgebiet zu berücksichtigen.

Zur Bewirtschaftung der rückwärtig liegenden landwirtschaftlich genutzten Fläche ist eine ausreichend breite Feldzufahrt im nachfolgenden B-Planverfahren zu berücksichtigen.

Die Fläche befindet sich im Abstrom des ehemaligen Industriestandortes (SALKA Fläche 80200653 ehemalige Elektrowärme Sörnewitz) mit bekannten großräumigen Grundwasserverunreinigungen. Folgende Grundwassernutzungen sind damit im Bereich der Wohnbaufläche ausgeschlossen. Die Verwendung von Grundwasser:

- zum Trinken, Kochen, zur Zubereitung von Speisen und Getränken,
- zur Körperpflege und -reinigung,
- zum Befüllen von Schwimm- und Planschbecken,
- zum Reinigen von Gegenständen, die bestimmungsgemäß mit Lebensmitteln in Berührung kommen, z. B. Spülen von Geschirr,
- zum Reinigen von Gegenständen, die bestimmungsgemäß nur vorübergehend mit dem menschlichen Körper in Kontakt kommen, z. B. Wäsche waschen,
- zum Waschen von Obst und Gemüse und
- zur Verwendung für den Betrieb von Wärmepumpenanlagen, insbesondere der Form Wasser/Wasser-Wärmepumpen.

Die genannten Hinweise sind für die nachfolgende Bauleitplanung relevant. Grundwassernutzungen sind ggf. auszuschließen und/ oder einzuschränken und dies kann sowohl die Grundwasserentnahme z.B. für Bewässerungszwecke als auch die Grundwassereinleitung / -versickerung betreffen.

Folgende Hinweise bestehen zu den notwendigen Erschließungsmaßnahmen:

- Neuverlegung der öffentlichen Trinkwasserleitung einschließlich der Hausanschlussleitungen erforderlich
- Herstellung einzelner öffentlicher Abwasserhausanschlusskanäle notwendig
- Versickerung des anfallenden Regenwassers

Die geplante Baufläche wird von einem Vorbehaltsgebiet vorbeugender Hochwasserschutz mit der Funktion „Anpassung von Nutzungen“ der in Aufstellung befindlichen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge überlagert. Die Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

5.2 Gemischte Bauflächen

5.2.1 Vorhandene gemischte Bauflächen

Die aus der traditionellen Dorffunktion (Nutzung für Landwirtschaft und Wohnstätten) hervorgegangene Struktur zeigen im Wesentlichen alle dörflichen Ortskerne im Plangebiet, so dass die Ortskerne von Sörnwitz, Brockwitz und Kötitz, welche auch weiterhin durch eine gemischte Nutzung gekennzeichnet sind, als gemischte Baufläche entsprechend des FNP 2006 dargestellt sind. Die Abgrenzung der gemischten Baufläche innerhalb der Ortslage Sörnwitz wurde entsprechend der Klarstellungssatzung Nr. 47 S angepasst.

Weiterhin sind Teile des innerstädtischen Bereiches von Coswig und Neusörnwitz sowie Bereiche entlang der Bahnlinien, die sich durch Gemengelagen auszeichnen oder durch ihre Bebauung mit durchmischten Strukturen geprägt sind, als gemischte Baufläche einzustufen. Mit der Darstellung **gemischter Bauflächen** wird dem planerischen Willen Ausdruck verliehen, die typische Verbindung von Wohnfunktion und Handel im Stadtzentrum bzw. die Verbindung von Wohnen und der Unterbringung von örtlichen Handwerksbetrieben und anderen das Wohnen nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie von Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe in den Dorfkernen zu erhalten und zu stärken.

5.2.2 Geplante gemischte Bauflächen

Erweiterungen von gemischten Bauflächen wurden in erster Linie immissionsbedingt und aufgrund des Charakters der Umgebungsbebauung vorgenommen. Wohnnutzung ist in den Mischgebieten zu unterschiedlich hohen Anteilen enthalten. Durchschnittlich ist davon auszugehen, dass der Umfang des Wohnens bei ca. 50 % liegt.

Darüber hinaus sind gewerbliche Unternehmen innerhalb der gemischten Bauflächen zulässig, sofern von diesen keine störenden Emissionen ausgehen. Ein Teil der Bauflächen des Plangebietes entspricht der Flächennutzung **Gemischte Baufläche**. Handelseinrichtungen, teilweise landwirtschaftliche und gewerbliche (v.a. handwerkliche) Betriebs- und Wohnstätten befinden sich in einer kleinräumig verzahnten Zuordnung, die den Charakter dieser Gebiete prägt.

Erweiterungen von **gemischten Bauflächen** wurden im Umfang von ca. 1 ha vorgenommen. Generell ist davon auszugehen, dass innerhalb der gemischten Bauflächen die Voraussetzungen nur für die Ansiedlung klein- und mittelständischer Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, gegeben sind. Derartige Nutzung ist in den unterschiedlichen Mischgebieten zu unterschiedlich hohen Anteilen enthalten. Durchschnittlich ist davon auszugehen, dass der Umfang gewerblicher Nutzungen sowie der Umfang an Wohnbebauung bei jeweils ca. 50 % der Fläche, d.h. bei ca. 0,5 ha liegt.

Die im Flächennutzungsplan der Stadt Coswig ausgewiesenen geplanten gemischten Bauflächen sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 9: Gemischte Bauflächen (Planung)

Gemarkung	Standort	Bauflächen Nr. gemäß Vorentwurfstand vom 31.08.1018, Entwurfsstand vom 24.05.2019 und 30.04.2020	Bauflächen Nr. gemäß Genehmigungsfassung vom 30.04.2020, redaktionell ergänzt am 31.08.2020	Bebauung	geplante Flächen für EFH in ha	geplante Flächen für MFH in ha	Gesamtfläche in ha	Brache Nr.	Bemerkung
Kötitz	Brockwitzer Straße	M2	M1	EFH	0,15		0,15		(Teilbereich 2b)
Sörnwitz	Giebener Straße	M5	M2	EFH		0,84	0,84		
Gesamtsumme Stadt Coswig					0,15	0,84	0,99		anteilig für Wohnbebauung: 0,7 ha

Im Laufe der Bearbeitung des Flächennutzungsplans über den Vorentwurf und den Entwurf in der 1. und 2. Fassung erfolgte eine Reduzierung der Bauflächen aufgrund gegenstehender Belange. Um die Zusammenhänge zwischen den Bauflächen und den dazu abgegebenen Stellungnahmen im Zuge der

frühzeitigen und der formellen Beteiligung zu erhalten, sind in der vorhergehenden Tabelle die ursprüngliche „alte“ Bauflächen-Nr. sowie die fortlaufende „neue“ Bauflächen-Nr. aufgeführt.

Nachfolgend werden die Entwicklungsstandorte für eine gemischte Nutzung innerhalb des Stadtgebietes Coswigs kurz begründet:

Kötitz, Brockwitzer Straße, Gemischte Baufläche, M1 (0,15 ha)



Der Standort der geplanten gemischten Baufläche für maximal 2 Baugrundstücke orientiert sich an der gegenüberliegenden Bebauung entlang der Brockwitzer Straße und rundet die Siedlung Kötitz an ihrem westlichen Rand ab.

Auf dem westlichen Teil der geplanten Baufläche befindet sich eine Streuobstwiese, welche ein gesetzlich geschütztes Biotop ist. Der überwiegende Teil der Streuobstwiese liegt aber außerhalb der Flächenausweisung der geplanten gemischten Baufläche. Der Ausgleich kann innerhalb der angrenzenden Streuobstwiesen im Westen und Norden erfolgen. Mögliche Auswirkungen werden im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan benannt.

Die Fläche befindet sich im Abstrom des ehemaligen Industriestandortes (SALKA Fläche 80200627 ehemaliges Druckmaschinenwerk Planeta, Betriebsteil 4) mit bekannten großräumigen Grundwasserunreinigungen. Folgende Grundwassernutzungen sind damit im Bereich der Wohnbaufläche ausgeschlossen. Die Verwendung von Grundwasser:

- zum Trinken, Kochen, zur Zubereitung von Speisen und Getränken,
- zur Körperpflege und -reinigung,
- zum Befüllen von Schwimm- und Planschbecken,
- zum Reinigen von Gegenständen, die bestimmungsgemäß mit Lebensmitteln in Berührung kommen, z. B. Spülen von Geschirr,
- zum Reinigen von Gegenständen, die bestimmungsgemäß nur vorübergehend mit dem menschlichen Körper in Kontakt kommen, z. B. Wäsche waschen,
- zum Waschen von Obst und Gemüse und
- zur Verwendung für den Betrieb von Wärmepumpenanlagen, insbesondere der Form Wasser/Wasser-Wärmepumpen.

Die genannten Hinweise sind für die nachfolgende Bauleitplanung relevant. Grundwassernutzungen sind ggf. auszuschließen und/ oder einzuschränken und dies kann sowohl die Grundwasserentnahme z.B. für Bewässerungszwecke als auch die Grundwassereinleitung / -versickerung betreffen.

Folgende Hinweise bestehen zu den notwendigen Erschließungsmaßnahmen:

- Erschließung von straßenanliegenden Einzelgrundstücken von der Brockwitzer Straße möglich
- Versickerung des anfallenden Regenwassers
- Auf dem südlich angrenzenden Flurstück 68/4 der Gemarkung Kötitz verläuft der Abwassersammelkanal M-2 mit Beachtung der vorgegebenen Schutzstreifenbreite von 10 m.

Das Mischgebiet befindet sich in der Nähe der Hochspannungsfreileitung. Durch den Leitungsbetrieb sind Lärmimmissionen möglich.

Die geplante Baufläche wird außerdem von einem Vorbehaltsgebiet vorbeugender Hochwasserschutz mit der Funktion „Anpassung von Nutzungen“ der in Aufstellung befindlichen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge überlagert.

Die genannten Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Sörnwitz, Cliebener Straße, Gemischte Baufläche, M2 (0,84 ha)



Eine weitere geplante gemischte Baufläche ist innerhalb der Ortslage Sörnwitz dargestellt. Sie erstreckt sich zwischen dem vorhandenen Mischgebiet an der Fabrikstraße und dem Gewerbegebiet an der Cliebener Straße und erweitert das Angebot für mischgebietstypische Nutzungen.

Die geplante gemischte Baufläche wird von einem Vorbehaltsgebiet vorbeugender Hochwasserschutz mit der Funktion „Anpassung von Nutzungen“ der in Aufstellung befindlichen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge überlagert. Dieser genannte Belang ist in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

5.2.3 Zusammenfassende Bewertung der neu ausgewiesenen Wohn- und gemischten Bauflächen

In der Stadt Coswig werden insgesamt zusätzliche Bauflächen für **Einfamilienhausbebauung im Umfang von ca. 15,4 ha** sowie für **Geschosswohnungsbau im Umfang von ca. 2,6 ha** ausgewiesen. Dieser Umfang unterschreitet den pauschal errechneten Bedarf von ca. 19,5 ha Bruttowohnbaulandausweisung für Einfamilienhausbebauung, übersteigt aber den pauschal errechneten Bedarf von ca. 1,7 ha Bruttowohnbaulandausweisung für Geschosswohnungsbau und entspricht dem allgemeinen Trend zur Verdichtung der Bebauung in Höhe und Dichte vor allem in der Innenstadt Coswigs entsprechend Leitbild der Stadt Coswig. Die Flächenausweisungen übersteigen in Summe aber nicht den Bedarf.

Die Annahmen zur Dichte der Bebauung innerhalb der einzelnen geplanten Bauflächen werden in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung geprüft, so dass ggf. auch höhere Dichten in den einzelnen Baugebieten erzielt werden können, um den Bedarf an Wohneinheiten innerhalb des Stadtgebietes Coswig decken zu können. Innerhalb des langen Planungshorizontes des Flächennutzungsplanes ist außerdem eine planerische Nachsteuerung durch die Stadt Coswig möglich, so dass die Flächenausweisungen für Wohnbauflächen bzw. gemischte Bauflächen seitens der Stadt Coswig als vertretbar und den Zielen des Landesentwicklungsplans 2013 sowie des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge 2009 entsprechend angesehen werden:

Z 2.2.1.3 Die Festsetzung neuer Wohnbaugebiete soll in zumutbarer Entfernung zu den Versorgungs- und Siedlungskernen erfolgen. / **Z 2.2.1.9** Eine Zersiedelung der Landschaft ist zu vermeiden.

- die Siedlungsentwicklung mit der Ausweisung neuer Wohnbaugebiete konzentriert sich auf Innenentwicklungsstandorte bzw. auf Randbereiche der Kernstadt Coswig

Z 2.2.1.4 Die Festsetzung neuer Baugebiete außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist nur in Ausnahmefällen zulässig, wenn innerhalb dieser Ortsteile nicht ausreichend Flächen in geeigneter Form zur Verfügung stehen. Solche neuen Baugebiete sollen in städtebaulicher Anbindung an vorhandene im Zusammenhang bebaute Ortsteile festgesetzt werden.

- Im Rahmen der Bestanderfassung wurde das vorhandene Potenzial an Bauflächen für Wohnbebauung ermittelt und vorrangig für die Deckung des Ergänzungsbedarfs herangezogen. Darüber hinaus wird angenommen, dass Bauflächen für den Ersatzbedarf im Wesentlichen im Bestand zur Verfügung stehen.
- Da sich die Bauflächenausweisungen für 3 geplante Wohnbauflächen auf Brachen mit einer Gesamtfläche von ca. 7 ha konzentrieren, wird dem Grundsatz nach sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung getragen.
- In Brockwitz, Kötitz und Sörnwitz werden kleinere Arrondierungen des Ortsrandes bzw. der Innenentwicklung städtebaulich für sinnvoll erachtet.
- Alle geplanten Baugebiete befinden sich in städtebaulicher Anbindung an vorhandene im Zusammenhang bebaute Ortsteile.

Z 2.2.1.6 Eine Siedlungsentwicklung, die über den aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung, aus den Ansprüchen der örtlichen Bevölkerung an zeitgemäße Wohnverhältnisse sowie den Ansprüchen ortsangemessener Gewerbebetriebe und Dienstleistungseinrichtungen entstehenden Bedarf (Eigenentwicklung) hinausgeht, ist nur in den Zentralen Orten gemäß ihrer Einstufung und in den Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion zulässig.

- Eine Siedlungsentwicklung über die Eigenentwicklung hinaus ist innerhalb der Stadt Coswig zulässig, da die Stadt Coswig als Mittelzentrum ausgewiesen ist.

Z 2.2.1.7 Brachliegende und brachfallende Bauflächen, insbesondere Gewerbe-, Industrie-, Militär- und Verkehrsbrachen sowie nicht mehr nutzbare Anlagen der Landwirtschaft, sind zu beplanen und die Flächen wieder einer baulichen Nutzung zuzuführen, wenn die Marktfähigkeit des Standortes gegeben ist und den Flächen keine siedlungsklimatische Funktion zukommt. Durch eine vorrangige Altlastenbehandlung auf Industriebrachen ist deren Wiedernutzbarmachung zu beschleunigen. Nicht revitalisierbare Brachen sollen rekultiviert oder renaturiert werden.

- Für die Stadt Coswig liegt der Fachteil Brachen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes der großen Kreisstadt Coswig vom April 2015 (Kap. 4.7.4) vor, in welchem die Nachnutzung der Brachflächen diskutiert wird. Im Flächennutzungsplan sind Vorschläge für die zukünftigen Nutzungen der Brachflächen dargestellt.
- Die Stadt Coswig sieht einen Schwerpunkt ihrer Siedlungsentwicklung in der Revitalisierung von Brachflächen, daher liegen 3 geplante Wohnbauflächen auf Brachflächen innerhalb des Stadtgebietes Coswigs.

5.3 Gewerbliche Bauflächen

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen auch die Belange der Wirtschaft einschließlich ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung sowie die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen zu berücksichtigen. Gleichzeitig ist gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu achten. Bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans spielt neben der Ermittlung des zukünftigen Bedarfs auch die Zuordnung der Bauflächen untereinander eine wichtige Rolle, um schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich zu vermeiden.

Gewerbliche Bauflächen wurden ebenfalls entsprechend des FNP 2006 sowie anhand der tatsächlichen Flächennutzung abgegrenzt und liegen meist im südlichen und westlichen Stadtgebiet in erschließungstechnisch günstiger Lage entlang der Bahntrasse bzw. der Trassen der Staatsstraßen. Trotz der planungsrechtlichen Separierung der unterschiedlichen Funktionsflächen finden sich in den Stadtgebieten Kötzitz und Coswig Gewerbe- und Industrieflächen in enger Nachbarschaft zu Wohngebieten, die den Charakter der Siedlungsstruktur gebietsweise sehr stark prägen.

5.3.1 Vorhandene Gewerbeflächen

Derzeit weist das Gebiet der Stadt Coswig **ca. 180 ha gewerbliche Bauflächen** auf. Bezogen auf die Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe sowie im Dienstleistungs- / Einzelhandelssektor (Statistisches Landesamt, 2018: 5.749 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort) entspricht dies einer durchschnittlichen Arbeitsplatzdichte von ca. 32 Arbeitsplätzen/ha bzw. 317 m² Gewerbefläche/ Beschäftigter.

Hinsichtlich der Etablierung von Betrieben des produzierenden Gewerbes sind die Möglichkeiten innerhalb der bestehenden Mischbauflächen aber aufgrund der Nachbarschaft schutzbedürftiger Nutzungen gering. Diese sind daher vorrangig in den bestehenden gewerblichen Bauflächen angesiedelt, haben dort aber inzwischen kaum mehr räumliche Erweiterungsmöglichkeiten bis auf die vorhandenen Brachflächen. Die Gewerbegebiete der Stadt Coswig sind zum größten Teil ausgelastet (siehe nachfolgende Tabelle).

Tabelle 10: Vorhandene Flächenpotenziale von gewerblichen Bauflächen innerhalb der Stadt Coswig (Stadt Coswig, Januar 2018)

Gewerbeflächen Coswig						Stand Jan. 2018
Gemarkung	Bezeichnung Gewerbestandort	Fläche gesamt	genutzte Fläche	freie Flächen zur Eigenentwicklung	freie vermarktbare Flächen	Bemerkung
Kötitz	An der Walze (mehrere mittlere Betriebe)	42.374,00	42.374,00	-	-	
Kötitz	Walzengießerei	110.000,00	98.000,00	12.000,00	-	
Kötitz	AUMA (Getriebefabrik)	57.500,00	37.500,00	20.000,00	-	
Kötitz	BPL 54 GE+GI Grenzstraße	92.000,00	62.000,00	-	30.000,00	BPL 54 in Aufstellung
Kötitz	Kötitz nördl. Naundorfer Str. (Fa. Howden u.a.)	57.000,00	53.000,00	4.000,00	-	
Kötitz	BPL 35 GE+GI Kötitz (ehem.Zellstoffwerk) östl. Teil	96.000,00	85.000,00	-	11.000,00	
Kötitz	BPL 35 GE+GI Kötitz (ehem.Zellstoffwerk) westl. Teil	105.000,00	57.000,00	-	48.000,00	
Coswig	BPL 36 GE Südstraße	69.200,00	65.200,00	-	4.000,00	
Brockwitz	Industriestraße südlicher Teil	242.000,00	242.000,00	-	-	
Brockwitz	Industriestraße nördlicher Teil	618.000,00	568.000,00	-	50.000,00	
Brockwitz	Glaswerk	68.100,00	50.310,00	6.300,00	11.490,00	
Sörnewitz	Fläche westlich neben Glaswerk	38.000,00	38.000,00	-	-	
Sörnewitz	ALHO	65.050,00	65.050,00	-	-	
Sörnewitz	Rahmenplan GE Neusörnewitz (ehem. EWS)	145.000,00	139.300,00	-	5.700,00	
Weinböhla	BPL der Kommune Weinböhla GE*	48.500,00	0,00	-	48.500,00	Fläche Weinböhla
	Gesamt in m ²	1.805.224,00	1.602.734,00	42.300,00	160.190,00	
	Gesamt in ha	180,52	160,27	4,23	16,02	

* Die Fläche 8b wird in der Gesamtsumme nicht berücksichtigt, da diese Fläche in der Gemeinde Weinböhla liegt.

5.3.2 Geplante Gewerbeflächenentwicklung

Die vorhandenen gewerblichen Bauflächen im Stadtgebiet Coswig sind zum größten Teil ausgelastet. Für die Eigenentwicklung am Standort ansässiger Betriebe stehen ca. 4 ha gewerbliche Bauflächen zur Verfügung, dies entspricht einem Anteil von 2 % der vorhandenen Gewerbeflächen innerhalb des Stadtgebietes. Die größten freien Potentiale für die Eigenentwicklung bestehen am Standort der Walzengießerei Coswig GmbH und AUMA Drives GmbH an der Grenzstraße (siehe Tabelle 10). Als frei vermarktbar stehen ca. 16 ha an gewerblicher Bauflächen bzw. 9 % der Gewerbeflächen im Stadtgebiet zur Verfügung. Die größten verfügbaren Flächen befinden sich in den Gewerbegebieten im B-Plan Nr. 35 (ehemaliges Zellstoffwerk), an der Grenzstraße im westlichen Teil und an der Industriestraße im nördlichen Teil (siehe Tabelle 10).

Die im Stadtgebiet von Coswig vorhandenen Gewerbestandorte wurden daher auf Erweiterungsmöglichkeiten geprüft. Da sich der größte Teil der gewerblichen Bauflächen in innerstädtischen Lagen befindet, sind Erweiterungsmöglichkeiten aufgrund der angrenzenden vorhandenen Bebauung, der natürlichen Gegebenheiten (Elbe, Wald) und des festgesetzten Überschwemmungsgebietes sowie weiterer Schutzgebiete ausgeschlossen.

Nur an einem Gewerbestandort in Sörnwitz zwischen ALHO Systembau GmbH, GLAMACO GmbH / Glaswerk und geplanter Trasse der S 84 sieht die Stadt Coswig die Möglichkeit von Erweiterungen gewerblicher Bauflächen. Die Erweiterung sieht die Stadt Coswig als dringendes Erfordernis an, um kurzfristig entwickelbare gewerbliche Bauflächen für Neuansiedlungen zur Verfügung stellen zu können und somit ihrer Stellung als Mittelzentrum gerecht zu werden.

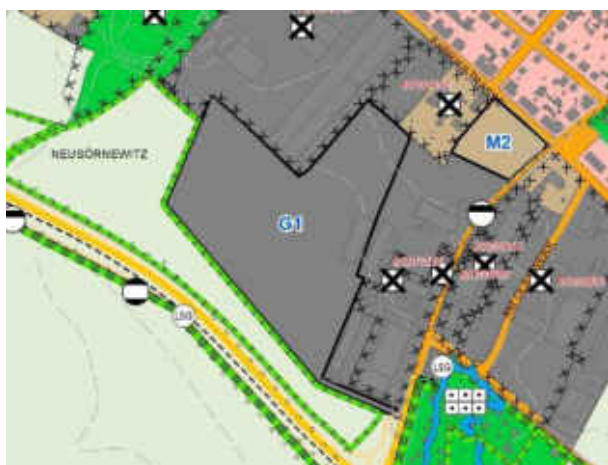
Zusammenfassend ist die geplante gewerbliche Baufläche in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Tabelle 11: Gewerbliche Bauflächen (Planung)

Gemarkung	Standort	Bauflächen Nr. gemäß Vorentwurfsstand vom 31.08.2018, Entwurfsstand vom 24.05.2019 und 30.04.2020	Bauflächen Nr. gemäß Genehmigungsfassung vom 30.04.2020, redaktionell ergänzt am 31.08.202	Fläche in ha	Bemerkung
Sörnwitz	Fabrikstraße / Cliebener Straße	G2	G1	7,32	Standort parallel zur geplanten Trasse der S 84
Gesamtsumme Stadt Coswig				7,32	

Die Flächenausweisung begründet sich für die geplante gewerbliche Baufläche folgendermaßen:

Neusörnwitz, Fabrikstraße / Cliebener Straße, Gewerbliche Baufläche, G1 (7,32 ha)



Mit der geplanten gewerblichen Baufläche G1 in Neusörnwitz will die Stadt Coswig ihren gesamten Bedarf an Gewerbefläche im Plangebiet an einem Standort konzentriert decken. Der Gewerbestandort erstreckt sich zwischen der vorhandenen gewerblichen bzw. gemischten Nutzung im Norden und der geplanten Trasse der Staatsstraße S 84 im Süden. Unmittelbar angrenzend an den Standort sind nach Süden und Westen umfangreiche Kompensationsflächen vorgesehen, um die Eingriffe in Natur und Landschaft an Ort und Stelle ausgleichen zu können.

Der geplante Gewerbestandort dient vor allem der Erweiterung der bestehenden Betriebe, soll aber auch für ein angemessenes Maß für Neuansiedelungen zur Verfügung stehen.

Folgende Hinweise bestehen zu den notwendigen Erschließungsmaßnahmen:

- Erhöhter Aufwand zur öffentlichen Trink- und Abwassererschließung erforderlich
- Für die Abwasserentsorgung muss die Anschlussmöglichkeit über den AZV-Sammler geprüft werden und die Genehmigung der Abwasserentsorgungsgesellschaft Meißner Land mbH eingeholt werden.
- Die Trinkwasserversorgung ist nur von der Cliebener Straße aus möglich.

Außerdem wird die geplante gewerbliche Baufläche von einem Vorbehaltsgebiet vorbeugender Hochwasserschutz mit der Funktion „Anpassung von Nutzungen“ der in Aufstellung befindlichen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge überlagert.

Mögliche Auswirkungen werden im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan benannt. Die genannten Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Schwerpunkt der gewerblichen Bauflächenentwicklung wird auf die Innenentwicklung, auf die Reaktivierung der nicht genutzten und durch Altlasten und Restitutionsansprüchen blockierten Flächen mit einer Gesamtgröße von ca. 18,6 ha gelegt (siehe Brachen Kap. 4.7.4). Das langfristige Ziel ist die Ansiedlung emissionsarmer hochwertiger Produktionsstätten an diesen innerstädtischen Standorten, da Beschränkungen durch schutzbedürftige Nutzungen in der Nachbarschaft vorhanden sind

Insgesamt stehen Erweiterungsflächen für **gewerbliche Nutzungen** in einer Größenordnung von **insgesamt ca. 7,3 ha** im Planungshorizont des Flächennutzungsplans im Gebiet der Stadt Coswig für die kommunale Entwicklung zur Verfügung.

Die Ausweisung gewerblicher Bauflächen im Flächennutzungsplan werden seitens der Stadt Coswig den Zielen des Landesentwicklungsplans 2013 sowie des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge 2009 entsprechend angesehen:

*Gemäß dem landesplanerischen Ziel **Z 2.2.1.4 des LEP 2013** ist die Festsetzung neuer Baugebiete außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nur in Ausnahmefällen zulässig, wenn innerhalb dieser Ortsteile nicht ausreichend Flächen in geeigneter Form zur Verfügung stehen.*

- Im Rahmen der Bestanderfassung wurde das vorhandene Potenzial an Bauflächen für Gewerbe ermittelt (siehe Tabelle 10).
- Mit Ausnahme der geplanten gewerblichen Baufläche G1 in Sörnwitz setzt die Stadt Coswig auf die Entwicklung von Gewerbeflächen auf Brachen innerhalb des im Zusammenhang bebauten Stadtgebietes.

***Z 2.2.1.6** Eine Siedlungsentwicklung, die über den aus ... den Ansprüchen ortsangemessener Gewerbebetriebe und Dienstleistungseinrichtungen entstehenden Bedarf (Eigenentwicklung) hinausgeht, ist nur in den Zentralen Orten gemäß ihrer Einstufung und in den Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion zulässig.*

- Die Stadt Coswig als Mittelzentrum will die Lage an der überregionalen Verbindungsachse im Bereich des schienengebundenen Nahverkehrs Dresden – Berlin zur weiteren wirtschaftlichen Stärkung ihres Standortes nutzen.

5.4 Sonderbauflächen

Sonderbauflächen sind in der Stadt Coswig für fünf Nutzungsarten ausgewiesen: Sondergebiete für Handel, für Solarpark (Solar), für Freizeit, für Klinik sowie Ausflugs Gastronomie (Ausflug).

Tabelle 12: Sonderbauflächen (Bestand)

Gemarkung	Standort	Bezeichnung im FNP	Bestandsfläche in ha
Brockwitz	Dresdner Straße westlich Lockwitzbach	SO Handel	3,81
	Dresdner Straße östlich Lockwitzbach	SO Handel	0,59
	Dresdner Straße am Ortseingang Brockwitz	SO Handel	1,54
Coswig/Sa.	Dresdner Straße Innenstadt Coswig (B-Plan Nr. 7)	SO Handel	0,61
	Hauptstraße (B-Plan Nr. 43)	SO Handel	0,74
	Am Ringpark	SO Handel	0,60
	Salzstraße	SO Handel	1,78
Summe Bestandsflächen SO Handel			9,67

Gemarkung	Standort	Bezeichnung im FNP	Bestandsfläche in ha
Coswig/Sa.	B-Plan Nr. 38 „Freizeitzentrum Weinböhlauer Straße“	SO Freizeit	1,30
Kötitz	Badesees Coswig-Kötitz	SO Freizeit	2,83
Summe Bestandsflächen SO Freizeit			3,83

Gemarkung	Standort	Bezeichnung im FNP	Bestandsfläche in ha
Brockwitz	B-Plan 52 „Solarpark Coswig-Brockwitz“	SO Solar	17,53
Neucoswig	Neucoswiger Straße	SO Klinik	9,68

Innerhalb der Stadt Coswig befindet sich folgendes Sondergebiet in Planung:

Tabelle 13: Sonderbauflächen (Planung)

Gemarkung	Standort	Bauflächen Nr.	Zweckbestimmung	Fläche in ha	Bemerkung
Kötitz	Tännichtweg	SO1	Ausflug	0,82	Sondergebiet Ausflugs Gastronomie
Gesamtsumme Stadt Coswig				0,82	

5.4.1 Gebiete für Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe (Handel)

Sondergebiete für großflächige Einzelhandelsbetriebe befinden sich auf 7 Flächen verteilt im Stadtgebiet von Coswig und umfassen vorhandene großflächige Handelseinrichtungen. Der größte Teil der Sonderbauflächen Handel entsprechen der Darstellung des FNP 2006.

Das Sondergebiet Handel an der Salzstraße (Kaufland) wurde im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans in seiner Ausdehnung reduziert. Dagegen wurde ein Sondergebiet Handel an der Dresdner Straße / Bahntrasse (Edeka) ergänzt. Die Abgrenzung entspricht in ihren Grundzügen der Ausweisung der rechtskräftigen 1. Änderung des B-Plans Nr. 7.

Eine Flächenerweiterung der Sondergebiete Handel ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich und daher nicht Gegenstand des Flächennutzungsplans.

5.4.2 Freizeit

Das Sondergebiet Freizeit an der Weinböhlauer Straße wurde aus dem FNP 2006 übernommen.

Im Zuge der Gesamtfortschreibung wurde ein weiteres Sondergebiet für Freizeit am Badensee Coswig-Kötitz ergänzt, um der heutigen Nutzung als Freibad und Campingplatz mit baulichen Anlagen zu entsprechen. Unmittelbar an der Elbe zwischen Dresden und Meißen mit direkter Anbindung an den rechtseigenen Elberadweg befinden sich das Freibad Coswig-Kötitz und der Campingplatz „Am Badensee Coswig-Kötitz“.

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.4.3 Solarpark (Solar)

Das Sondergebiet für Solarpark in der Gemarkung Brockwitz ist gemäß rechtskräftigem B-Plan Nr. 52 „Solarpark Coswig-Brockwitz“ in seinen planungsrechtlichen Bestand erfasst und im Flächennutzungsplan als Sondergebiet Solar dargestellt. Die Abgrenzung entspricht der geplanten Sonderbaufläche des FNP 2006. Eine Flächenerweiterung des Solarparks ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich und daher nicht Gegenstand des Flächennutzungsplans.

5.4.4 Ausflug

Kötitz, Tännichtweg, Sonderbaufläche Ausflug, SO1 (0,82 ha)



Das geplante Sondergebiet Ausflugsgastronomie (Ausflug) wurde im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans in der Darstellung aufgenommen und umfasst den Bereich des Biergarten Skopi am südöstlichen Stadtrand von Coswig.

5.4.5 Klinik

Das Sondergebiet Klinik in der Gemarkung Neucoswig im Osten von Coswig betrifft das Fachkrankenhaus Coswig GmbH - Zentrum für Pneumologie, Allergologie, Beatmungsmedizin, Thoraxchirurgie - und ist in seinen planungsrechtlichen Bestand erfasst und im Flächennutzungsplan als Sondergebiet Klinik dargestellt. Im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans wurde die Abgrenzung nach Westen und Nordwesten teilweise erweitert, um der heutigen Nutzungsgrenze zu entsprechen.

5.5 Flächen für den Gemeinbedarf

Nach § 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB ist im Flächennutzungsplan die Ausstattung des Stadt- bzw. Gemeindegebietes mit Einrichtungen und Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des öffentlichen und privaten Bereiches, insbesondere mit den der Allgemeinheit dienenden baulichen Anlagen und Einrichtungen des Gemeinbedarfs wie Schulen, Kirchen, kirchlichen, sozialen, gesundheitlichen, sportlichen und kulturellen Zwecken dienenden Gebäuden darzustellen. Im Folgenden sind die flächenhaften Darstellungen erfasst. Darüber hinaus sind Gemeinbedarfseinrichtungen in gemischten oder Wohnbauflächen angesiedelt und im Flächennutzungsplan nur symbolhaft dargestellt.

Tabelle 14: Gemeinbedarfsflächen (Bestand)

Gemarkung	Standort	Bezeichnung im FNP	Bestandsfläche in ha
Brockwitz	Dresdner Straße (Grundschule)	GB Schule + Sport	2,02
	Oberseite (Kindertagesstätte)	GB Soziales	0,23
	Dresdner Straße (Kirche Brockwitz)	GB Kirche	0,10
Coswig	Karrasstraße (Rathaus, Technische Werke)	GB Verwaltung	1,73
	Radebeuler Straße (Grundschule, Sporthalle)	GB Schule + Sport	1,59
	Heinrich-Heine-Weg (Grundschule) Weststraße (evangelische Schule, Sporthalle, Kindertagesstätte)	GB Schule + Sport + Soziales	1,17
	Hauptstraße (Oberschule, Sporthalle)	GB Schule + Sport	1,28
	Melanchthonstraße (Gymnasium, Sporthalle)	GB Schule + Sport	2,89
	Platanenweg (Förderschulzentrum, Sporthalle)	GB Schule + Sport	2,18
	Moritzburger Str. (Kindertagesstätte)	GB Soziales	0,49
	Ahornstraße (Kindertagesstätte)	GB Soziales	0,79
	Käthe-Kollwitz-Weg (Kindertagesstätte)	GB Soziales	0,56
	Lindenauer Str. (Kindertagesstätte)	GB Soziales	0,62
	Wettinplatz (Peter-Pauls-Kirche)	GB Kirche	0,53
	Ravensburger Platz (Alte Kirche Coswig, Pfarramt)	GB Kirche	0,43
	Jaspisstraße (Römisch-katholische Kirche)	GB Kirche	0,71
	Friedewaldstraße (Altenpflegeheim)	GB Soziales	5,27
	Hirtenweg (Altenpflegeheim)	GB Soziales	0,49
	Kirchstraße (CVJM)	GB Soziales	0,11
	Salzstraße (geplanter Kita-Standort)	GB Soziales	0,53
	Dresdner Straße (Kinder- und Jugendhaus Exil)		punktuell
	Dresdner Straße (Polizeistandort)	GB Verwaltung	0,30

Gemarkung	Standort	Bezeichnung im FNP	Bestandsfläche in ha
Coswig	Birkenstraße (Kinder- und Jugenddomizil Coswig)	GB Soziales	0,35
	Hauptstraße (Börse Coswig)	GB Kultur	0,32
	Sportareal Weinböhlauer Straße	GB Sport	4,42
Kötitz	Kötitzer Straße (Oberschule, Kindertagesstätte, Sport- halle)	GB Schule + Sport	0,97
	Kötitzer Straße 30 (Villa Teresa Kulturzentrum)	GB Kultur	0,23
Neucoswig	Lößnitzstraße (Rappelkiste)	GB Soziales	0,24
Sörnwitz	Zaschendorfer Straße (Förderschulzentrum)	GB Schule	0,38
	Försterstraße (Kindertagesstätte)	GB Soziales	0,38
	Sportareal Neusörnwitz	GB Sport	3,11
Summe Bestandsflächen			34,42

Innerhalb der Stadt Coswig befinden sich folgende Gemeinbedarfsstandorte in Planung:

Tabelle 15: Gemeinbedarfsflächen (Planung)

Gemarkung	Standort	Bau- flächen Nr.	Zweck- bestimmung	Fläche in ha	Bemerkung
Coswig	Hirtenweg	GB1	Soziales	0,34	am Bürgerpark
	Friedewaldstraße	GB2	Soziales	0,25	Erweiterungsflächen des Altenpflegeheimes (MEISOP)
	Weststraße	GB3	Schule	0,21	Bauliche Reservelfläche der Evangelischen Schule Coswig
Gesamtsumme Stadt Coswig				0,80	

5.5.1 Bildungseinrichtungen³²

Innerhalb der Stadt Coswig befinden sich ein Gymnasium, zwei Oberschulen, eine evangelische Schule, drei Grundschulen und zwei Standorte des Förderschulzentrums Coswig.

Tabelle 16: Allgemeinbildende Schulen

Schule	Standort	Kapazität*	Schülerzahl 2017/2018
Gymnasium Coswig	Melanchthonstr. 10	4-zügig	861
Leonhard-Frank-Oberschule	Hauptstraße 6	2-zügig	324
Oberschule Kötitz	Kötitzer Straße 45	2-zügig	295
Evangelische Schule Coswig	Weststraße 42	1-zügig, 1. bis 10. Klasse	222
Grundschule Brockwitz	Dresdner Straße 170	1,75-zügig	188
Grundschule West	Heinrich-Heine-Weg 23	1-zügig	104
Grundschule Mitte	Radebeuler Straße 10	3-zügig	240

*Kapazität / Zügigkeit gemäß gültiger Schulnetzplanung. Die tatsächliche Nutzung kann davon abweichen.

³² <https://schuldatenbank.sachsen.de/>, Juli 2017

Das Förderschulzentrum „Peter Rosegger“ hat einen Standort im Spitzgrund in Coswig am Platanenweg 1 und einen in Sörnowitz auf der Zaschendorfer Straße 22 mit dem Förderschwerpunkt Sprache. Schulträger ist der Landkreis Meißen.

Die Schulnetzplanung des Landkreises Meißen aus dem Jahr 2017 zeigt, dass die Schulen im Stadtgebiet Coswig ausgelastet sind. Die Auslastung betrifft vor allem die Grundschule Brockwitz und die Grundschule West Coswig. Durch die angestrebte Reduzierung der Klassenstärken in den Grundschulen von 28 auf 25 Schüler ab voraussichtlich dem Schuljahr 2023/2024 kommt die 2-zügige bzw. 1-zügige Grundschule an ihre Kapazitätsgrenze. Komplette ausgelastet sind auch die weiterführenden Schulen im Stadtgebiet Coswig.

An der Grundschule Mitte befindet sich ein Anbau für die Musikschule in Planung. Dadurch werden 2 Klassenzimmer für den Schulunterricht frei, d.h. es wird eine Zusatzkapazität von 0,5 Zügen innerhalb der bestehenden Räumlichkeiten erreicht.

Die Darstellung der Gemeinbedarfsflächen mit der Zweckbestimmung Schule entspricht der Darstellung des FNP 2006. Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 für das Berufliche Gymnasium der Evangelischen Schule an der Weststraße vorgesehen. Es bestehen weiterhin auch auf den bestehenden Gemeinbedarfsflächen eingeschränkte weitere bauliche Erweiterungsmöglichkeiten.

Coswig, Weststraße, Gemeinbedarfsfläche Schule, GB3 (0,21 ha)



Die geplante Gemeinbedarfsfläche GB3 an der Weststraße im Norden des Stadtgebietes von Coswig dient der Schaffung einer baulichen Reservefläche für die Evangelische Schule Coswig (Primar- und Sekundarstufe) in räumlicher Nähe zum bestehenden Standort an der Weststraße. Ziel ist die Absicherung der Zweizügigkeit der Oberschule.

Die detaillierte Planung innerhalb der Gemeinbedarfsfläche insbesondere zu den Punkten Schallimmission entlang der Bahnlinie, Verkehrsaufkommen, Erschließungsflächen/ Parkplätze ist Gegenstand der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung.

5.5.2 Sozialeinrichtungen

Im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans wurden die Standorte der sozialen Einrichtungen wie Kindergärten und Jugendeinrichtungen überprüft und ggf. die Darstellung des Flächennutzungsplans an die heutigen Nutzungsabgrenzungen angepasst. In diesem Zusammenhang wurde die Gemeinbedarfsfläche an der Serkowitzter Straße 4 bereinigt, da die ursprünglich vorhandene Kindertageseinrichtung zwischenzeitlich abgebrochen wurde. Die Fläche ist nun in die angrenzende Grünfläche integriert.

Als allgemeine soziale Einrichtung ist die Ausgabestelle Coswig der Meißner Tafel (Salzstraße 14) im Flächennutzungsplan erfasst und dargestellt.

Kindertagesstätten³³

Im Stadtgebiet Coswig befinden sich in unterschiedlicher Trägerschaft acht Kindertagesstätten. Außerdem befinden sich an allen drei in nachfolgenden Tabelle genannten Grundschulen Horteinrichtungen.

³³ <https://www.coswig.de/de/kinderbetreuung.html>, Februar 2018

Tabelle 17: Kindertagesstätten und Horteinrichtungen

Kita	Standort	Kapazität	Kinderzahl 2017/2018
Kita „Gänseblümchen“	Brockwitz	Kinderkrippe: 15 Kindergarten: 36	Kinderkrippe: 15 Kindergarten: 36
Kita „Knirpsenland“	Coswig	Kinderkrippe: 30 Kindergarten: 61 Kinderhort: 110	Kinderkrippe: 29 Kindergarten: 58 Kinderhort: 101
Kinderhaus „Löwenzahn“	Coswig	Kinderkrippe: 24 Kindergarten: 40	Kinderkrippe: 24 Kindergarten: 40
Kita „Spitzgrundspatzen“	Coswig	Kinderkrippe: 58 Kindergarten: 152	Kinderkrippe: 50 Kindergarten: 153
Christliches Kinderhaus „St. Martin“	Coswig	Kinderkrippe: 31 Kindergarten: 66	Kinderkrippe: 29 Kindergarten: 67 + 23 Plätze ab 2019
Kita „Taubenhaus“	Coswig	Kinderkrippe: 36 Kindergarten: 132	Kinderkrippe: 33 Kindergarten: 127
Kita „Sörnewitzer Kinderwelt“	Neusörnewitz	Kinderkrippe: 12 Kindergarten: 80	Kinderkrippe: 13 Kindergarten: 65
Kita „Sonnenkäfer“	Kötitz	Kinderkrippe: 24 Kindergarten: 36	Kinderkrippe: 20 Kindergarten: 40
Hort der evang. Schule		92	89
Hort der GS Mitte		260	228
Hort der GS Brockwitz		212	177
Hort der GS West		92	88

Außerdem gibt es in der Stadt Coswig fünf Tagespflegestellen für jeweils 4 bzw. 5 Kinder.

Die Standorte der Einrichtungen weisen in Bezug auf die vorhandenen und geplanten Wohngebiete eine günstige Lage auf.

Die Erfassung der Stadt Coswig zur Auslastung der Kindertageseinrichtungen zeigt, dass die vorhandenen Kinderkrippen und Kindergärten sowie die Tagespflegestellen zum Februar 2018 zu 97 % ausgelastet sind. Aufgrund dieser Tatsache und dem prognostizierten Bevölkerungszuwachs sowie der positiven Prognose für den Anteil der < 10 Jährigen der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose mit +15,5 bis + 23,2 % gerecht zu werden, sieht sich die Stadt Coswig in der Pflicht, im Zusammenhang mit der innerstädtischen Wohnbauflächenentwicklung eine Reservefläche (GB 1 Soziales) am Hirtenweg am Rand der Innenstadt auszuweisen.

Coswig, Hirtenweg, Gemeinbedarfsfläche Soziales, GB1 (0,34 ha)



Die geplante Gemeinbedarfsfläche liegt in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet und wird von einem Vorbehaltsgebiet vorbeugender Hochwasserschutz mit der Funktion „Anpassung von Nutzungen“ der in Aufstellung befindlichen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge überlagert. Außerdem ist die Bebaubarkeit des Grundstücks aufgrund einer Trinkwasserleitung sowie eines Abwassersammelkanals mit einer Schutzstreifenbreite von je 10 m eingeschränkt. Mit der geplanten Gemeinbedarfsfläche GB1 ist somit keine Bebauung verbunden, vielmehr soll die Fläche als Freifläche in innerstädtischer Lage und in der Nähe anderer Versorgungseinrichtungen genutzt werden.

Diese Belange sind in der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung zu beachten.

Außerdem ist innerhalb der dargestellten Gemeinbedarfsfläche an der Salzstraße der Neubau einer Kita durch die Stadt Coswig geplant.

Jugendeinrichtungen

In der Stadt Coswig befinden sich folgende Jugendhäuser z.B. Kinder- und Jugend-Domizil Coswig e.V. (Birkenstr. 1), Kinder- und Jugendhaus Exil (Dresdner Straße 30) und CVJM Coswig e.V. (Kirchstraße 5).

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

Einrichtungen für Senioren

Die Anzahl der über 65-jährigen steigt im Stadtgebiet Coswig von derzeit ca. 6.135 bis zum Zieljahr 2030 auf ca. 6.700 gemäß der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Freistaates Sachsen an. Die langfristige Steigerung des Anteils der älteren Bevölkerung wirkt sich auch auf die Nachfrage nach altengerechten Wohnungen aus. In Coswig existiert neben dem Alten- und Pflegeheim „Am Spitzgrund“ (Friedewaldstraße 10), welches im Flächennutzungsplan dargestellt ist, das Alten- und Pflegeheim „Hirtenweg“ (Hirtenweg 2). Außerdem gibt es im Stadtgebiet verschiedene Einrichtungen des Betreuten Wohnens: Seniorenwohnanlage „Lutherstraße“ (Lutherstraße 4), Betreutes Wohnen „Zur Rebe“ (Dresdner Straße 67), Wohnen 60+ „Wohnen mit Service“ (Hauptstraße 11), Seniorenwohnpark Spitzgrund (Niederauer Straße 2, Nordstraße 2 und 4, Siedlerstraße 1 und 3), Wohnanlage 50+ (Hauptstraße 18/20) sowie AWG-Wohngruppe (Radebeuler Straße 1a).

Neben diesen Anlagen werden perspektivisch weiteren Einrichtungen erforderlich, die generell in gemischten Bauflächen und Wohnbauflächen zulässig sind. Eine mögliche Reservefläche stellt das städtische Grundstück an der Dresdner Straße / Einmündung Radebeuler Straße / Am Mittelfeld dar. Außerdem ist eine geplante Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Soziales zur Erweiterung des Altenpflegeheim am Spitzgrund im Flächennutzungsplan dargestellt.

Coswig, Friedewaldstraße, Gemeinbedarfsfläche Soziales, GB2 (0,25 ha)



Um die baulichen Erweiterungsmöglichkeiten des Altenpflegeheim am Spitzgrund der MEISOP gGmbH zu berücksichtigen, ist die geplante Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Soziales südwestlich an das bestehende Gelände der MEISOP gGmbH angrenzend dargestellt.

Rettungswache des Landkreises

Die Rettungswache des Landkreises Meißen befindet sich am Standort Dresdner Straße 34.

5.5.3 Gesundheitseinrichtungen

Die stationäre medizinische Versorgung für die Stadt Coswig erfolgt gegenwärtig und auch weiterhin in den Krankenhäusern Meißen, Radebeul und Dresden. Die ambulante medizinische Versorgung wird durch niedergelassene Ärzte, die im gesamten Plangebiet Praxen betreiben, und zunehmend durch angestellte Ärzte in medizinischen Versorgungszentren in unterschiedlicher Trägerschaft, abgedeckt.

In der Stadt Coswig befindet sich außerdem das Fachkrankenhaus Coswig GmbH - Zentrum für Pneumologie, Allergologie, Beatmungsmedizin, Thoraxchirurgie im nördlichen Stadtgebiet. Das Areal ist im Flächennutzungsplan als Sondergebiet Klinik dargestellt (siehe Kap. 5.4).

5.5.4 Kultureinrichtungen

Die Stadt Coswig ist mit der Börse Coswig und der Villa Teresa sowie weiteren vielfältigen kulturellen Einrichtungen ausgestattet.

1900 als „Concert- und Ballhaus“ gegründet, ist die Börse Coswig bis heute das kulturelle und gastliche Zentrum Coswigs. Seit der grundlegenden Restaurierung Anfang der neunziger Jahre präsentiert sich die Börse Coswig als modernes Veranstaltungshaus. Der historische Ballsaal mit Galerie bietet bis zu 700 Gästen Platz und gehört damit zu den größten und schönsten Veranstaltungsräumen des Landkreises Meißen.³⁴

Unweit der Elbe, auf halbem Wege zwischen dem modernen Stadtkern von Coswig und dem eingemeindeten Fischerdorf Kötitz befindet sich die Villa Teresa. Als herrschaftliche Villa im Neorenaissancestil 1873 erbaut, diente die Villa Teresa mit ihrer Parkanlage dem weltberühmten Pianisten Eugen d' Albert und seiner Gattin, der venezolanische Pianistin Teresa Carreño als Wohnsitz. Nach der grundhaften Sanierung zeigt sich die Villa Teresa seit 2002 wieder im Stil eines großbürgerlichen Landhauses des 19. Jahrhunderts. Park und Villa gehören als Kammermusikzentrum, Kulturdenkmal des 19. Jahrhunderts und als lebendige Gedenk- und Forschungsstätte heute zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten Coswigs.³⁵

Das Rittergeschlecht Karras bewohnte im 15. Jahrhundert eine Wasserburg, dort, wo heute das Coswiger Zentrum liegt. Davon ist die trutzige Burgmauer aus Bruchsteinen erhalten geblieben. Nach der Wende wurde sie denkmalgerecht saniert und öffnete 1996 als Museum der Stadt Coswig ihre Türen. Die Karrasburg bietet eine Dauerausstellung zur Geschichte Coswigs und seiner Ortsteile mit den Schwerpunkten Ur- und Frühgeschichte, zur bäuerlichen und bürgerlichen Arbeits- und Lebenskultur sowie zur Kirchengeschichte. Wechselnde Sonderausstellungen und zahlreiche Veranstaltungen ergänzen das Angebot.³⁶

Ungefähr jeder vierte Einwohner der Stadt Coswig geht seinen Interessen in einem Verein oder Verband nach. Die zahlreichen Vereine in der Stadt Coswig nutzen für ihre kulturellen Aktivitäten Flächen in Sport- und Kultureinrichtungen.

Kulturelle Veranstaltungen im Außenraum finden auf sonst anderweitig genutzten Festplätzen und Flächen (z.B. Markt, Festgelände) statt und werden deshalb nicht im Flächennutzungsplan für diesen Sonderzweck dargestellt. Sie sind in Wohn- und gemischten Bauflächen bzw. Grünflächen eingeordnet.

Die Darstellung der Gemeinbedarfsflächen mit der Zweckbestimmung Kultur entsprechend dem FNP 2006. Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.5.5 Konfessionelle Einrichtungen

Der Bestand der im Plangebiet existierenden konfessionellen Einrichtungen soll an seinen Standorten gesichert werden. Flächennutzungsplanrelevante Erweiterungen sind nicht vorgesehen, sind jedoch bei Bedarf auch in den Bauflächen für Wohnen und für gemischte Nutzungen zulässig. Die Standorte der vorhandenen Kirchen sind im Flächennutzungsplan dargestellt und entsprechend zum großen Teil der Darstellung des FNP 2006. In Coswig befinden sich die Evangelisch-Lutherische Peter-Pauls-Kirche (Wetlinplatz), Alte Kirche Coswig (Ravensburger Platz) und Römisch-katholische Kirche „Heilig Kreuz“ (Jaspisstraße). Außerdem befindet sich in Brockwitz die Kirche Brockwitz (Dresdner Straße). Die Freikirche Apostelamt Jesu Christi an der Weinbergstraße in Coswig ist nicht mehr im Flächennutzungsplan dargestellt, da die Nutzung aufgegeben wurde.

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

³⁴ <https://www.coswig.de/de/boerse-coswig.html>

³⁵ <https://www.coswig.de/de/villa-teresa.html>

³⁶ <https://www.coswig.de/de/karrasburg.html>

5.5.6 Sporteinrichtungen

Im betrachteten Stadtgebiet Coswig befinden sich 6 Sporthallen sowie das Sportareal Weinböhlauer Straße und das Sportareal Neusörnewitz.

Die Sportanlage an der Weinböhlauer Straße besteht aus einem Rasenplatz mit einer Kapazität von 4.000 Menschen. Heimmannschaft ist die SPVgg Grün-Weiß Coswig. Das Sportareal Neusörnewitz ist Standort des SV Motor Sörnewitz, welcher eine Vielzahl verschiedener Sportarten anbietet. Die beiden benannten Sportareale in Coswig und Neusörnewitz sind im Gegensatz zum FNP 2006 nicht mehr als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sport dargestellt, sondern im Zuge der Gesamtfortschreibung den Flächen für den Gemeinbedarf mit sportlichen Zwecken dienenden Gebäuden und Einrichtungen zu geordnet, um einen größeren Spielraum für die weitere bauliche Entwicklung zu ermöglichen. Eine vorrangige Grün- und Freiflächenfunktion erfüllen diese Sportanlagen der Stadt Coswig nicht.

Die im Stadtgebiet vorhandenen Sporthallen sind den Schulstandorten zugeordnet. Die Darstellung entspricht dem FNP 2006. Es befinden sich für den Schul- und Vereinssport nutzbare Sporthallen an allen Schulen im Stadtgebiet Coswig bis auf den Standort des Förderschulzentrums in Sörnewitz. Neben dem Schulsport werden die Sporthallen schwerpunktmäßig nachmittags durch den Vereinssport genutzt. Zurzeit sind alle Turnhallen durch den Trainingsbetrieb der Sportvereine ausgelastet.

Im Areal der Förderschule im Spitzgrund befindet sich eine neu errichtete Sporthalle als 2-Feld-Sporthalle.

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.5.7 Öffentliche Verwaltung

Der Standort der Stadtverwaltung Coswig ist zentral im Rathaus, Karrasstraße 2, untergebracht. Der Standort ist im Flächennutzungsplan gekennzeichnet. Am Verwaltungsstandort Karrasstraße 3 ist der Sitz der städtischen Betriebe WAB Coswig mbH, Technische Werke und BVG. Weiterhin ist der Polizeistandort für das Polizeirevier Coswig an der Dresdner Straße im Flächennutzungsplan als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Öffentliche Verwaltung gekennzeichnet.

Der bestehende Standort der Freiwilligen Feuerwehr Coswig, Feuerwehrstraße 3, wird gesichert und ist als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Feuerwehr im Flächennutzungsplan dargestellt.

Der Bauhof der Stadt Coswig ist Bestandteil des Gewerbegebietes An der Walze in Kötzitz und wird im Zuge des Neubaus der Staatstrasse S 84n voraussichtlich in den Bereich Industriestraße verlegt werden.

Die Standorte entsprechen im Wesentlichen dem FNP 2006. Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.5.8 Ausstattung des Gemeindegebiets, die der Anpassung an den Klimawandel dient

Im Stadtgebiet sind mit dem unter Kapitel 4.6 aufgeführten rechtskräftigen B-Plan Nr. 52 „Solarpark Coswig-Brockwitz“ Sonderbauflächen für die Nutzung erneuerbarer Energien (Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Solarpark) ausgewiesen. Der Bebauungsplan ist vollständig umgesetzt, auf der Fläche ist eine Photovoltaik-Freianlage in Betrieb.

Es existieren keine Wasser- oder Windkraftanlagen im Stadtgebiet Coswig³⁷. Der Regionalplan Oberes Elbtal / Osterzgebirge legt für das Stadtgebiet Coswig kein Vorrang-/ Eignungsgebiet Windenergienutzung fest. Raumwirksame Windenergieanlagen sind damit im Plangebiet bereits auf der Ebene der Regionalplanung ausgeschlossen, es ergibt sich kein Planungserfordernis zur Standortregelung für die Stadt Coswig. Im Rahmen der derzeit in Erarbeitung befindlichen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans ergibt sich diesbezüglich keine Änderung.

³⁷ <http://energieportal-sachsen.de/>

An der Dresdner Str. 119 in Coswig befindet sich eine Biomasseanlagen. In ihr wird Holzgas verarbeitet und eine elektrische Leistung von 50 kW_{el} erzeugt³⁸. Aufgrund der Problematik der Rohstoffbereitstellung weist die Stadt Coswig im Rahmen des Flächennutzungsplans kein separates Sondergebiet für nichtprivilegierte Biogasanlagen aus. Zulässig sind als Einzelvorhaben ohne Darstellung im Flächennutzungsplan jedoch diejenigen Biogasanlagen, die unter den Privilegierungstatbestand des § 35 Abs. 1 BauGB fallen, d.h. in Zusammenhang mit einem Landwirtschafts- oder Tierhaltungsbetrieb errichtet werden.

Die Stadt Coswig betreibt die Fernwärmeversorgung als öffentliche Einrichtung zur Sicherstellung der Versorgung einzelner Stadtgebiete mit Fernwärme. Damit beauftragt sind die Technischen Werke Coswig GmbH. Das zentrale Blockheizkraftwerk "Dresdner Straße" versorgt die Wohngebiete Dresdner Straße, Coswig-Mitte und Coswig-Spitzgrund mit Wärme und Warmwasser. Für eventuelle Spitzenlasten im Netz und auch für den Havariefall steht noch das Heizwerk „Spitzgrund“ zur Verfügung³⁹. Die Standorte beider Heizwerke sind im Flächennutzungsplan gekennzeichnet. Die Erweiterung des bestehenden Fernwärme-Satzungsgebietes ist durch die Stadt Coswig in Planung.

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen, da der Ausbau in den dargestellten Bauflächen möglich ist.

Aber der Stadtrat der Stadt Coswig hat im Februar 2020 die Erarbeitung eines Integrierten Klimaschutzkonzeptes beschlossen. Das geplante Integrierte Klimaschutzkonzept soll in Hinblick auf eine "klimaresiliente Stadtentwicklung" auch Aussagen für städtebauliche und grünplanerische Maßnahmen enthalten.

Der Klimaschutz ist als zentrales gesellschaftliches Thema Gegenstand verschiedener Handlungsfelder der Kommunalpolitik, wie beispielsweise Energieversorgung, Verkehrswesen, Energieeffizienz der Straßenbeleuchtung und der öffentlichen Gebäude. Die bundespolitischen Zielsetzungen zur stufenweisen Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen („Treibhausgase“) sind auch auf kommunaler Ebene als Handlungsauftrag zu beachten. Darüber hinaus müssen die Kommunen im Rahmen ihrer Planungs- und Satzungshoheit zeitgemäße Lösungen zur Minderung der Folgen des Klimawandels entwickeln (Klimaresilienz). Dies betrifft vor allem die Handlungsfelder Bauleitplanung/ Siedlungsentwicklung, Regenwassermanagement, Schutz vor Starkregenereignissen, Gestaltung von Grün- und Freiflächen. Die genannten Aspekte sollen für das Stadtgebiet Coswig in einem Integrierten Klimaschutzkonzept untersucht werden. Die Bearbeitung gliedert sich in drei Stufen.

- Stufe I - Bestandsaufnahme und Zielkonzept der Coswiger Klimapolitik (Zeithorizont 2020)
- Stufe II - Inhaltliche Ausarbeitung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (Zeithorizont 2021/22)
- Stufe III - Umsetzung von Einzelprojekten

5.6 Flächen für den überörtlichen Verkehr und die Hauptverkehrszüge

Im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes wurden die vorhandenen Straßen um die zwischenzeitlich gebauten Straßen ergänzt und die weiteren Verkehrsflächen überprüft und ggf. angepasst.

5.6.1 Straßenverkehr

Das gesamte Stadtgebiet wird überörtlich von der Staatsstraße S 82 erschlossen, diese verbindet die Stadt Coswig im Osten mit der Stadt Meißen sowie im Westen mit der Stadt Radebeul und weiter mit der Landeshauptstadt Dresden. Die Staatsstraße S 84 (bestehende Ortsdurchfahrt Hauptstraße – Weinböhler Straße) verbindet die Stadt Coswig mit der Gemeinde Weinböhla im Norden. Die Staatsstraße S 84n (geplante Neubaustrecke) ist in einem 1. Bauabschnitt bis zur Anschlussstelle Naundorfer Straße bereits realisiert und verbindet über die Elbquerung – Niederwarthaer Brücke – Coswig mit der Bundesstraße B 6 und dem linkselbischen Gebiet im Süden. Darüber hinaus verlaufen durch das Plangebiet die Kreisstraßen K 8014, K 8015, K 8016 und K 8017. Das gesamte klassifizierte Straßennetz dient der zwischengemeindlichen, regionalen und überregionalen Verbindung. Alle anderen Straßen

³⁸ <http://energieportal-sachsen.de/>

³⁹ <http://www.tw-coswig.de/>

sollen für alle Verkehrsteilnehmer so nutzbar sein, dass Verbindungs- und Aufenthaltsfunktionen gesichert werden können. Alle Straßen sind entsprechend der Stadtgrundkarte der Stadt Coswig im Flächennutzungsplan dargestellt.

Über die Ausbaustrecke der S 81 zwischen Friedewald und Auer ist das Stadtgebiet Coswig in nördlicher Richtung an die Landeshauptstadt Dresden und an das Fernstraßennetz (Anschlussstelle Flughafen der Autobahn A 4) angebunden.

Als touristische Straße gemäß Regionalplan führt die Deutsche Alleenstraße von Moritzburg nach Weinböhla und tangiert das nördliche Stadtgebiet im Friedewald. Außerdem führt die Sächsische Weinstraße entlang der Elbe durch das Plangebiet und nach Norden in die Ortslage Weinböhla.

Durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr sind im Plangebiet folgende Bauvorhaben geplant⁴⁰:

- S 82 Ausbau westlich Coswig (Vorentwurf)
- S 82 Fahrbahnerneuerung in Meißen und Coswig
- S 84n Neubau Niederwartha – Meißen, Bauabschnitt 2.2 und 3
- S 84 Fahrbahnerneuerung in Coswig

Der Trassenverlauf des überörtlichen Planvorhabens „S 84 Neubau Niederwartha – Meißen“ ist nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen worden (siehe Kapitel 5.17.6).

Innerhalb des Kreisstraßennetzes sind folgende Bauvorhaben geplant:

- K 8017 Moritzburger Straße (im Bau)
- K 8014 Am Spitzberg

Im Zuge der genannten Ausbauprojekte an Staats- und Kreisstraßen soll insbesondere dem Radverkehr Rechnung getragen werden.

Für die Stadt Coswig liegt eine Konzeption zum Straßennetz aus dem Jahr 2013⁴¹ vor. Im Zuge der Erarbeitung wurde das vorhandene Straßennetz analysiert und hinsichtlich der Straßenkategorisierung und des Netzaufbaues auf Widersprüche und Konflikte untersucht. Mit der Neukonzeption des Straßennetzes der Stadt Coswig wurde eine zukunftsorientierte, logisch in sich geschlossene und hierarchisch abgestufte Straßennetzkonzeption erarbeitet. Final entstanden zwei Abbildungen zum Straßennetz der Stadt Coswig, einmal für den Ist-Zustand 2013 und eine weitere Abbildung für den Prognosehorizont 2025. Die Straßennetzkonzeption bildet die Grundlage für künftige Ausbaumaßnahmen im Gemeindestraßennetz.

⁴⁰ Datenauskunft des Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen vom 07.12.2017

⁴¹ Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft MBH, Dresden: Große Kreisstadt Coswig, Konzeption Straßennetz 2013

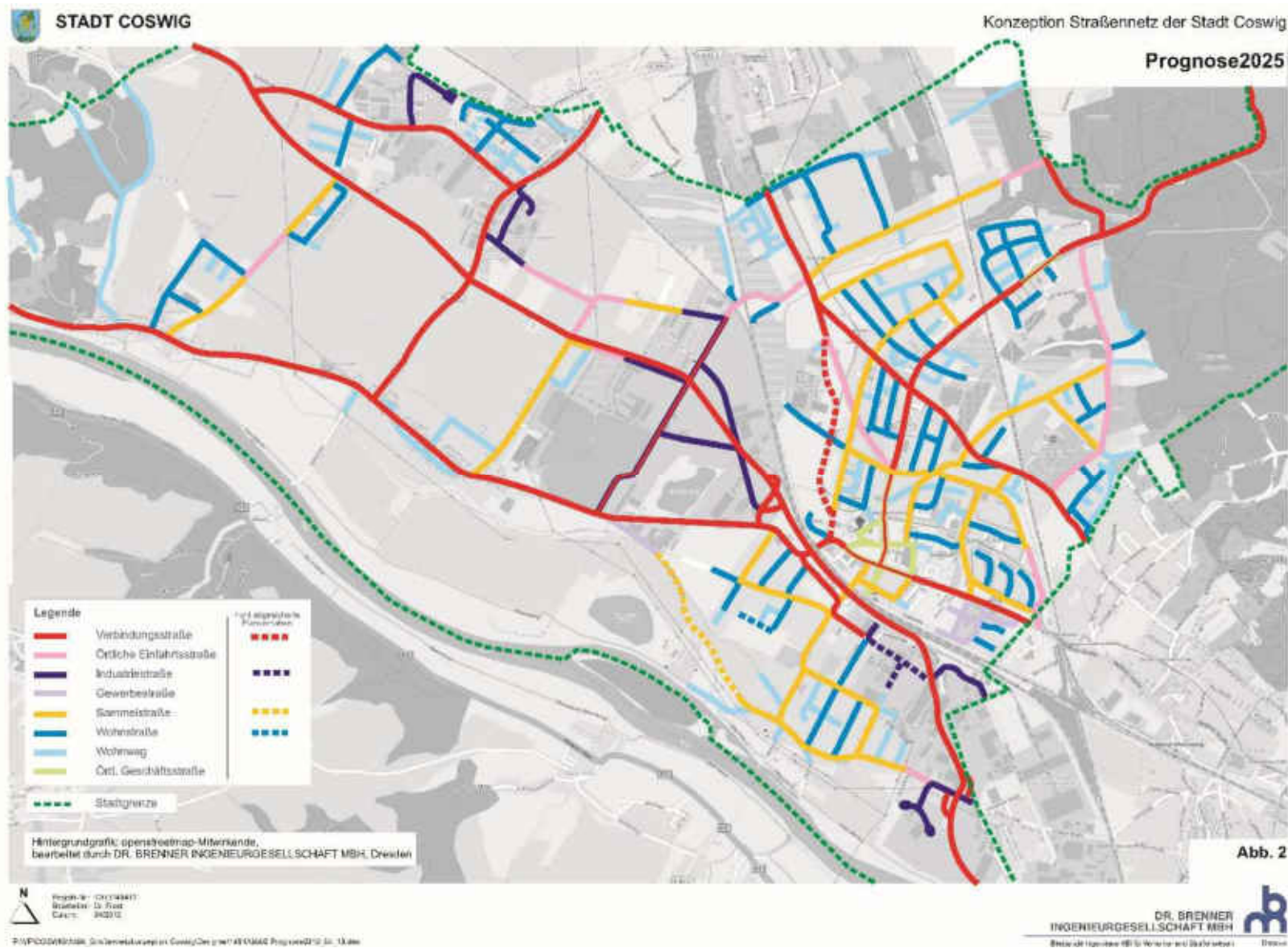


Abb. 6. Konzeption Straßennetz der Stadt Coswig, Prognose 2025

5.6.2 Ruhender Verkehr

In der Stadt Coswig wird der ruhende Verkehr – außer im Straßenraum und in privaten Grundstücken – auf Parkplätzen abgedeckt, welche im Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche / Öffentliche Parkfläche im Bestand dargestellt sind. Als Parkflächen sind Parkplätze mit vornehmlich Bedienungsfunktion für die Innenstadt, Gemeinbedarfseinrichtungen und Freizeiteinrichtungen z.B. am Badesee Coswig-Köttitz dargestellt.

Künftige Erweiterungen an der Robert-Blum-Straße sowie am Eschenweg werden in der Plandarstellung als Flächen für den ruhenden Verkehr berücksichtigt.

5.6.3 Schienenverkehr

Drei Bahntrassen verlaufen durch das Stadtgebiet:

1. Ausbaustrecke (VDE Nr. 9): Diese Strecke teilt sich nördlich von Coswig (Böhla bei Großenhain) in die Richtungen Berlin und Leipzig auf, ICE-Verbindung (Bahnstrecke 6248)
2. Regionalbahnverbindung nach Leipzig (Bahnstrecke 6363)
3. S-Bahn Dresden – Meißen (mit Haltepunkt in Neusörnewitz)

Mit den Bahnhöfen Coswig und Neusörnewitz ist das Stadtgebiet Coswig gut an das Schienennetz angeschlossen. Wichtige Bahnverbindungen im Stadtgebiet sind:

- S 1 Meißen Triebischtal – Coswig - Dresden – Pirna – Bad Schandau - Schöna
- RE 15 Dresden - Hoyerswerda
- RE 18 Dresden - Cottbus
- RB 31 Dresden - Elsterwerda-Biehla

und weitere Verbindungen über Regionalexpress (RE) und Regionalbahnen (RB) existieren zum Hauptbahnhof Dresden und Leipzig. Damit ist die Stadt Coswig sehr günstig an das überregionale Schienennetz angebunden.

Folgendes Ziel ist im Regionalplan bezüglich dem Schienenverkehr das Stadtgebiet Coswig betreffend formuliert: „Z 3.4.4 Im Verdichtungsraum Dresden ist das bestehende und in Ausbau befindliche S-Bahn-System mit seinen „**Kernstrecken S1 Pirna – Dresden Hbf – Radebeul – Coswig – Meißen Triebischtal**, S2 Pirna – Dresden Hbf – Dresden Flughafen und S3 Dresden Hbf – Tharandt zu einem qualitativ und tariflich weitgehend einheitlichen und benutzerfreundlichen Nahverkehrssystem, das den gesamten Verdichtungsraum umfasst, bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Dies umfasst insbesondere die Integration der bestehenden SPNV-Angebote zwischen dem Oberzentrum Dresden und dem Oberzentralen Städteverbund Bautzen / Budyšin - Görlitz / Zhorjcl - Hoyerswerda / Wojerecy, den umgebenden Mittelzentren Meißen, Coswig, Radebeul, Radeberg, Freital, Pirna, Freiberg, Riesa, Großenhain, Kamenz / Kamjenc sowie dem Grundzentrum Bischofswerda.“

Die Grundstücke der Deutschen Bahn AG sind größtenteils gemäß ihrer Zweckbestimmung als Bahnanlagen dargestellt. Für die Flächen, welche gemäß ihrer vorherrschenden Nutzung nicht als Bahnanlage dargestellt wurden, gilt folgendes zu beachten. Bei den überplanten Flächen handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1Nr.1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Die Überplanung von Bahngrund durch eine andere Fachplanung ist bis zu einer Freistellung der Fläche von Bahnflächen durch das EBA unzulässig (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06).

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.6.4 Luftverkehr

Der am Fachkrankenhaus Coswig befindliche Hubschrauberflugplatz (Boden) dient der Luftrettung und des Katastrophenschutzes. Da der Hubschrauberlandeplatz zum Fachkrankenhaus gehört, ist er in das Sondergebiet Klinik eingegliedert und nicht separat im Flächennutzungsplan dargestellt.

5.6.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV wird im Stadtgebiet zum einen von S-Bahnverkehr der Deutschen Bahn, wie beschrieben (Kap. 5.6.3), zum anderen vom Straßenbahn- und Busverkehr getragen.

Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) bedienen das Gebiet der Stadt Coswig. Haltestellen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Coswig und der Straßenbahn bieten gute Möglichkeiten des Überganges zu den anderen Nahverkehrsmitteln. Das Liniennetz verbindet die Ortsteile von Coswig untereinander sowie Coswig mit den umliegenden Städten Meißen, Großenhain, Radeburg und Radebeul.

Die Straßenbahnlinie 4 Dresden – Radebeul – Coswig - Weinböhlä erschließt das Stadtgebiet. Besonders gut durch diese Linie sind das Wohngebiet Dresdner Straße, das Zentrum von Coswig und die Wohngebiete entlang der Weinböhläer Straße angebunden. In Abhängigkeit der künftigen Gebietsentwicklung ist ein optionaler zweigleisiger Ausbau der Straßenbahntrasse im Falle einer perspektivischen Verdichtung des bestehenden 30-Minuten-Grundtaktes sowie im Bereich der Jaspisstraße die Neueinrichtung einer Straßenbahnhaltestelle möglich. Im Verkehrs- und Investitionsvertrag für die Linie 4 im Landkreis Meißen nimmt das Vorhaben die Priorität C (Neueinrichtung einer Straßenbahnhaltestelle) ein (Einordnung in Abhängigkeit noch verfügbarer Finanzmittel). Im Rahmen des Flächennutzungsplans werden keine Bedarfsflächen für den zweigleisigen Ausbau bzw. die zusätzliche Haltestelle dargestellt, da die Stadt Coswig davon ausgeht, dass die Erweiterungsflächen innerhalb der bestehenden Bahnflächen realisiert werden können.

Mit der Bahnhof Coswig ist ein zentraler ÖPNV-Knotenpunkt vorhanden. Als Zielstellung gilt, das vorhandene Straßenbahn- und Busnetz zu erhalten und ggf. auszubauen.

Die gegenüberliegende Elbseite ist über die Fährverbindung Kötitz – Gauernitz zu erreichen. Diese Fährverbindung ist aus touristischen Gründen und im Zusammenhang mit den beidseitig der Elbe entlang führendem Elbradweg von Bedeutung.

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.6.6 Überörtliche Wege und örtliche Hauptwege

Der Regionalplan Sächsische Schweiz / Osterzgebirge weist folgende Rad- und Wanderwege im Stadtgebiet von Coswig aus:

- | | |
|---------------------------|---|
| • Radfernweg | Elbradweg entlang der Elbe im Stadtgebiet |
| • Regionale Hauptradroute | Saubachtal - Salzstraße (von Radeburg durch den Friedewald entlang des Lockwitzbaches nach Brockwitz und den Elbradweg) |
| | Elbe - Städteroute |
| • Fernwanderweg | Ostsee - Saaletalsperren |
| | Jakobsweg Sachsen |
| • Gebietwanderweg | Roter Punkt (Meißen – Schmilka) |
| | Lößnitz–Laußnitzer-Route |

Für das Stadtgebiet Coswig liegt die Aktualisierung der Radverkehrskonzeption 2010⁴² vor. Dieses sieht als Zielstellung für die Stadt Coswig die Entwicklung eines sicheren und attraktiven Radwegenetzes. Dazu wurden mittels Zählungen und Befragungen zunächst Daten gesammelt, die Aufschluss über Stärke, Relationen sowie Defizite des Radverkehrsgeschehens in der Stadt Coswig geben.

Nach Aussage der Radverkehrskonzeption besitzt „der Fahrradverkehr in Coswig einen sehr hohen Stellenwert. Im Vergleich mit anderen Städten sind Fahrradbestand und –nutzung in Coswig sehr hoch. Von größter Bedeutung ist dabei der Schülerverkehr. In den letzten Jahren wurde das Radwegenetz systematisch erweitert. Die mit den geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen⁴³ für den Radverkehr und die Auswertung zahlreicher Erfahrungen sind Anlass für eine Trendwende von kombinierten Geh- und Radwegen zu Radfahrstreifen und dem Ausbau separater Wege.“

⁴² Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft MBH, Dresden: Große Kreisstadt Coswig, Aktualisierung der Radverkehrskonzeption 2010

⁴³ StVO 2013

Außerdem liegt die Radverkehrskonzeption für den Landkreis Meißen mit Stand 19.11.2019⁴⁴ vor. Sie beinhaltet die erstmalige Erstellung eines strategischen Instruments auf Landkreisebene für Freizeitradverkehr und Alltagsradverkehr. Als übergreifende Ziele der Entwicklung des Radverkehrs verfolgt der Landkreis Meißen die nachfolgend benannten Punkte:

- Festigung des radtouristischen Marktes
- Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Radfahrende
- Erleichterung der Erreichbarkeit
- Verknüpfung mit Bus und Bahn

Für das Stadtgebiet Coswig bestehen die wesentlichen Defizite im „Alltagsradverkehr“ entlang von Ortsverbindungsstraßen (vor allem Staats- und Kreisstraßen). Darüber hinaus können durchgängige überörtliche Verbindungen auch durch die „Vernetzung“ mit bestehenden Feld- und Waldwegen entstehen.

Zur Verbesserung der Sicherheit an den konzipierten Netzen und der generellen Bedingungen für den überörtlichen Radverkehr sind vorrangig die in Anlage 3: Radverkehrsnetz, Wegweisungsnetz und Maßnahmen (Karte) dargestellten und in Anlage 4 einzeln beschriebenen Mängel abzustellen und Maßnahmen umzusetzen. Für das Stadtgebiet Coswig sind folgende Maßnahmen in Anlage 4 der Konzeption benannt:

Anlage 4.1 – Maßnahmenliste Bundes- und Staatsstraßen

- Nr. 41 Bau eines neuen Radwegs S 82 zw. Meißen und Sörnewitz (ca. 450m westl. von Sörnewitz endend)
- Nr. 42 Bau eines neuen Radwegs S 82 zw. Sörnewitz und Brockwitz
- Nr. 45 Bau eines neuen Radwegs S 81 zw. Auer und Dippelsdorf/ K8052
- Nr. 46 Bau eines neuen Radwegs S 80 zw. Auer und Moritzburg
- Nr. 135 Rekonstruktion des Radweges S 82 zw. ca. 800m südöstl. von Meißen und Sörnewitz
- Nr. 136 Bau eines neuen Radwegs S 80 zw. ca. 180 m östl. von K 8017 und S 81 (südl. von Auer)
- Nr. 138 Bau eines neuen Radwegs S 80 zw. X-Weg nach Nordwesten nach Neuer Anbau und X-Weg nach Südosten nach K 8017/ Spitzgrundstraße

Anlage 4.2 – Maßnahmenliste Kreisstraßen

- Nr. 15 Bau eines neuen Radwegs K 8014 Am Spitzberg, Coswig (außerorts)
- Nr. 16 Bau eines neuen Radwegs K 8015 zw. ca. 730 m südöstl. von Auenstraße, Meißen und ca. 80m westl. von Neusörnewitz
- Nr. 17 Bau eines neuen Radwegs K 8016 zw. Neusörnewitz und Weinböhl
- Nr. 18 Bau eines neuen Radwegs K 8016 zw. Neusörnewitz und Brockwitz
- Nr. 19 Bau eines neuen Radwegs K 8017 zw. Coswig und S 80

Anlage 4.3 – Maßnahmenliste Nichtklassifizierte Straßen

- Nr. 52 Feld-/Wald-/Wirtschaftsweg Instand setzen EML zw. G.-grenze Coswig und Eisenberger Weg

Radwege sind aber auf der Maßstabsebene des FNP nicht darstellbar, so dass zu den konkreten Verläufen und Maßnahmen auf die Radverkehrskonzeption verwiesen wird.

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.6.7 Verkehrliche Auswirkungen der Flächenausweisung

Die externe Erschließung aller Flächenausweisungen kann vom vorhandenen Straßennetz bewältigt werden. Verkehrsmengenerhöhungen größeren Ausmaßes, die einen Ausbau vorhandener Straßen erfordern, werden seitens der Stadt Coswig für deren Plandarstellungen nicht erwartet.

⁴⁴ ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH: Radverkehrskonzeption für den Landkreis Meißen, Stand: 19.11.2019

5.7 Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen

Im Flächennutzungsplan werden die Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen dargestellt. Im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans wurden die Daten aktuell bei den Versorgungsträgern abgefragt und in die Darstellung des Flächennutzungsplans übernommen.

Die überörtliche Wasserversorgung der Stadt Coswig wird in Verantwortung der Wasserversorgung Brockwitz-Röder GmbH geführt. Die Wasserversorgung Brockwitz-Rödern versorgt das Stadtgebiet nach Maßgabe der Trinkwassersatzung (in der jeweils geltenden Fassung) mit Wasser. Im Plangebiet befinden sich folgende größere Anlagen des Zweckverbandes Wasserversorgung Brockwitz-Rödern:

- ehem. Wasserwerk Coswig I Brunnengelände (Dresdner Straße/ Südstraße, außer Betrieb)
> ohne Darstellung im Flächennutzungsplan
- Betriebsstandort, Verwaltungsgebäude, Mehrzweckhalle, WW Gebäude (Südstraße)
> Einordnung in gemischte bzw. gewerbliche Bauflächen
- Standort KKS-Schrank Brockwitz und Schieberkreuz
- Hochbehälter Spitzgrund
- Verteilerbauwerk Spitzgrundstraße und
- Schieberkreuz Neuhofweg.

Die innerörtliche Trinkwasserversorgung der Stadt Coswig liegt in der Zuständigkeit der Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Coswig GmbH.

Für den Standort an der Südstraße der Wasserversorgung ist ein Flächenkonzept in Arbeit bzw. Abstimmung, um einen neuen Standort für das Trinkwasserwerk sowie den Betriebsstandort der Wasserversorgung zu finden.

Die Abwasserbeseitigung im Stadtgebiet Coswig erfolgt in Verantwortung der Wasser Abwasser Betriebsgesellschaft Coswig mbH und Abwasserentsorgungsgesellschaft Meißner Land mbH. Die Abwasserbeseitigung ist gemäß dem Abwasserbeseitigungskonzept der Stadt Coswig, Aktualisierung 2007, vorzunehmen. Dargestellt im Flächennutzungsplan sind die Hauptsammler im Bestand sowie die Anlagen der Überleitung der Abwässer nach Gauernitz. Diese sind als Fläche für die Ver- und Entsorgung dargestellt. Im Plangebiet befinden sich folgende größere Anlagen der Abwasserentsorgungsgesellschaft Meißner Land mbH:

- Pumpwerk Coswig-Kötitz und
- Pumpwerk Neusörnwitz.

Die Stadt Coswig setzt im Laufe des Jahres 2020 die letzten Erschließungsmaßnahmen bezüglich der Abwasserentsorgung um, so dass für den Planungshorizont 2030 die Bauflächen im gesamten Stadtgebiet zentral an die Abwasserentsorgung angeschlossen sind. Im Flächennutzungsplan sind somit keine Bauflächen in den bebauten Ortslagen, für die eine zentrale Abwasserentsorgung nicht vorgesehen ist, in der Planzeichnung gekennzeichnet. Ziel der Stadt Coswig ist die Beibehaltung einer kompakten Erschließungsstruktur. Die Siedlungssplitter im Außenbereich werden weiterhin dezentral abwasserbeseitigt. Dies betrifft z.B. die Bereiche der Bosel und der Außenbereichssatzung Auerstraße West.

Hinsichtlich der Niederschlagswasserentsorgung ist darauf zu achten, dass Gewässer nicht belastet werden, entsprechende Rückhaltemaßnahmen sind vorzusehen.

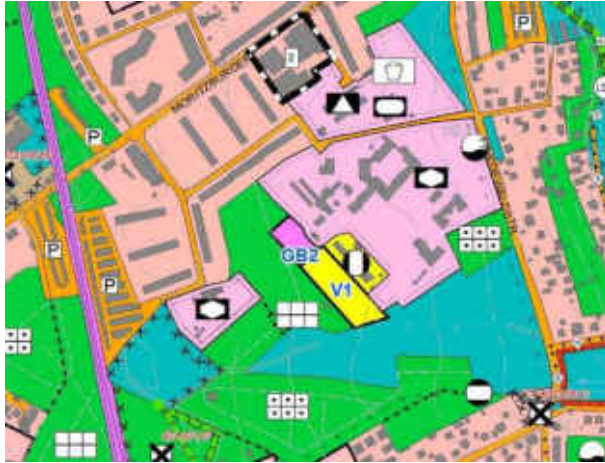
Im Stadtgebiet von Coswig befindet sich ein 110-kV Umspannwerk an der Seestraße in der Gemarkung Kötitz.

Die dem Kreislaufwirtschaftsgesetz unterliegende Deponie Auerstraße, die sich derzeit in der Nachsorgephase befindet, wird bis zur Entlassung aus der Nachsorge als Fläche für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen der Anlage zur Planzeichenverordnung ausgewiesen. Grundsätzlich wird eine Grünlandnutzung für Altdeponien als Nachnutzung empfohlen.

Die Fernwärmeversorgung erfolgt in Verantwortung der Technischen Werke Coswig GmbH zentral über das Heizkraftwerk „Dresdner Straße“ für die Wohngebiete Dresdner Straße, Coswig-Mitte und Coswig-

Spitzgrund. Für den Havariefall steht außerdem das Heizkraftwerk „Spitzgrund“ zur Verfügung. Unmittelbar an den Standort des Heizkraftwerkes Spitzgrund südlich anschließend ist eine geplante Versorgungsfläche für Solarthermie vorgesehen.

**Coswig, Friedewaldstraße, Heizkraftwerk Spitzgrund,
 Versorgungsfläche Solarthermie V1 (0,57 ha)**



Das Solarthermie-Vorhaben steht im Zusammenhang mit dem Fernwärmenetz der Technischen Werke Coswig GmbH.

5.8 Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen

Im Flächennutzungsplan werden die Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen dargestellt. Der Leitungsbestand wurde im Ergebnis der Datenabfrage der Versorgungsträger entsprechend deren aktuellem Datenbestand dargestellt.

Ferngasleitung OPAL

Im Stadtgebiet Coswig sind Anlagen der OPAL Gastransport GmbH & Co. KG vorhanden. Die Ferngasleitung OPAL DN 1400 liegt mittig in einem 10,0 m breiten Schutzstreifen. Auf die Darstellung der untergeordneten Anlagen (Kabelschutzrohranlage, Korrosionsschutzanlage u.a.) wurde im Flächennutzungsplan verzichtet. Auch diese Anlagen sind mittig in Schutzstreifen unterschiedlicher Breite verlegt.

LWL (Lichtwellenleiter) Trasse Oberau – Klipphausen

Die Glasfasertrasse begleitet unmittelbar die vorhandene Ferngasleitung OPAL. Der Netzbetreiber ist die WINGAS GmbH. Aufgrund der räumlichen Nähe ist die Trasse nicht separat dargestellt.

Ferngasleitung EUGAL 1

Die GASCADE Gastransport GmbH plant die Verlegung der Erdgashochdruckleitung EUGAL 1 DN 1400 / MOP 100 bar. Der plante Trassenverlauf, welcher fast durchgängig im Stadtgebiet Coswig parallel zur bestehenden Trasse der Ferngasleitung OPAL verläuft, ist im Flächennutzungsplan dargestellt. Die Leitung wird mittig in einem 12,0 m breiten Schutzstreifen liegen. Der Bau der Erdgashochdruckleitung wird im Zeitraum von Mitte 2018 bis Mitte 2020 umgesetzt.

220-kV-Leitungsanlagen 50 Hertz

Die 220-kV-Leitung Niederwartha – Streumen 221/222 durchquert von Mast-Nr. 10 bis 33 das Stadtgebiet Coswig. Netzbetreiber der Leitung ist die 50 Hertz Transmission GmbH. Der Leitungsverlauf ist unter Angabe des Freileitungsbereiches von 50 m (Anhaltswert) beidseitig der Trassenachse im Flächennutzungsplan gekennzeichnet (keine vermessungstechnische Eintragung).

Innerhalb des Freileitungsbereiches befindet sich der Freileitungsschutzstreifen von ca. 25 m beidseitig der Trassenachse. Für den Freileitungsschutzstreifen ist in den Grundbüchern eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Leitungsrecht in Abt. II, Lasten und Beschränkungen) eingetragen. Nach dem Inhalt dieser Dienstbarkeit dürfen u. a. keine baulichen oder sonstigen Anlagen im Freileitungsschutzstreifen errichtet werden, die den ordnungsgemäßen Bestand und Betrieb der Hochspannungsfreileitung beeinträchtigen oder gefährden. Außerdem sind je nach Nutzungsart besondere Auflagen einzuhalten. Einer Errichtung von Gebäuden und der Nutzung von Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, wird grundsätzlich nicht zugestimmt.

Richtfunkanlagen 50 Hertz

Das Planungsgebiet wird außerdem von Richtfunkverbindung Streumen – Oberwartha der 50 Hertz Transmisson GmbH überquert. Deren Verlauf ist in die Planzeichnung des Flächennutzungsplans eingetragen. Im Bereich der eingetragenen Richtfunktrasse ist ein Schutzbereich von 30 m radial um die Trassenachse zu beachten.

Alle Arbeiten, Bauvorhaben und Pflanzmaßnahmen, die im Freileitungsbereich der o.g. Hochspannungsfreileitung und im Schutzbereich der Richtfunkstrecke geplant oder durchgeführt werden sollen, sind zur gesonderten Prüfung und Stellungnahme bei 50 Hertz Transmisson GmbH einzureichen.

110-kV-Leitungsanlagen ENSO

Im Plangebiet verläuft die 110-kV-Leitungsanlagen Niederwartha – Großenhain der ENSO Energie Sachsen Ost AG, betriebsgeführt durch die ENSO NETZ GmbH. Der Leitungsverlauf ist unter Angabe des Freileitungsbereiches im Flächennutzungsplan gekennzeichnet (keine vermessungstechnische Eintragung).

Für alle Baumaßnahmen im Näherungsbereich der Freileitung (50 m von Trassenachse) muss eine gesonderte Standortzustimmung bei der ENSO NETZ GmbH eingeholt werden. Im Schutzbereich der Hochspannungsfreileitung, d.h. unterhalb und seitlich bis zu einem Abstand von 25 m beiderseits der Trassenachse, sollte keine Bebauung vorgesehen werden.

Bei landschaftsgestalterischen Maßnahmen ist zu beachten, dass im Bereich der 110-kV Freileitungen die derzeit vorhandenen Geländeprofile beibehalten werden. Insbesondere im unmittelbaren Standortbereich der Hochspannungsmaste (Abstand bis 10 m von den Außenkanten der Fundamente/Eckstiele) ist eine Geländeänderung nicht zulässig. Des Weiteren dürfen im Bereich der Leitung (beidseitig 30 m von Trassenachse) keine hochstämmigen Gehölze angepflanzt werden. Bei parallel zur Freileitung angeordneten Gehölzen bzw. Bäumen muss der seitliche Abstand zwischen Bewuchsstandort und dem äußeren Leiterseilen so groß sein, dass ein Umbruch der Randbäume unter Annahme der Endwuchshöhe zu keiner Beschädigung der Leitungsanlage führt. Im unmittelbaren Standortbereich der Hochspannungsmaste (Abstand bis 10 m) ist eine Gehölzbepflanzung nicht zulässig.

Gas-Hochdruckleitungen ENSO und Stadtwerke Elbtal / Ferngasleitungen ONTRAS Gastransport GmbH

Die im Plangebiet verlaufenden Gas-Hochdruckleitungen der ENSO NETZ GmbH und der Stadtwerke Elbtal GmbH sind in der Planzeichnung dargestellt. Die Gas-Hochdruckleitung liegt mittig in einem einzuhaltenden Schutzstreifen von 4 - 10 m je nach Nennweite der jeweiligen Leitung. Im Schutzstreifen dürfen keine baulichen Maßnahmen vorgenommen werden, die den Leitungsbestand beeinträchtigen oder gefährden.

Leitungsbestand der Wasserversorgung Brockwitz-Röder GmbH

Folgende im Plangebiet vorhandenen Hauptversorgungsleitungen sind im Flächennutzungsplan dargestellt:

- Trinkwasserleitung Nr. 2 DN 500 Brockwitz bis Weinböhlauer Straße
- Trinkwasserleitung Nr. 3 DN 400 Weinböhlauer Straße bis Verteilerbauwerk Spitzgrundstraße
- Trinkwasserleitung Nr. 4 DN 600 Brockwitz bis HB Gröbern einschl. parallel laufendem Steuerkabel
- Trinkwasserleitung Nr. 4a DN 400 Brockwitz bis HB Gröbern einschl. parallel laufendem Steuerkabel
- Trinkwasserleitung Nr. 7 DN 400 Abzweig Sörnwitz zum HB Bosel bis Stadtgrenze Meißen
- Trinkwasserleitung Nr. 10 DN 1200 HB Fuchsweg bis Verteilerbauwerk Spitzgrundstraße
- Trinkwasserleitung Nr. 11 DN 400 Verteilerbauwerk bis Knoten Friedewaldstraße
- Trinkwasserleitung Nr. 12 DN 800 Verteilerbauwerk bis Knoten Friedewaldstraße
- Trinkwasserleitung Nr. 13 DN 600 HB Spitzgrund bis ZS Zitzschewig
- Trinkwasserleitung Nr. 15 DN 500 Verteilerbauwerk Weinböhlauer Straße bis Kohlerstraße
- Trinkwasserleitung Nr. 17 DN 500/400 Lobetanzwiese bis HB Wahnsdorf
- Trinkwasserleitung Nr. 33 DN 400 HB Fuchsweg bis Verteilerbauwerk Spitzgrundstraße
- Trinkwasserleitung Nr. 38 DN 300 PE von Brockwitz nach Siebeneichen einschl. parallel laufendem Steuerkabel
- Oberlauf- und Entleerungsleitung HB Fuchsweg Nr. 44
- KKS- Anlagen in Brockwitz und Kreyern

Leitungsbestand der Abwasserentsorgungsgesellschaft Meißner Land mbH

Folgende im Plangebiet vorhandenen Hauptversorgungsleitungen sind im Flächennutzungsplan dargestellt:

- Hauptsammler Radebeul – Coswig inkl. Steuerkabel und Messeinrichtung (OCM 1)
- Hauptsammler Coswig – Neusörnwitz inkl. Steuerkabel
- Hauptsammler Neusörnwitz –Meißen inkl. Steuerkabel und Messeinrichtung (OCM 3)
- Hauptsammler Weinböhla – Neusörnwitz inkl. Steuerkabel und Messeinrichtung (OCM 2)
- Abwasserüberleitung Gauernitz – Kötitz (Düker) inkl. Steuerkabel

Leitungsbestand der Wasser Abwasser Betriebsgesellschaft Coswig mbH

Die innerörtliche Erschließung der Trinkwasserversorgung und der Abwasserentsorgung erfolgt über die WAB Coswig mbH von den Zubringerleitungen zum einen der Wasserversorgung Brockwitz-Röder GmbH und zum anderen der Abwasserentsorgungsgesellschaft Meißner Land mbH. Auf eine Darstellung dieses Leitungsbestandes wird im Maßstab des Flächennutzungsplans verzichtet zugunsten der besseren Lesbarkeit des Planes.

Weiterhin verlaufen im Stadtgebiet Coswigs Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden GasLINE-LWL-Kabeln der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG. Auf eine Darstellung dieser wird im Maßstab des Flächennutzungsplans ebenfalls verzichtet.

5.9 Grünflächen

In der Stadt Coswig bestehen zahlreiche Freiflächen, die im Sinne der Planzeichenverordnung als Grünflächen bezeichnet werden. Es sind diese öffentlichen Flächen wie Parkanlagen, Klein- bzw. Erholungsgärten, Sport- und Spielplätze, Freibäder und Friedhöfe im Flächennutzungsplan nach § 5 Abs. 2 Nr. 5. BauGB darzustellen. Außerdem stellt der Flächennutzungsplan Grünflächen in nichtöffentlichen Grundstücken dar, sofern diese nicht in die Baugebiete einbezogen sind (Hausgärten). Im Flächennutzungsplan nimmt außerdem die Darstellung von Grünflächen, die der ökologischen Aufwertung und landschaftlichen Einbindung von Siedlungselementen dienen, einen breiten Raum ein. Entsprechend aktueller Daten wurde die Abgrenzungen und Zweckbestimmung der Grünflächen im Zuge der Gesamtfortschreibung überprüft und ggf. angepasst.

Folgende zusätzliche Grünflächen sind bis 2030 innerhalb des Stadtgebietes Coswigs geplant:

Tabelle 18: Grünflächen (Planung)

Gemarkung	Standort	Bauflächen Nr.	Zweckbestimmung	Fläche in ha	Bemerkung
Brockwitz	Steinbacher Weg	GF1	Erholungsgärten	1,52	
	An der Bahntrasse	GF2	Erholungsgärten	4,69	
	Auerstraße	GF4	Kompensationsfläche	1,18	Entsiegelungsfläche
Coswig	Jaspisstraße	GF3	Erholungsgärten	1,42	
Sörnwitz	Elbgaustraße	GF5	Kompensationsfläche	0,54	Entsiegelungsfläche
Gesamtsumme Stadt Coswig				9,35	

Brockwitz, Auerstraße, Grünfläche Kompensationsfläche, GF4 (1,18 ha)



Die geplante Grünfläche GF4 liegt rückwärtig der Bebauung entlang der Auerstraße auf dem Gelände des ehemaligen Betonsteinwerks Auerstraße, welches im Brachflächenkonzept der Stadt Coswig (siehe auch Kap. 4.7.4) unter Nr. 5 erfasst ist.

Mit der Entwicklung der Grünfläche soll die Entsiegelung der Fläche des ehemaligen Betonsteinwerkes einhergehen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft möglich werden. Als Zielbiotop für die Kompensationsfläche ist die Entwicklung eines wertvollen Offenlandbiotopes (Zauneidechsenhabitat auf Heidesandterrasse) vorgesehen.

Sörnwitz, Elbgaustraße, Grünfläche Kompensationsfläche, GF5 (0,54 ha)



Die geplante Grünfläche GF5 in Sörnwitz dient ebenfalls als Entsiegelungsmaßnahme. Die Stadt Coswig plant die zum Teil leer stehenden Garagen langfristig rückzubauen und als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft zur Verfügung zu stellen. Als Zielbiotop ist die Anlage einer Streuobstwiese vorgesehen.

5.9.1 Parkanlagen

Als grüne Oase mitten in der Stadt Coswig stellt sich der Bürgerpark dar, welcher im Juni 2001 eingeweiht worden ist. Diese Parkanlage ist ebenso wie die übrigen im Flächennutzungsplan dargestellten kleineren Parkflächen:

- an der Salzstraße / Moritzburger Straße und
- an der Bahnhofstraße

im Stadtgebiet in ihrem Bestand zu sichern.

Eine weitere Parkanlage mit dem Nutzungszweck „Forschung und Lehre Botanischer Garten“ im Stadtgebiet ist der Boselgarten auf der Boselspitze, welcher seit 1957 eine Außenstelle des Botanischen Gartens Dresden ist.

Die Standorte der Parkanlagen sind im Zuge der Gesamtfortschreibung in die Darstellung des Flächennutzungsplans ergänzt worden. Die Stadt Coswig plant außerdem die Erweiterung des Bürgerparkes in nordwestlicher Richtung als Grünverbindung auf dem Trassenkorridor der ehemaligen geplanten westlichen Umgehungsstraße („Grünzug Coswig West“).

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.9.2 Kleingärten / Private Erholungsgärten

Im Planungsgebiet befindet sich eine Vielzahl an Gartenanlagen.

Entsprechend Bundeskleingartengesetz (BKleingG) ist ein Kleingarten ein Garten, der

- dem Nutzer zur nicht erwerbsfähigen gärtnerischen Nutzung, insbesondere zur Gewinnung von Gartenbauerzeugnissen für den Eigenbedarf, und zur Erholung dient
- in einer Anlage liegt, in der mehrere Einzelgärten mit gemeinschaftlichen Einrichtungen, zum Beispiel Wegen, Spielflächen und Vereinshäusern, zusammengefasst sind.

Die größten Kleingartenanlagen im Stadtgebiet sind:

- Gemarkung Brockwitz, südlich Auerstraße an der Bahntrasse, Fläche ca. 6,69 ha,
- Gemarkung Brockwitz, im Gleisdreieck, Fläche ca. 5,27 ha,
- Gemarkung Coswig/Sa., Hohensteinstraße / Lehdenweg, Fläche ca. 3,96 ha.

Die Kleingartenanlagen im Stadtgebiet mit Verbandszugehörigkeit, welche somit eine nach dem Bundeskleingartengesetz organisierte Anlage sind, sind im Flächennutzungsplan als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kleingarten“ dargestellt. Dagegen sind die Flächen ohne Verbandszugehörigkeit, in denen aber der Grüncharakter dominiert und die baulichen Anlagen (wie bei Kleingärten) deutlich untergeordnet sind, als private Grünfläche mit Zweckbestimmung "private Erholungsgärten" dargestellt.

Dies hat zur Folge, dass diese Gebiete in ihrem Bestand und baulichen Anlagen mit begrenztem Komfort akzeptiert werden; eine Entwicklung zu standardgerechten Wochenendhausgebieten mit vollwertiger Erschließung aber aufgrund landschaftspflegerischer, verkehrs- und erschließungstechnischer Belange nur eingeschränkt oder gar nicht möglich sein wird.

Die größten Flächen für private Erholungsgärten sind:

- Gemarkung Coswig/Sa., Oberer Steinbacher Weg 149, Fläche ca. 3,71 ha
- Gemarkung Brockwitz, Auerstraße / Unterer Steinbacher Weg, Fläche ca. 3,28 ha
- Gemarkung Coswig/Sa., Hirtenweg, Fläche ca. 2,91 ha.

Im gesamten Stadtgebiet befinden sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt ca. 1.425 Kleingärten und private Erholungsgärten. Davon sind ca. 560 im Eigentum der Stadt Coswig. Die vorhandenen Kleingärten und privaten Erholungsgärten auf einer Gesamtfläche von ca. 80 ha decken den für den Planungshorizont rechnerisch ermittelten Bedarf (1 Kleingarten von 300 bis 400 m² Größe je 7 bis 10 Wohnungen) bereits ab.

Aber da durch die geplanten Wohnbauflächen (W3 und W14) entlang der Bahntrassen ca. 2,7 ha Erholungs- und Kleingärten verloren gehen, sieht sich die Stadt Coswig in der Pflicht zusätzlichen Erholungsgärten bzw. Kleingärten anzubieten. Deshalb zielen drei der geplanten Grünflächen auf die Schaffung von neuen Erholungsgärten in einer Gesamtgröße von ca. 7,6 ha ab. Die geplanten Grünflächen für Erholungsgärten befinden sich innerhalb des „Grünzugs Coswig West“ und vor allem die geplante Grünfläche GF3 mit einer Fläche von ca. 1,42 ha ist aufgrund ihrer Siedlungsnähe als Ersatzstandort geeignet.

Coswig, Jaspisstraße, Grünfläche, GF3 (1,42 ha)



Die geplanten Grünflächen GF1 und GF2 liegen im nordwestlichen Stadtgebiet von Coswig und sollen ebenfalls das Angebot an Gärten durch die Erweiterung der angrenzenden vorhandenen Grünflächen mit der Zweckbestimmung Erholungsgärten ausbauen.

Brockwitz, Steinbacher Weg, Grünfläche, GF1 (1,52 ha) und An der Bahntrasse, GF2 (4,69 ha)



Innerhalb der geplanten Grünflächen ist bei der Anlage der Erholungsgärten der vorhandene Baumbestand zu beachten und zu erhalten.

5.9.3 Spielplätze

Spielplätze weisen gegenüber allgemeinen Sportflächen eine hohe Entfernungsempfindlichkeit der Nutzer auf. Deswegen ist hier nicht nur das Vorhandensein der Anlagen, sondern auch deren Verteilung von Belang.

Für die ländlich geprägten Ortsteile sind sowohl auf den größeren Grundstücken als auch im Wohnumfeld Spielmöglichkeiten vorhanden.

Die Darstellung von Grünflächen mit der Zweckbestimmung Spielplatz erfolgt im Flächennutzungsplan für Flächen, die nicht in Baugebiete eingeordnet werden können. Dazu gehören z.B. die Spielplätze an der Naundorfer Straße in Kötzitz, an der Weinböhlauer Straße und an der Radebeuler Straße in Coswig. Auf die Darstellung der kleineren Kinderspielplätze innerhalb der Baugebiete wird in der Flächennutzungsplandarstellung zur besseren Lesbarkeit und der sich mit Blick auf den Planungshorizont möglicherweise noch verändernden Standorte insgesamt verzichtet, da diese generell zulässig sind im Wohnumfeld.

5.9.4 Freibad⁴⁵

Eine wichtige Freizeit- und Naherholungseinrichtung innerhalb des Stadtgebietes ist der Badesee Coswig-Kötzitz am südlichen Stadtrand an der Elbe. Auf dem 21 ha großen Areal befindet sich der Natur-Badesee, ein Schwimmbecken, drei Spaßbecken mit Großrutsche und Kinderplanschbecken. Außerdem befindet sich unmittelbar am Freibad Coswig-Kötzitz der Campingplatz „Am Badesee Coswig-Kötzitz“.

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.9.5 Friedhöfe

Das Friedhofswesen ist in der Stadt Coswig auf wenige Flächen konzentriert. Neben dem Coswiger Friedhof in zentraler Lage an der Salzstraße mit ca. 3,5 ha Friedhofsfläche befinden sich Friedhöfe an der Dresdner Straße am Ortsausgang Brockwitz in Richtung Sörnewitz und an der Kirche Brockwitz, die ebenso wie der zentrale Friedhof vom Pfarramt der Ev.-Luth. Kirchgemeinde Coswig verwaltet werden. Die Friedhöfe liegen bis auf den Friedhof an der Kirche Brockwitz nicht traditionell in Kirchnähe, sondern entstanden am Stadt- bzw. Ortsrand.

⁴⁵ <http://www.campingplatz-coswig.de/pages/badesee.html> (besucht am 26.02.2018)

Außerdem befindet sich der Bestattungswald „NATURRUHE Friedewald“ innerhalb des Stadtgebietes Coswig. Der Friedhof mit einer Größe von ca. 42 ha besteht seit 2016 und liegt im Landschaftsschutzgebiet Friedewald. Verwaltet wird er von der NATURRUHE Friedewald GmbH.

Der im Bundesdurchschnitt für Friedhofsflächen zugrunde gelegte Bedarfsrichtwert von 4 m² pro Einwohner wird mit den bestehenden konventionellen Friedhöfen auf einer Gesamtfläche von 4,34 ha bzw. 2,1 m²/Einwohner weit unterschritten. Dieser Bedarfsrichtwert berücksichtigt u.a. Einwohnerzielzahl, Sterbeziffer, Bestattungsart, Grabart, Ruhefrist, Zeitfaktor, Infrastruktur, Betriebseinrichtungen sowie gärtnerische Anlagen.

Da im Stadtgebiet seit 2016 der Bestattungswald im Friedewald mit einer Gesamtfläche von 42 ha existiert, stehen im Stadtgebiet 22,2 m² Friedhofsfläche pro Einwohner zur Verfügung, welcher auch für die für das Jahr 2030 prognostizierten Einwohnerzahl als ausreichend anzusehen ist.

Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.9.6 Wassersport

Grünflächen mit der Zweckbestimmung Wassersport liegen an 3 Standorten in der Gemarkung Kötitz entlang der Elbe und sind entsprechend dem FNP 2006 dargestellt. Dies betrifft die Anlage des Coswiger Kanuverein e.V., der Marinekameradschaft Dresden 1896 e.V. sowie des Segel- und Sportbootverein e.V. Erweiterungen, die einen im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächenbedarf nach sich ziehen, sind für den Planungshorizont 2030 nicht vorgesehen.

5.10 Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetz

Das Stadtgebiet von Coswig wird in der Nord-Süd-Achse von der Staatsstraße S 84 und von zwei Strecken der Bahn sowie in West-Ost-Richtung von der Staatsstraße S 82 durchzogen. Aufgrund des Verkehrsaufkommens auf den Straßen sowie der Bahnstrecken sind diese als die wesentlichsten Lärmquellen im Stadtgebiet zu betrachten.

In Lärmkarten werden die Lärmbelastungen der entsprechenden Geräuschquellen dargestellt und die Zahl der dadurch betroffenen Bewohner ausgewiesen. Für den Freistaat Sachsen stehen die Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 entlang von Hauptverkehrsstraßen und für die Ballungsräume zur Verfügung. Für das Stadtgebiet Coswig existiert eine Lärmkartierung entlang der Staatsstraße S 84.

In Zusammenhang mit der Lärmbelastung hat die Stadtverwaltung Coswig einen Lärmaktionsplan beauftragt. Die Stufe II des **Lärmaktionsplan**⁴⁶ liegt seit November 2016 vor und betrachtet die vier benannten wesentlichen Lärmquellen: die Haupteisenbahnstrecke 6363 Leipzig – Dresden und die Bahnstrecke 6248 ABS Leipzig – Dresden sowie die Hauptverkehrsstraßen S 82 Dresdner Straße (östlich der Cliebener Straße) und S 84 Hauptstraße / Weinböhlauer Straße.

Die **Fortschreibung**⁴⁷ der 2. Stufe des Lärmaktionsplans liegt mit Stand 09.11.2018 mit redaktionellen Ergänzungen vom 15.03.2019 vor. Als Datengrundlage für die Fortschreibung dient weiterhin die **Lärmkartierung** der Bahnstrecken 6248 ABS Leipzig – Dresden und 6363 Leipzig – Dresden von 2015. Für den Straßenlärm wurde 2017 durch das LfULG eine aktualisierte Lärmkartierung erstellt, welche aufgrund neuer Verkehrszählungen einen geänderten Untersuchungsumfang besitzt. Berücksichtigt wurden die S 82 Dresdner Straße (zwischen KP Hauptstraße und OA Radebeul), die S 84 Hauptstraße/ Weinböhlauer Straße sowie die S 81. Der Streckenabschnitt S 82 zwischen Hauptstraße und Cliebener Straße wurde aufgrund zu geringer Verkehrsstärke nicht mehr berücksichtigt.

Im Zuge des Lärmaktionsplanes wurde aus den Lärmkartierungen für den Bahnlärm durch das Eisenbahn-Bundesamt und den Kartierungen des Straßenlärms unter Federführung des LfULGs eine verkehrslärmbezogene Gesamtbelastung ermittelt. Auf der Grundlage dieser Maximalimmissionen wurde

⁴⁶ Hartig & Ingenieure: Lärmaktionsplan Stufe II Stadt Coswig, 25.11.2016

⁴⁷ Hartig & Ingenieure: Lärmaktionsplan Stufe II Stadt Coswig Fortschreibung, 25.05.2018

Untersuchungsbereich festgelegt, welche schalltechnisch stark belastet sind. Als Schwellwert für die Ermittlung lärmbelasteter Bereiche wurde $L_{DEN} = 60 \text{ dB(A)}$ und $L_{NIGHT} = 50 \text{ dB(A)}$ festgelegt.

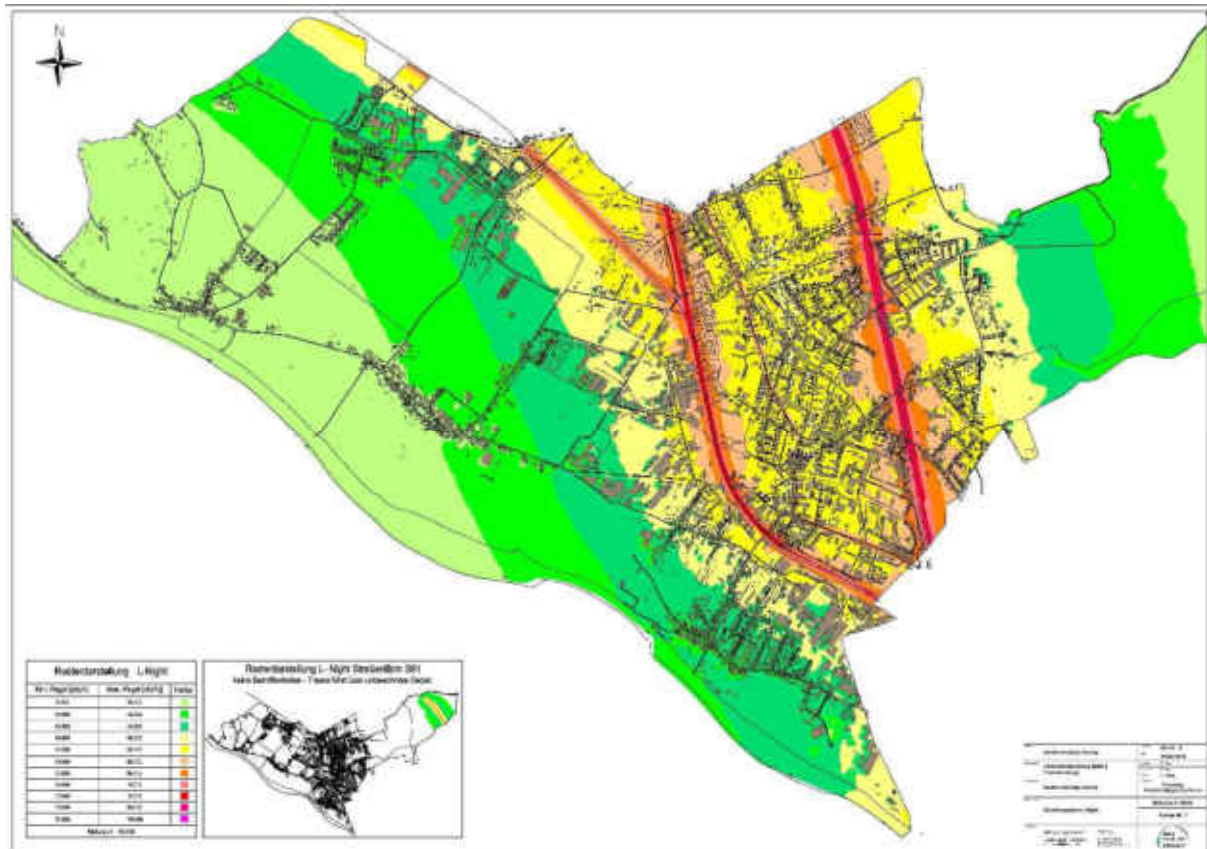


Abb. 7. Rasterlageplan L-Night der Lärmaktionsplanung Stufe II Fortschreibung⁴⁸

Prinzipiell wurde abgeschätzt, dass eine hohe flächenhafte Lärmbelastung insbesondere im Bereich der Bahnstrecken festzustellen ist. Im Bereich des Straßenverkehrslärms ist festzuhalten, dass der Kreuzungsbereich Hauptstraße – Dresdner Straße am stärksten belastet ist, da sich hier beide Emittenten (Straße und Schiene) stark aufsummieren und zusätzlich eine hohe Bevölkerungsdichte gegeben ist. Weiterhin ist im Bereich des Bahnverkehrslärms auf der komplette Streckenlänge im Stadtgebiet Coswigs der Bahnstrecke 6248 ABS Leipzig – Dresden zu beiden Seiten der Trasse eine erhebliche Lärmbelastung zu verzeichnen. Vor allem in der Nachtzeit ist die Überschreitung der Schwellenwerte erheblich und reicht weit in die rückwärtigen Gebäudereihen hinein (bis zu 600 m). Des Weiteren sind sensible Bereiche wie z.B. Schulen, Kindertagesstätten und Pflegeeinrichtungen / Krankenhäuser betroffen.

Im Rahmen der Lärminderung bieten sich grundsätzlich folgende aktive Maßnahmen an⁴⁹:

Bahnlärm

- Reduzierung der Geschwindigkeiten
- Reduzierung der Anzahl der Fahrten (Fahrfrequenzminderung)
- Bau von Lärmhindernissen wie Absorbereinrichtungen am Bahngleis, Lärmschutzwände oder -wälle
- schalltechnische Optimierung der Gleise oder des Gleisbettes
- Maßnahmen am Gleis wie Schleifen, Schwingungsdämpfung u.a.
- Einsatz lärmarmen Fahrzeuge u.a.

Straßenlärm

- Reduzierung der Geschwindigkeiten
- Reduzierung der Anzahl der Fahrten (Fahrfrequenzminderung)
- Errichtung von Lärmhindernissen, z. B. Lärmschutzwälle oder -wände
- Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen („Flüsterasphalt“)

⁴⁸ Hartig & Ingenieure: Lärmaktionsplan Stufe II Stadt Coswig Fortschreibung, 25.05.2018

⁴⁹ Hartig & Ingenieure: Lärmaktionsplan Stufe II Stadt Coswig Fortschreibung, 25.05.2018

- Optimierung des Verkehrsflusses (keine Stillstandszeiten)
- Reglementierung der Art der Fahrzeuge

Bei den Maßnahmen handelt es sich um Vorschläge. Deren Umsetzungsfähigkeit ist unter Beachtung anderer Interessen, u.a. die wirtschaftlichen Interessen der Bahn, auch aus Sicht der Stadt Coswig zu prüfen.

Weiterhin sind passive Lärmschutzmaßnahmen, welche die schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden betreffen, möglich:

- Schallschutzfenster und -türen
- Dämmung der Außenwände und Dächer
- Einbau von schallgedämmten Wandlöffern

Einige der geplanten Wohnbauflächen liegen an der Bahnstrecke 6363 Leipzig – Dresden und 6248 ABS Leipzig – Dresden. Lärmschutzmaßnahmen sind zum einen durch das Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG vorgesehen. Im Rahmen der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung wird die Stadt Coswig Festsetzung zu ggf. notwendigen Lärmschutzmaßnahmen treffen.

Die Luftqualität im Freistaat Sachsen wird durch das Messprogramm des Freistaates geprüft. Die Lage der Messstationen entspricht den Kriterien der EU-Richtlinien. Sie sind in Gebieten mit hohen Luftschadstoffbelastungen (Ballungsräume und größere Städte), aber auch in ländlichen Gebieten, die den so genannten Hintergrundwert (Background) repräsentieren, installiert. Im Landkreis Meißen ist eine Messstation in Radebeul-Wahnsdorf vorhanden.

Ein Luftreinhalteplan liegt für das Stadtgebiet nicht vor.

5.11 Wasserflächen

Die Darstellung der Wasserflächen wurde aus dem FNP 2006 übernommen.

Dominierende Wasserfläche ist innerhalb des Stadtgebietes Coswig die Bundeswasserstraße Elbe, welche das Stadtgebiet nach Südwesten begrenzt. Die Elbe entspringt im Riesengebirge in der Tschechischen Republik bevor sie nach 1.091 km bei Cuxhaven in die Nordsee mündet.

Außerdem durchquert der Lockwitzbach aus dem Friedewald kommend das Stadtgebiet bevor das Gewässer II. Ordnung bei Sörnewitz in die Elbe mündet. Zuflüsse II. Ordnung zum Lockwitzbach sind im Friedewald der Ilschenbach, das Rotes Bächel und der Rietzschkebach.

Als weiteres Gewässer II. Ordnung fließt der Lange Graben westlich Neusörnewitz und weiter entlang der Gemarkungsgrenze bis er das Stadtgebiet Richtung Zaschendorf (Stadt Meißen) verlässt. Einzelne weitere namenlose Fließgewässer II. Ordnung sowie ohne Zuordnung durchziehen bzw. tangieren das Stadtgebiet.

Die größten Stillgewässer im Stadtgebiet sind die Kiesgrube Brockwitz Coswig, der Haudelteich und die Kötitzer Kiesgrube / Badeseesee Kötitz, welcher unmittelbar an der Elbe liegt. Kleinere Teiche existieren im Friedewald, wie der Kappellenteich, der Seerosenteich und der Ilschenteich.

Die vorhandenen Gewässer sind vollständig in dem Plan K-3: Maßnahmekonzept Natur und Landschaft dargestellt. In die Darstellung des Flächennutzungsplan sind nur die dominierenden Wasserflächen übernommen wurden.

Die Ufer der Gewässer sowie die daran landeinwärts anschließenden Gewässerrandstreifen sind einschließlich ihres Bewuchses zu schützen. Die Bemessung der Gewässerrandstreifen ergibt sich aus § 38 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit § 24 Sächsisches Wassergesetz (SächsWG). Innerorts ist ein Gewässerrandstreifen von 5 m von der Böschungsoberkante des Gewässers einzuhalten, außerorts ein Gewässerrandstreifen von 10 m. Gewässerrandstreifen haben neben der Sicherung des Abflusses auch ökologische Funktionen, dienen der Wasserspeicherung und vermindern Stoffeinträge aus diffusen Quellen.

5.12 Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und die Gewinnung von Bodenschätzen

Innerhalb der Stadt Coswig liegen keine im kommunalen Eigentum befindlichen Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und die Gewinnung von Bodenschätzen. Nachrichtlich dargestellt sind die vom Sächsischen Oberbergamt übermittelten Flächen (Hohlraumgebiete) (siehe Kap. 5.16). Weitere Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und die Gewinnung von Bodenschätzen sind nicht vorhanden oder geplant.

5.13 Flächen für die Landwirtschaft⁵⁰

Landwirtschaftlich genutzte Flächen befinden sich hauptsächlich zwischen den dörflichen Ortsteilen und entlang der Elbe. Die landwirtschaftliche Fläche beträgt ca. 37 % der Gesamtfläche des Plangebietes. Die ca. 96 ha landwirtschaftlich genutzten Flächen werden entweder als Dauergrünland oder Ackerland genutzt. Bedingt durch die günstigen Klimaverhältnisse wird auch Obstbau in hoher Qualität auf ca. 1/3 der Fläche betrieben.

Im Stadtgebiet Coswig nimmt die Landwirtschaft als Wirtschaftszweig nur eine untergeordnete Rolle ein.

Flächenverluste sind für große geplante Bauflächen nennenswert. Bedingt durch die städtebauliche Vorgehensweise einer weiteren Konzentration von Siedlungstätigkeiten auf den Stadtkern von Coswig und einer teilweisen Arrondierung der Randbereiche wird der Entzug hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen soweit, wie möglich, minimiert.

Folgende geplante Bauflächen bedingen den Entzug vorhandener Flächen für die Landwirtschaft:

- ca. 1,5 ha zugunsten Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen (Kötitz: M1 – Brockwitzer Straße, Sörnwitz: W11 – Elbgaustraße und M2 – Cliebener Straße) und
- ca. 7,3 ha zugunsten gewerblichen Bauflächen (Sörnwitz: G1)

5.14 Flächen für Wald

Der Waldanteil im Plangebiet beträgt ca. 27 % der Gesamtfläche⁵¹. Nach dem Bundeswaldgesetz § 2 Abs. 1 gilt als Wald jede mit Forstpflanzen bestockte Grundfläche. Als Wald gelten auch kahlgeschlagene oder verlichtete Grundflächen, Waldwege, Sicherungstreifen, Lichtungen, Waldwiesen, Waldäusungsplätze, Holzlagerplätze sowie weitere mit dem Wald verbundene und ihm dienende Flächen.

Die Waldflächen wurden gemäß Luftbildauswertung sowie der von Staatsbetrieb Sachsenforst übergebenen forstlichen Fachdaten in den Flächennutzungsplan übernommen. Der Friedwald ist die größte zusammenhängende Waldfläche im Nordosten des Stadtgebietes. Weitere Waldflächen erstrecken sich zum einen auf der Bosel und zum anderen am Elbufer sowie auf Teilflächen innerhalb der Bebauung in der Stadt Coswig.

Die ausgewiesenen Aufforstungsflächen basieren grundsätzlich auf den Vorranggebieten Waldmehrung des Regionalplans (die wiederum u.a. die Daten zur Waldmehrungsplanung des Staatsbetriebs Sachsenforst zur Grundlage haben) und auf den aktuellen Daten zur Waldmehrungsplanung des Staatsbetriebs Sachsenforst, 2014⁵². Die Daten der Waldmehrungsplanung stellen lediglich dar, wo forstwirtschaftlich geeignete und sinnvoll zu bewirtschaftende Erstaufforstungsflächen liegen, auf welche die Erstaufforstung gelenkt werden soll. Eine rechtliche Verbindlichkeit, diese Flächen zu Wald zu entwickeln, besteht nicht. Die Stadt Coswig stellt in dem vorliegenden Flächennutzungsplan nur die Vorranggebiete Waldmehrung des Regionalplans bzw. Waldmehrungsflächen des Staatsbetriebs Sachsenforst dar, die anderen geplanten Flächennutzungen der Stadt Coswig nicht widersprechen.

⁵⁰ Statistisches Landesamt, Flächennutzung am 31.12.2013, 2018

⁵¹ Statistisches Landesamt, Flächennutzung am 31.12.2013, 2018

⁵² Datenauskunft des Staatsbetrieb Sachsenforst vom 24.01.2018

Bei Bauflächen, die unmittelbar an Waldflächen angrenzen, ist im Zuge der Einordnung von baulichen Anlagen der Waldabstand (30 m) gemäß § 25 Abs. 3 SächsWaldG zu berücksichtigen. Dies betrifft alle Gebäude sowie alle baulichen Anlagen mit Feuerstätten.

5.15 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sollen die Bauleitpläne dazu beitragen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Sie sollen die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushaltes des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohstoffvorkommen sowie das Klima berücksichtigen.

Die ökologische Grundlage der vorliegenden Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans bildet weiterhin der vorliegende Landschaftsplan der Stadt Coswig (aktualisierte Fassung vom Mai 2001). Der Landschaftsplan der Stadt Coswig beinhaltet eine Analyse und Bewertung des Naturhaushaltes hinsichtlich seiner Teilfunktionen Boden, Wasser, Klima, Arten und Biotope sowie der Eignung des Plangebietes zur landschaftsbezogenen Erholungsnutzung (Landschaftsbild). Der Landschaftsplan leitet aus dieser Bestandaufnahme und Bewertung die Ziel- und landschaftspflegerische Entwicklungskonzeption ab, die grundsätzlich auch für die Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes weiterhin gilt.

Eine Neufassung des Landschaftsplans erfolgt im Zuge der Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans nicht, da durch die Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans keine wesentlichen Veränderungen von Natur und Landschaft im Planungsraum eintreten.

Das Maßnahmenkonzept Natur und Landschaft wird zeitgleich zu der vorliegenden Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes auf der Grundlage der 2012 aktualisierten Maßnahmenflächenkonzeption und der aktuellen Vorgaben der Landes- und Regionalplanung fortgeschrieben (siehe auch Anlage 3 Maßnahmenkonzept Natur und Landschaft). Beachtung fand außerdem die Biotopvernetzungsplanung des Landkreises Meißen von August 2000 (siehe nachfolgende Abb. 8).

Die Biotopvernetzungsplanung des Landkreises Meißen weist Flächen des überregionalen und des lokalen Biotopverbundes, des Biotopverbund innerhalb von Siedlungsgebieten, von Pufferzonen sowie von Einzelmaßnahmen aus. Innerhalb des Stadtgebietes Coswigs ist neben dem überregionalen Biotopverbundes der Elbaue vor allem der ausgewiesene Biotopverbund innerhalb von Siedlungsgebieten auf den Nieder- und Heidesandterrassen im Bereich der Dresdner Elbtalweitung (v.a. aufgelassene Gärtnereien, Brachen und naturbelassene Flächen) von Bedeutung. Dieses Gebiet erstreckt sich nördlich zwischen dem Lockwitzbaches und der Bahntrasse Dresden – Leipzig und stellt insbesondere einen überregionalen Verbreitungsschwerpunkt der Zauneidechse dar.

Ziel für diese Fläche des Heidewaldreliktes zwischen Weinböhl und Coswig ist der Erhalt der Relikte des früheren flächigen Kiefern-Heidewaldes als Verbund zwischen Friedewald und Nassau / Elbaue sowie die Entwicklung eines Mosaiks aus naturnahen Gehölzen, extensiv genutzten Gärten sowie Trocken- und Magerbiotopen.

Die ausgewiesenen Einzelmaßnahmen betreffen Wald / Gehölze, Gewässer, Feuchtbiotope und Feuchtbiotopkomplexe, Feuchtgrünland, Grünland und Magerrasen sowie Komplexbiotope trockenwarmer Standorte, Streuobst, Acker und Weinbau, Rückbau von Bebauung, Vogelrastplätze und Rekultivierungsflächen, wobei vor allem der Bereich Streuobst im Stadtgebiet Coswig von besonderer Bedeutung ist. Um die Ortslage Brockwitz und beidseitig der Ortslage Sörnwitz ist die Neuanlage von Streuobstwiesen als Streuobstwiesengürtel um Ortslagen ausgewiesen.

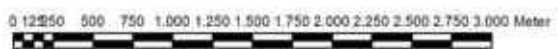
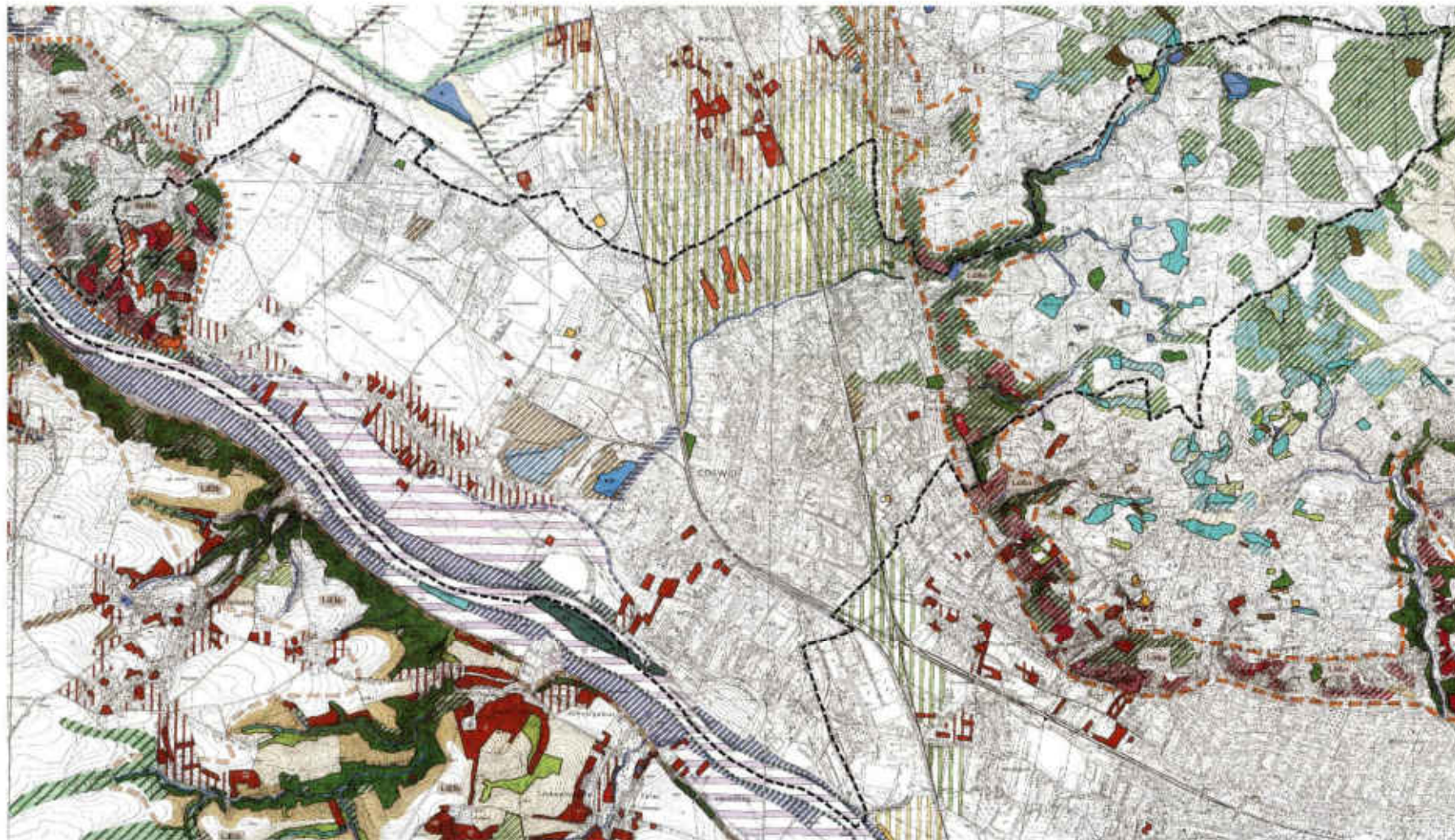


Abb. 8. Planausschnitt Stadtgebiet Coswig der Biotopvernetzungsplanung des Landkreis Meißen (August 2000)

Überregionaler Biotopverbund	
ELBAUE	
	Pflegeschwerpunkt Elbaue
	Ziel: Erhalt / Entwicklung der Elbaue als überregional bedeutsame Vorgebiet als Lebensraum bedrohter Tier- und Pflanzenarten für autochthone Arten
TRIEBSCHTÄLER UND LINSELBISCHE TÄLER	
	Pflegeschwerpunkt Linsebtische Täler
	Ziel: Erhalt der großflächigen naturnahen Landschaftsbestandteile der Täler als großräumiges Verbundsystem zwischen den Triebachtälern bei Meißen und dem Weidstättgebiet
Lokaler Biotopverbund	
	Pflegeschwerpunkt Spargelberg mit Bosselt
	Ziel: Erhalt der Lebensräume thermophiler Tier- und Pflanzenarten
BACHTÄLER UND DEREN EINZUGSMULDEN	
	Bachläufe der Karobachentäler des Hügellandes
	Ziel: Erhalt / Entwicklung von Grünflächen mit naturnahem Bachlauf und teilweise auch benachbarten Umlandbereichen
	Bachoberläufe und fruchte Talniederungen
	Ziel: Erhalt / Entwicklung von naturnahen Quellbereichen mit Quellwall und Tälchen mit hohem Gehölzanteil
BIOTOPVERBUND INNERHALB VON SIEDLUNGSGEBIETEN	
	Heidewaldstreifen zwischen Weinböden und Coswig
	Ziel: Erhalt der Reste des typischen sächsischen Kiefern-Holzweides als Verbund zwischen Friedewald und Niesau/Elbaue. Entwicklung eines Mosaik aus naturnahen Gehölzen, extensiv genutzten Gärten, Trocken- und Magerrasen
PUFFERZONEN	
	großflächige Grünlandpufferzonen
	Ziel: Förderung der Umwandlung von Acker in Grünland
	großflächige Waldpufferzonen
	Ziel: Förderung der Neuanlage von fächigen Feldgehölzen bzw. von Waldflächen
Einzelmaßnahmen	
WALD / GEHÖLZE	
Erhalt	Entwick-
	lung
	Auslicht. Ausgebüchse (Bauch)
	Auslichtung (Fried)
	Schlicht- und Blockschichtwald
	Erhalt von naturnahen Laubwaldbeständen, erdunischen Waldbeständen und Freizeidünen / Umbau zu naturnahen Beständen
	Laubwald trockenwarmer Standorte
	Erhalten von Rebste
	Erhalt (reiner) Feldgehölzer / Neuanlage fächiger Feldgehölze
	Gehölzrekonstruktion (aufstehen im Umfeld aufgelassener Obstbäume u. Reispflanzungen, bachbegleitende Flächen mit beginnender Verbuschung)
GEWÄSSER	
Erhalt	Entwick-
	lung
	naturnaher Flußabschnitte (Röder bzw. Mühle)
	Absenkergraben
	naturnaher Bachläufe (Erhalt / Renaturierung)
	naturnaher Bachläufe einschließlich Grünverbindungen in bebauten Bereichen
	Gräben und Mühlgräben (Erhalt / Aufwertung)
	naturnaher Gestaltung der Gräben in der Niesau
	naturnaher Kleingewässer (Erhalt und Sanierung)
	Tümpel (Erhalt und naturnaher Bewirtschaftung)
	Kiesbänke-Rengewässer
FEUCHTBIOTOPE UND FEUCHTBIOTOPKOMPLEXE	
Erhalt	Entwick-
	lung
	Röhricht und Verlandungsvegetation
	Feuchtbiotopkomplexe (Grünlänggründe, Hochstaudeurenen sumpfiger Standorte, Feuchtwiesen)

Hinweis: Bei den dargestellten Maßnahmen handelt es sich oft um Maßnahmenpakete aus verschiedenen Einzelmaßnahmen bzw. auch ergänzender Maßnahmen. Dies kann für alle die großflächigen Maßnahmen, teilweise aber auch Einzelmaßnahmen. Es wird darauf auf die Kapitel 5.3. und 5.4. des Textbandes verwiesen, in denen eine detaillierte Beschreibung sämtlicher Einzelmaßnahmen erfolgt.



**Sächsisches Landesamt
für Umwelt und Geologie**

Herausgeber: Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie
Herausgeberin: Dr. Ingrid Schöler
Veröffentlichungsjahr: 2000
40. Veröffentlichungsjahr
Lizenzierungsgemäß: Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie
Veröffentlichungsjahr: 2000

Autorisierung und Aktualisierung:
Friedrich-Wilhelm-Universität
Zoo- und Landschaftsplanung
am 15. Februar 2000
Prof. Dr. Ingrid Schöler
Prof. Dr. Ingrid Schöler

**Arbeitskarte
Biotopvernetzungsplanung
Landkreis Meißen**

Planungskonzept • Karte Ziele und Maßnahmen

4847 SW Coswig

Maßstab: 1 : 10 000

Landchaftungsangabefür Schätze:
Dipl.-Ing. Armin Schöler / Dipl.-Biol. Peter Schöler

 An der Poststraße 3
02625 Bautzen
Tel / Fax: 03591-491542

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Armin Schöler

Status: August 2000

FEUCHTGRÜNLAND	
Erhalt	Entwick-
	lung
	Feucht- und Mähweiden
	wirtschaftliche Erhaltungszustand in der Elbaue (Reinhalten)
GRÜNLAND UND MAGERRASEN	
Erhalt	Entwick-
	lung
	mageres Fruchtwiesen und -weiden
	(Erhalt / Entwicklung auf potenziell wertvollen Flächen)
	Sand- und Silikatmagerrasen
	(Erhalt / Entwicklung auf potenziell wertvollen Flächen)
	Trocken- und Halbtrockenrasen
	(Erhalt / Entwicklung auf potenziell wertvollen Flächen)
KOMPLEXBIOTOPE TROCKENWARMER STANDORTE	
Erhalt	Entwick-
	lung
	Biotopkomplexe trockenwarmer Standorte
	Friede
	Trockenheiden
	Bergsteinheden
STREUOBST	
Erhalt	Entwick-
	lung
	Streuobstwiesen (Erhalt und Pflege)
	Pflegeschwerpunkte:
	• großflächige Streuobstwiesen
	• Streuobstwiesen mit Mager- und Trockenrasen im Unterwuchs
	• Streuobstwiesen auf der Heidebodenzone
	Neuanlage von Streuobstwiesen
	(Streuobstweidengürtel um Ortsteile, auf einzelnen Flächen außerhalb der Ortsteile)
ACKER UND WEINBAU	
Erhalt	Entwick-
	lung
	artenreiche Ackersaat bzw. Ackersaatflächen
	strukturelle, extensiv genutzte Weideweiden
RÜCKBAU VON BEBAUUNG	
Erhalt	Entwick-
	lung
	Rückbau von Lagerhallen, Gewerbestätten und Gartenanlagen nördlich der Großen Röder bzw. in der Aue der Friedberger Mühle
	Rückbau der alten Autobahntrasse im Triebachtal nördlich von Tarnberg
VOGELRASTPLÄTZE	
Erhalt	Entwick-
	lung
	Erhalt von Stoppelfeldern, später Umlauf der Ackerflächen
	Ziel: Erhalt von Rastgebieten für den Vogelzug mit ausreichender Nahrungsbasis
REKULTIVIERUNGSFLÄCHEN	
Erhalt	Entwick-
	lung
	Entwicklung von Rastgebieten mit Rechen-Überdeckungen
	überwiegend Biotop der naturnahen Sukzession von Pflanzflächen bis zum Wald, nur im Randbereich Anpflanzung von Gehölzen

Abb. 9. Legende zum Planausschnitt der Biotopvernetzungsplanung des Landkreis Meißen (August 2000)

Die Lage der geologischen Formation Heidesandterrasse (dh) kann außerdem der Geologischen Spezialkarte des Königreichs Sachsen Blatt 4847 (No. 49) – Section Kötzensbroda-Oberau, entnommen werden. Die Heidesandterrasse umfasst mächtige diluviale Sandablagerungen sehr einheitlicher, feiner Struktur von 20 bis 42 m Mächtigkeit, welche gegen die Talsande und Tallehne und gegen die Grundgestein-Hangpartien deutlich abgesetzt sind. Die ehemals sehr schütter bewachsene, im Nutzungsgeschichtlichen Verlauf überwiegend gartenbaulich genutzte Heidesandterrasse bietet mit nährstoffarmer, durchlässiger Konsistenz, welche einen lockeren Heidekiefernwald umfasste und mit gut grabbaren und leicht erwärmbaren Böden, einen historischen Hauptverbreitungsschwerpunkt der Zauneidechse im Elbtal, von dem heute noch Restpopulationen übrig sind.

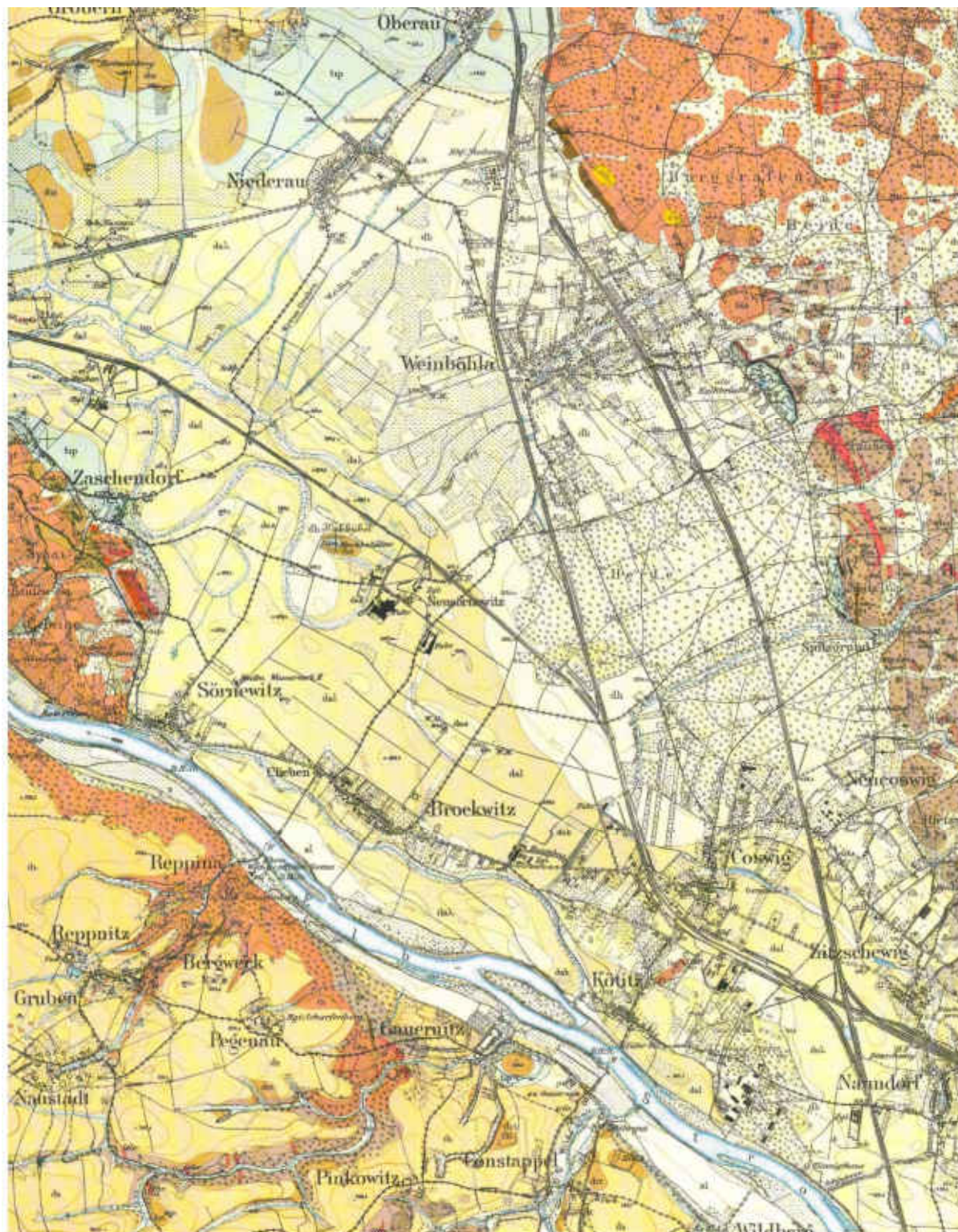


Abb. 10. Planausschnitt GeolKarte_4847_1905

Die aktualisierten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft werden in die hier vorliegende Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans integriert, sofern sie im Maßstab des Flächennutzungsplanes darstellbar sind. Maßgebend für die zeichnerische Darstellung im Flächennutzungsplan ist hierbei die Flächenhaftigkeit. Lineare Einzelmaßnahmen unter 20 m Breite (z. B. Pflanzung von Gehölzreihen) sind im Maßstab des Flächennutzungsplanes nicht darstellbar und werden ausschließlich in der thematischen Karte K-3 Maßnahmekonzept Natur und Landschaft dargestellt.

Bei der Nummerierung der Maßnahmeflächen wird das Ziel der Maßnahme berücksichtigt. Es werden dabei folgende Kategorien unterschieden:

- ES** Entsiegelung / Gebäudeabbruch
- G** Gehölzpflanzung flächig bzw. linear (z. B. Feldhecke, Baumreihe, Allee)
- FB** Gewässerbezogene Maßnahme (z. B. Feuchtbiotop, Lache, Gewässerrenaturierung)
- O** Schaffung / Erhaltung von Offenland (z. B. extensiv genutztes Grünland)
- HO** Halboffenland (z. B. Streuobstwiese, Einzelgehölze)
- W** Wald, Aufforstung

Zusätzlich erfolgt eine Unterscheidung zwischen bereits rechtlich gebundenen Flächen (z. B. durch verbindliche Bauleitpläne bzw. Ergänzungssatzungen) sowie hochwertigen Flächen, die kaum noch Aufwertungspotential besitzen und zu erhalten sind und geplanten Flächen, die als Ausgleichsflächen für Vorhaben im Stadtgebiet der Stadt Coswig zur Verfügung stehen. Die geplanten Flächen haben eine Gesamtgröße von ca. 56 ha.

Einen Grundsatz des Regionalplans stellt die Vermeidung der Neuinanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke in allen Teilräumen Sachsens dar. Bei der Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll bei Kompensationsmaßnahmen vorrangig auf eine Entsiegelung hingewirkt werden. Aus fachlicher Sicht eignen sich im Stadtgebiet die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Flächen für eine Entsiegelung.

Tabelle 19: Entsiegelungsflächen der Stadt Coswig

Nummer FNP	Gemarkung	Standort	Teilfl. (in m ² ca.)	Maßnahmen-Ziel
ES1	Sörnwitz	Elbgaustraße	5.410	Entsiegelung Garagenhof, Anlage einer Streuobstwiese
ES2	Brockwitz	Auerstraße	11.820	Entsiegelung Lagerflächen ehem. Betonsteinwerk, Entwicklung eines wertvollen Offenlangbiotopes (Zauneidechsenhabitat, Heidesandterrasse)
ES3	Coswig	Eschenweg	1.430	Entsiegelung Garagenhof, Anpflanzung von Gehölzen
ES4	Coswig	Birkenstraße	580	Entsiegelung, Bepflanzung
ES5	Kötitz	Fährweg	2.740	Abbruch und Entsiegelung Gebäudebestand ehem. Kläranlage, Ergänzung Bepflanzung

Im Flächennutzungsplan werden neben den potenziellen Entsiegelungsflächen weitere Entwicklungsbereiche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB dargestellt. Sie konkretisieren gemäß den landesplanerischen Vorgaben die Vorranggebiete für Natur und Landschaft und die Vorranggebiete Waldmehrung des Regionalplans. Die Entwicklungsbereiche sind aus landschaftspflegerischer Sicht als Gebiete mit Aufwertungspotential bzw. -notwendigkeit eingeschätzt worden. Sie können als potentielle Flächen für Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB betrachtet werden.

Die einzelnen Maßnahmen sind in der thematischen Karte K-3: Maßnahmekonzept Natur und Landschaft dargestellt und in Anlage 3: Maßnahmekonzept Natur und Landschaft aufgelistet.

5.16 Kennzeichnungen von Flächen

Im Flächennutzungsplan sollen gekennzeichnet werden:

- Flächen, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen oder bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind;
- Flächen, unter denen der Bergbau betrieben wird oder die für den Abbau von Mineralien bestimmt sind;
- für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

5.16.1 Gebiete mit unterirdischen Hohlräumen

Auf dem Territorium der Stadt Coswig befinden sich mehrere Gebiete mit unterirdischen Hohlräumen. Bei Baumaßnahmen sollten entsprechend § 8 Abs. 1 der Polizeiverordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Abwehr von Gefahren aus unterirdischen Hohlräumen sowie Halden und Restlöchern (Sächsische Hohlraumverordnung - SächsHohlrVO) vom 20. Februar 2012 (SächsGVBl. S. 191) objektbezogene bergbehördliche Mitteilungen beim Sächsischen Oberbergamt eingeholt werden⁵³.

5.16.2 Altlasten und Altablagerungen

Altablagerungen und Altstandorte können zu Gefährdungen von Mensch, Natur und Umwelt führen. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn diese im Bereich von Siedlungen oder Erholungsflächen liegen.

Die bekannten Altlastenstandorte und Altablagerungen werden in Anlage 2 entsprechend dem aktuellen Datenbestand des Kreisumweltamtes des Landratsamtes Meißen (Abfall / Altlasten / Boden)⁵⁴ aufgeführt. Bis auf die sanierten Altlastenflächen sind alle Standorte mit Altlastenkennziffer im Flächennutzungsplan der Stadt Coswig dargestellt.

Die geplanten Bauflächen liegen alle außerhalb der gekennzeichneten Altlastenstandorte und Altablagerungen außer die geplante Wohnbaufläche in der Coswig an der Jaspisstraße, da sich die Fläche auf einem ehemaligen Gärtnerstandort erstreckt.

Durch die vorliegende Flächennutzungsplanung werden die bestehenden Nutzungen im Bereich von Altstandorten und Altablagerungen unverändert beibehalten bis auf der genannte geplante Wohnbauflächen in Coswig an der Jaspisstraße. Handlungsbedarf besteht somit auf der benannten Fläche, konkretisiert wird dies in den nachfolgenden Planverfahren.

5.17 Nachrichtliche Übernahme von Planungen und sonstigen Nutzungsregelungen

Der Flächennutzungsplan soll auch Planungen oder sonstige Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind, nachrichtlich darstellen. Dies dient dem Ziel, in einem Plan die Gesamtheit der raumwirksamen Regelungen darzustellen und damit einen planerischen Überblick über das Stadtgebiet zu erhalten. Bedeutsam sind hier insbesondere die Straßenbauvorhaben, die wasserrechtlichen Regelungen, insbesondere die Wasserschutzgebiete sowie die Regelungen nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit dem Sächsischen Naturschutzgesetz.

5.17.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Dargestellt sind in der thematischen Karte K-3 Maßnahmekonzeption Natur und Landschaft / Geschützte Biotope die besonders geschützten Biotope auf Grundlage der landesweiten Biotopkartierung des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie mit Stand von 2008 (SBK II, Offenlandbiotopkartierung) bzw. 2015 (SBK II, Waldbiotopkartierung), die erfassten Biotope in Zuge der selektiven Biotopkartierung (SBK III, Stand: 2006) sowie die durch die Untere Naturschutzbehörde des Landkreis Meißen erfassten geschützten Biotope mit Stand 2015. Weiterhin sind in der thematischen Karte K-3

⁵³ Datenauskunft des Sächsischen Oberbergamt vom 18.12.2017

⁵⁴ Datenauskunft des Kreisumweltamtes des Landkreises Meißen vom 11.12.2017

die Schutzgebietsgrenzen nach Landesnaturschutzrecht sowie nach europäischem Naturschutzrecht aufgenommen.

Besonders geschützte Biotope im Sinne des § 21 SächsNatSchG sind bei entsprechender Ausprägung vor Zerstörung oder Beeinträchtigung gesetzlich geschützt. Gemäß Naturschutzgesetz führen die Unteren Naturschutzbehörden Verzeichnisse über die besonders geschützten Biotope. Diese wurden nachrichtlich in die thematische Karte K-3 übernommen. Das Biotopbestandsverzeichnis ist ebenfalls auf der Karte K-3 Maßnahmekonzept Natur und Landschaft dargestellt. Die zugrunde gelegte Biotopkartierung ist als nicht abschließend zu betrachten, da die Biotopkartierungen größtenteils sehr alt sind und einer redaktionellen Überarbeitung bedürfen. Darüber hinaus können im Gebiet weitere, bisher verborgene Biotope vorhanden sein oder sich seit dem Zeitpunkt der Erfassung, durch Nutzungsaufgabe, Renaturierung o.ä. entwickelt haben. Diese verfügen auch ohne Verwaltungsakt bzw. ohne Eintragung in das amtliche Verzeichnis über einen gesetzlichen Status nach § 21 SächsNatSchG. Eigene vegetationskundliche Untersuchungen von neu überplanten Flächen wurden nicht vorgenommen. Bei weiteren Planungen sind genauere Untersuchungen der vorhandenen Vegetation und ggf. Fauna erforderlich.

Da der Flächennutzungsplan nur die Grundzüge der Flächennutzung darstellt, sind besonders geschützte Biotope auch innerhalb der dargestellten Bauflächen zu beachten. Insbesondere innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslagen ist eine Überlagerung in einer Planzeichnung aus Gründen der Lesbarkeit nicht möglich.

Artenschutzbelange gemäß §§ 44 ff BNatSchG sowie Biotopschutzbelange gemäß § 30 BNatSchG und § 21 SächsNatSchG können in verbindlichen Bauleitplanungen und/ oder in konkreten Bauantragsverfahren stets relevant werden. Das gleiche gilt für geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne des § 29 BNatSchG, die durch die Gehölzschutzsatzung der Stadt Coswig vom 29.04.2018 unter Schutz gestellt sind.

Prägend für das Plangebiet sind zum einen das Landschaftsschutzgebiet „Elbtal zwischen Dresden und Meißen mit linkselbischen Tälern und Spaargebirge“, welches sich im Elbtal entlang der südlichen Stadtgebietsgrenze erstreckt, und zum anderen das Landschaftsschutzgebiet "Nassau“, welches sich zwischen den Ortslagen Brockwitz, Sörnowitz, Neusörnowitz und Meißen ausbreitet, sowie das Landschaftsschutzgebiet „Friedewald, Moritzburger Teichlandschaft und Löbnitz“, welches die Flächen des Friedewaldes einnimmt.

Die geplanten Bauflächenausweisungen des Flächennutzungsplans liegen vollständig außerhalb der Landschaftsschutzgebiete, so dass ein Ausgliederungsverfahren nicht erforderlich ist.

Das Naturschutzgebiet „Elbinseln Pillnitz und Gauernitz“ tangiert das Stadtgebiet Coswig im Süden.

Im Stadtgebiet existieren zwei Flächennaturdenkmale. Das Flächennaturdenkmal „Bosel“ umfasst eine zerklüftete, südexponierte Steilwand mit angrenzenden Felsfluren, Halbtrockenrasen, Trockengebüschen und Trockenmauern. Dagegen ist das Flächennaturdenkmal „Elblache Sörnowitz“ als Wasserlache im Bereich der Elbuferzone mit Gehölzsaum und Grünlandanteil charakterisiert.

Innerhalb der Stadt Coswig liegen fünf Natura-2000-Gebiete. Diese umfassen sowohl FFH-Gebiete (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der Europäischen Union) als auch ein SPA-Gebiet (Vogelschutz-Richtlinie der Europäischen Union).

FFH-Gebiet: „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“,
„Bosel und Elbhänge nördlich Meißen“ und
„Teiche und Gründe im Friedewald“.

SPA-Gebiet: „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“

5.17.2 Kulturdenkmale

Im gesamten Plangebiet existieren geschützte Kulturdenkmale im Sinne von § 2 SächsDSchG. Gemäß § 5 Abs. 4 BauGB werden nach Landesrecht denkmalgeschützte Mehrheiten von baulichen Anlagen nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen.

Bodendenkmale

Das Plangebiet ist Teil einer archäologisch vielseitigen Kulturlandschaft. Insbesondere sind die Dorfkern von Brockwitz, Coswig, Kötzitz und Sörnowitz Standorte einer bis ins Mittelalter zurückreichenden

Ansiedlung. Im Friedewald sind mehrere Hügelgräber aus der Bronzezeit erfasst. Jegliche archäologische Fundstellen sind geschützte Kulturdenkmale gemäß § 2 SächsDSchG. Die bisher bekannt gewordenen Fundstellen sind in der thematischen Karte K-4 Archäologische und Kulturdenkmale zum Flächennutzungsplan nachrichtlich gekennzeichnet und aufgeführt.

Der Bestand an archäologischen Denkmälern kann tatsächlich wesentlich umfangreicher sein, da das Plangebiet Teil einer archäologisch vielschichtig geprägten Kulturlandschaft ist; von vorbereitenden Untersuchungen vor der Inanspruchnahme von Bau- und Abbauflächen ist auszugehen.

Im Bereich der auf der thematischen Karte K-4 eingetragenen Kulturdenkmale sollten Bodeneingriffe gänzlich vermieden resp. auf ein Minimum reduziert werden, um die archäologische Substanz mit ihrem weitgefächerten und unersetzbaren Quellenwert nicht zu zerstören. Eine diesen Gesichtspunkt berücksichtigende planerische Einbeziehung und Sicherung archäologischer Denkmale/ Denkmalzonen ist in höchstem Maße wünschens- und erstrebenswert. Eine archäologische Ausgrabung, die letztlich die Zerstörung eines Bodendenkmals bedeutet, sollte nur als letzte Möglichkeit in Betracht gezogen werden.

Baudenkmale

Die amtlichen Listen der Kulturdenkmale enthalten Sachgesamtheiten und Einzeldenkmale.

Die **Sachgesamtheiten** umfassen:

- die Dorfkirche und den Kirchhof Brockwitz (markantes Zeugnis der Kirchenbaukunst vor allem der Renaissance),
- das Dr. Nöhrings Sanatorium (Zeugnis der Sanatoriumsarchitektur vor allem um 1900),
- das Schloss Coswig (bemerkenswertes architektonisches Beispiel der Reformarchitektur um 1910 mit eindrucksvollen, klar proportionierten Bauwerken),
- die Heilstätte Lindenhof (gestalterisch bemerkenswertes Ensemble mit zumeist historischem Erscheinungsbild der späten 19. Jahrhunderts, auch der große Erweiterungsbau aus den 1920er Jahren als Beispiel der Neuen Sachlichkeit anspruchsvoll),
- die Alte Kirche Coswig (bemerkenswertes Zeugnis der Kirchenbaukunst vom späten Mittelalter bis in das 18. Jahrhundert),
- den Friedhof Coswig
- und die Rote Presse (eines der landschaftsgestalterisch bemerkenswertesten Zeugnisse des Weinbaus im Elbtal zwischen Meißen und Dresden am Spargebirge).

Flächenhafte dem Denkmalschutz unterliegende Gebiete (Sachgesamtheiten) wurden entsprechend deren aktuellem Datenbestand in der Planzeichnung dargestellt.

Die Kulturdenkmalisten der Stadt Coswig enthalten weiterhin mehrere hundert Einzeldenkmale, deren Bestand auf der Grundlage des SächsDSchG zu sichern ist. Wegen der Vielzahl der Einzelobjekte sind diese in der thematischen Karte K-4 Archäologische und Kulturdenkmale zum Flächennutzungsplan dargestellt und in Anlage 1 zum Begründungstext aufgeführt.

5.17.3 Wasserschutzgebiete

Wasserschutzgebiete werden auf der Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) i.V. mit dem SächsWG durch Verordnung festgesetzt. Im Plangebiet existieren keine festgesetzten Wasserschutzgebiete.

5.17.4 Überschwemmungsgebiete

Ein Überschwemmungsgebiet ist nach § 76 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i.V. mit § 72 Sächsisches Wassergesetz (SächsWG) ein Gebiet, das bei Hochwasser überschwemmt, durchflossen oder für die Hochwasserentlastung oder -rückhaltung beansprucht wird. Die Regelungen insbesondere des Wasserhaushaltsgesetzes, des Sächsischen Wassergesetzes und sonstiger Vorschriften zum Hochwasserschutz sind zu berücksichtigen. Demnach sind in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die baulichen und sonstigen Schutzvorschriften gemäß §§ 78, 78a und 78c WHG sowie die zusätzlichen Anforderungen nach § 73 SächsWG zu berücksichtigen. U.a. sind die Ausweisung neuer Baugebiete in Bauleitplänen oder Satzungen nach dem BauGB (ausgenommen Bauleitpläne für Häfen oder Werften) in den festgesetzten Überschwemmungsgebieten untersagt. Die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 BauGB (Einzelbauvorhaben) kann unter den Voraussetzungen des § 78 Abs. 3 WHG durch die zuständige Behörde nach Einzelfallprüfung zugelassen werden.

Festgesetzte Überschwemmungsgebiete existieren im Gebiet der Stadt Coswig entlang der Elbe als Bundeswasserstraße und entlang des Lockwitzbaches als Gewässer 2. Ordnung.

Gemäß der Datenauskunft der Landestalsperrenverwaltung⁵⁵ sind für das Plangebiet im Hochwasserschutzkonzept (HWSK) „Elbe“ die Maßnahmen M79 – Ertüchtigung des aufgeschütteten Schutzdammes, M80 – Errichtung Damm / Aufwallung und M81 – Damm / Deich ausgewiesen. Ein Zeitpunkt für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen kann gegenwärtig nicht genannt werden.

Durch die Landestalsperrenverwaltung wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass eine Ausweisung von Baustandorten innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Elbe auch nach der Errichtung der Hochwasserschutzanlagen aus Sicht des Gewässerunterhaltungspflichtigen und Zuständigen für die Errichtung öffentlicher Hochwasserschutzanlagen des Freistaates Sachsen abgelehnt wird, da eine Hochwassergefährdung der zukünftigen Bebauung sowie für Dritte nicht ausgeschlossen werden kann. Zudem wird durch weitere Bebauung das Schadenspotential im Falle einer Überflutung erhöht⁵⁶.

Für den Lockwitzbach liegt ein Hochwasserrisikomanagementplan⁵⁷ vor. In diesem Zusammenhang wurde außerdem die Planung „Nachhaltige Hochwasserschadensbeseitigung Lockwitzbach, Coswig – Schadensabschnitt LB 03“ vom Büro stowasserplan im Auftrag der Stadt Coswig erarbeitet (siehe Übersichtsplan).

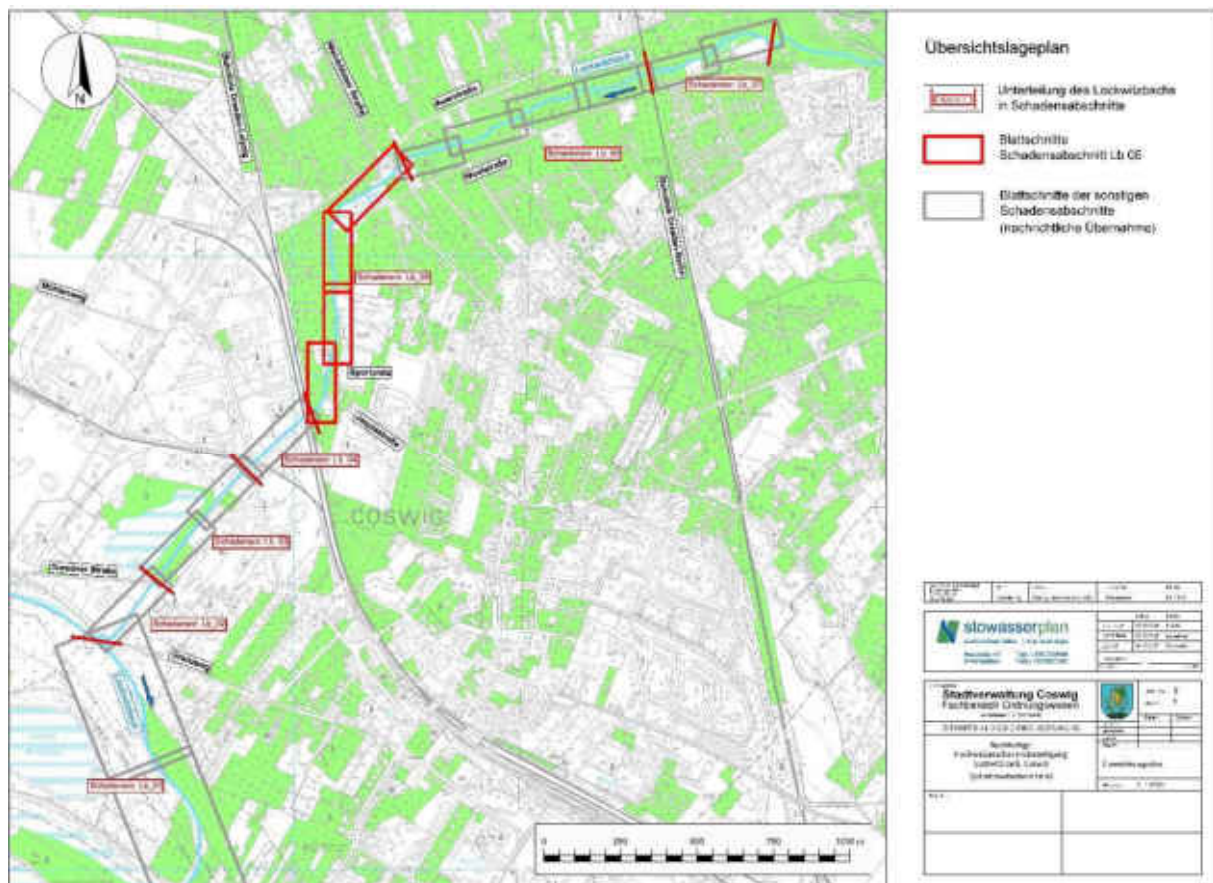


Abb. 11. Nachhaltige Hochwasserschadensbeseitigung Lockwitzbach, Coswig - Übersichtslageplan⁵⁸

Der Hochwasserrisikomanagementplan enthält verschiedene Maßnahmen zur Minimierung des Hochwasserrisikos. Diese betreffen zum einem die Aufweitung des Bachquerschnittes, die Böschungssiche-

⁵⁵ Datenauskunft der Landestalsperrenverwaltung des Freistaat Sachsen vom 13.12.2017

⁵⁶ Datenauskunft der Landestalsperrenverwaltung des Freistaat Sachsen vom 13.12.2017

⁵⁷ DHI-WASY GmbH, Niederlassung Dresden: „Erstellung von Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten sowie eines kommunalen Hochwasserrisikomanagementplans für den Lockwitzbach“, März 2016

⁵⁸ stowasserplan: „Nachhaltige Hochwasserschadensbeseitigung Lockwitzbach, Coswig – Schadensabschnitt LB 03“, Februar 2015

zung mittels ingenieurbioiogischer Bauweise, die Umgestaltungsmaßnahmen am Spitzgrundteich (Erneuerung Wehrtafel, Bau Entlastungsrinne und Löschwasserentnahmestelle) und zum anderen den Ersatzneubau von Brücken (Hirtenweg, Jaspisstraße u.a.) sowie den Brückenrückbau.

Gemäß der Stellungnahme des LRA Meißen, Untere Wasserbehörde wurde für den Lockwitzbach ein Hochwasserrisikomanagementplan (HWRM-Planes) erarbeitet. Im Rahmen der Erarbeitung dieses HWRM-Planes wurden Überschwemmungsbereiche bei Hochwasserereignissen, die statistisch als HQ100 und HQ200 eingeordnet werden, ausgewiesen. Es ist vorgesehen, diese Überschwemmungsbereiche HQ100 am Lockwitzbach als Überschwemmungsgebiete im Sinne § 72 SächsWG auszuweisen. Die Überschwemmungsbereiche HQ200 sollen als überschwemmungsgefährdete Bereiche im Sinne § 75 SächsWG ausgewiesen werden.⁵⁹

Der HWRM-Plan bildet immer nur den IST-Zustand ab. Die erstellten Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten für ein HQ100 und HQ200 des Lockwitzbaches berücksichtigen nicht die bereits umgesetzten Maßnahmen im Zuge der nachhaltigen Hochwasserschadensbeseitigung. Im Flächennutzungsplan wird deshalb für den Planungshorizont 2030 und unter Berücksichtigung der bereits umgesetzten Maßnahmen des HWRM-Planes der PLAN-Zustand HQ 100 dargestellt.

Für den Ritzschkebach ist die Erstellung eines Hochwasserrisikomanagementteilplans durch die Stadt Coswig in Vorbereitung. Im Zuge dessen wird die schadlose Wasserabführung ggf. Renaturierung des Ritzschkebaches näher untersucht.

Die festgesetzten Überschwemmungsgebiete sind im Flächennutzungsplan dargestellt. Ca. 17 % der Bauflächen des Stadtgebietes sind durch das festgesetzte Überschwemmungsgebiet betroffen. Von den geplanten Bauflächen betrifft dies nur die geplante Gemeinbedarfsfläche in Coswig am Hirtenweg (GF1). Im nachfolgenden Satzungsverfahren ist eine detaillierte Planung zum Hochwasserschutz für die benannte Fläche durchzuführen.

5.17.5 Bundesbergrecht⁶⁰

Im Stadtgebiet Coswig befindet sich die Kiesgrube Brockwitz-Coswig mit den seit dem Jahr 2011 zugelassenen Abschlussbetriebsplänen „Kiesgrube Brockwitz-Coswig – Neuer Teich“ und „Kiesgrube Brockwitz-Coswig – Alter Teich“. Die Bergaufsicht ist noch nicht beendet, da die Sanierung der Uferbereiche der Teilfläche „Neuer Teich“ noch nicht abgeschlossen ist. Die Nachnutzung der verfüllten Tagebaubereiche als Aufstandsfläche für eine Photovoltaikanlage wurde in den Abschlussbetriebsplänen zugelassen. Die Photovoltaikanlage selbst wurde nicht vom Oberbergamt genehmigt und steht auch nicht unter Bergaufsicht. Da die Bergaufsicht im Planungshorizont des Flächennutzungsplans beendet sein wird, wird diese Fläche im Flächennutzungsplan nicht dargestellt.

Weiterhin existieren im Plangebiet der Abschlussbetriebsplan Wärmepumpenanlage Coswig 1 und Bewilligung Erdwärme Coswig 1 sowie der Abschlussbetriebsplan Wärmepumpenanlage Coswig 2 und Bewilligung Erdwärme Coswig 2. Die Standorte dienen der Gewinnung von Erdwärme. Aufgrund ihrer Kleinteiligkeit und der ausschließlichen privaten Nutzung der Erdwärme am Standort sind diese im Flächennutzungsplan nicht gekennzeichnet.

Innerhalb des Stadtgebietes existiert ein Baubeschränkungsgebiet gem. §§ 107 bis 109 Bundesberggesetz (BbergG) „Brockwitz / Baggerteich“. Gemäß § 108 BbergG bedarf die für die Errichtung, Erweiterung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen innerhalb von Baubeschränkungsgebieten erforderliche Genehmigungen oder Zustimmung oder eine diese einschließende Genehmigung die Zustimmung des Sächsischen Oberbergamtes. Da das Baubeschränkungsgebiet im Planungshorizont 2030 keine Relevanz mehr haben wird, wird auf eine Darstellung im Flächennutzungsplan verzichtet.

Weitere Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und die Gewinnung von Bodenschätzen sind nicht vorhanden oder geplant.

⁵⁹ Stellungnahme des LRA Meißen vom 02.09.2019

⁶⁰ Datenauskunft des Sächsischen Oberbergamt vom 18.12.2017

5.17.6 Straßenbauvorhaben

Relevant für die Ebene des Flächennutzungsplans sind folgende beide Neubauvorhaben:

- S 84 n des LASUV
- „Nach der Schiffsmühle“ (Maßnahme der Stadt Radebeul und der Bahn nach EKrG)

Diese Straßen sollen als wesentliche Netzelemente das überörtliche Straßennetz der Stadt Coswig komplettieren.

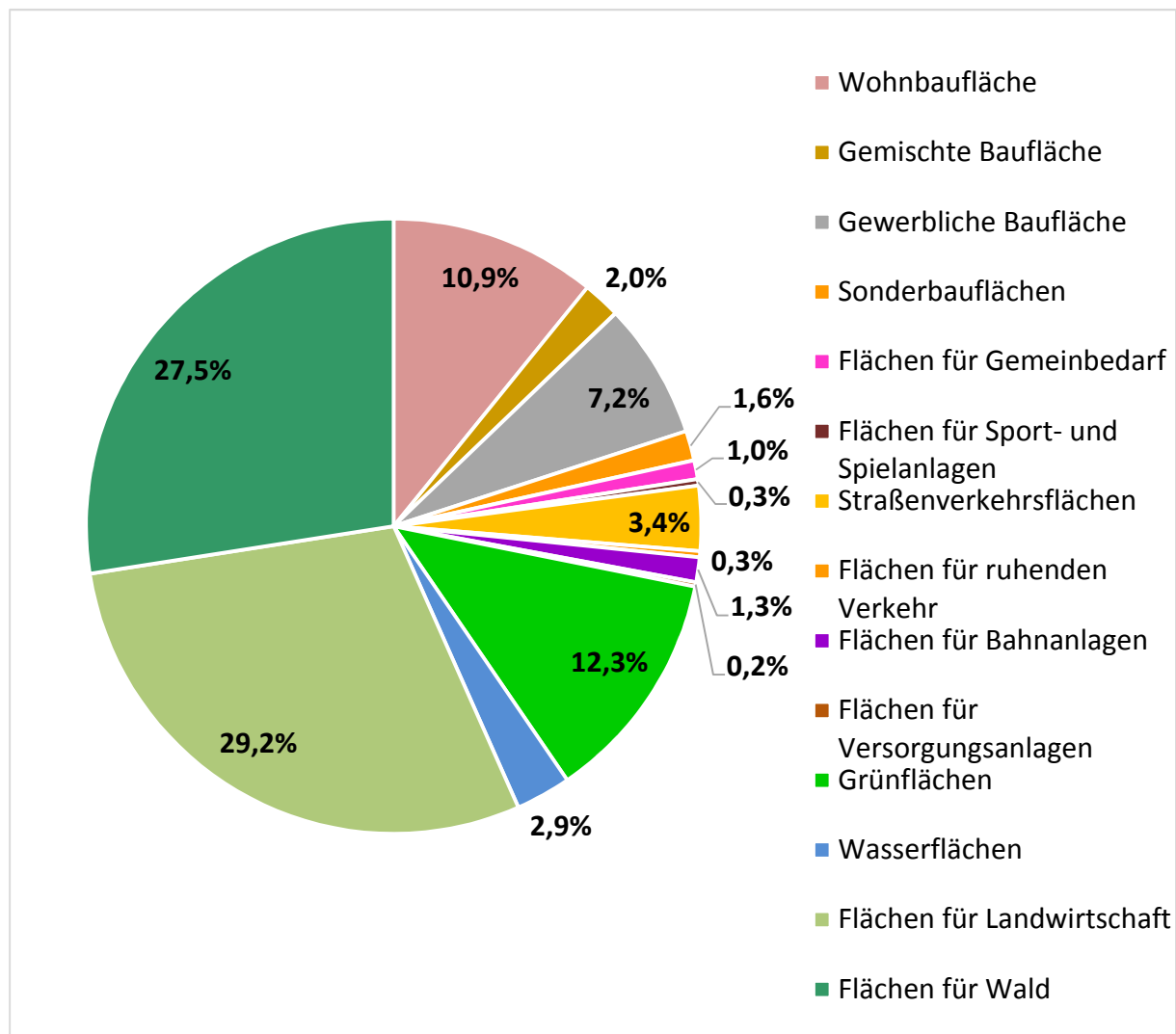
Der Trassenverlauf des überörtlichen Planvorhabens „S 84 Neubau Niederwartha – Meißen“, Bauabschnitte 2.2 und 3, ist nachrichtlich in den Flächennutzungsplan gemäß dem aktuellen Stand - Vorentwurf, genehmigt vom 11.10.2018 - übernommen worden.

Die Ausbauvorhaben im Bestand sind im Kap. 5.6.1 benannt.

Die Einhaltung der Mindestabstände entsprechend der DIN EN 50341 zwischen geplanten Radwegen / Wegen / Straßen und den vorhandenen Hochspannungsfreileitungen im Stadtgebiet Coswig sind durch einen Kreuzungs- und Abstandsnachweis nach VDEW-Richtlinie nachzuweisen.

6 FLÄCHENBILANZ

Flächendarstellung	Bestandfläche in ha	Planungsfläche in ha	Gesamtfläche in ha	Gesamtfläche in %
Wohnbaufläche	272,49	17,00	289,49	10,9%
Gemischte Baufläche	51,58	0,99	52,57	2,0%
Gewerbliche Baufläche	184,11	7,32	191,43	7,2%
Sonderbauflächen	40,99	0,82	41,81	1,6%
<i>Sondergebiete, die der Erholung dienen</i>	0,00			
<i>Sonstige Sondergebiete</i>	40,99	0,82		
Flächen für Gemeinbedarf	25,51	0,80	26,31	1,0%
Flächen für Sport- und Spielanlagen	8,93		8,93	0,3%
Straßenverkehrsflächen	91,07		91,07	3,4%
Flächen für ruhenden Verkehr	8,36		8,36	0,3%
Flächen für Bahnanlagen	34,84		34,84	1,3%
Flächen für Versorgungsanlagen	6,11		6,11	0,2%
Grünflächen	319,03	9,35	328,38	12,3%
Wasserflächen	77,44		77,44	2,9%
Flächen für Landwirtschaft	778,55		778,55	29,2%
Flächen für Wald	728,83	3,90	732,73	27,5%
<i>Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Überlagerung mit Flächen für Landwirtschaft, für Wald, Grün- und Wasserflächen u.a.)</i>		86,6		3,2%



7 QUELLEN

Veröffentlichungen

BBSR-Studie, Befragung von über 400 Gemeinden deutschlandweit zum Thema Innenentwicklung:
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2014/Innenentwicklungspotenziale_D.html?nn=395966

Bertelsmann Stiftung 2016: Demografiebericht.

IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH 2005:
Methoden von Erfassung von Wohnungsleerstand im Stadtumbau

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.: Wohnbauflächenprognose 2027 für die Erlebnisregion Dresden 2025, Juni 2015

Mannsfeld, K., Syrbe, R-U., 2008:
Naturräume in Sachsen, Deutsche Akademie für Landeskunde, Leipzig

Raum + Ansatz, Ermittlung von Flächenreserven im Regionalverband Ostwürttemberg:
http://www.ostwuerttemberg.org/fileadmin/user_upload/regionalverband/pdf/Abschlussbericht_Raum_OW_final_web.pdf

ruhrFIS-Flächeninformationssystem Ruhr, 2011
Erhebung der Siedlungsflächenreserven in den Flächennutzungsplänen und im regionalen Flächennutzungsplan

SMWA und SMUL des Freistaates Sachsen, 12.03.2013:
Energie- und Klimaprogramm Sachsen 2012

Sächsisches Staatsministerium des Innern: „Weiterentwicklung von Siedlungsgebietes“, Arbeitshilfe zur Aufstellung von Satzungen nach § 34 Abs. 4 BauGB und § 35 Abs. 6 BauGB sowie Darstellung begünstigter Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 Abs. 4 BauGB, 1999

Landes- und Regionalplanung

Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über den Landesentwicklungsplan Sachsen vom 14. August 2013

Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/ Osterzgebirge: 1. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal/ Osterzgebirge, 19.11.2009

Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/ Osterzgebirge: 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplanes Oberes Elbtal/ Osterzgebirge, beschlossen als Satzung am 24.06.2019

Fachgutachten

BBE Handelsberatung GmbH: Einzelhandelsstandort – und Zentrenkonzept für die Große Kreisstadt Coswig, Dezember 2010

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft MBH, Dresden: Große Kreisstadt Coswig, Aktualisierung der Radverkehrskonzeption 2010

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft MBH, Dresden: Große Kreisstadt Coswig, Konzeption Straßennetz 2013

Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt Coswig, Stadtumbaukonzept Stufe I, Quartiersentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund, Stand: 01.10.2007

Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt Coswig, Stad-
tumbaukonzept Stufe II , Quartiersentwicklung Wohngebiete Dresdner Straße und Spitzgrund, Stand:
24.02.2012

Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt, 18.06.2007

Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliche Untersuchung von Potentialflächen für Wohnbebauung, Sep-
tember 2012

Große Kreisstadt Coswig: Städtebauliches Entwicklungskonzept der Großen Kreisstadt, Fachteil Brach-
flächenentwicklung, 16.04.2015

Hartig & Ingenieure: Lärmaktionsplan Stufe II Stadt Coswig, 25.11.2016

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH: Radverkehrskonzeption für den Landkreis
Meißen, 19.11.2019

Datenauskünfte

Große Kreisstadt Coswig: Baulücken, Stand 30.09.2017

IHK Dresden, Wirtschafts atlas 2018

Kreisumweltamt des Landkreises Meißen, Datenauskunft vom 11.12.2017

Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen, Datenauskunft vom 07.12.2017

Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen, Datenauskunft vom 13.12.2017

Sächsisches Oberbergamt, Datenauskunft vom 18.12.2017

Staatsbetrieb Sachsenforst, Datenauskunft vom 24.01.2018

Statistisches Landesamt Kamenz: Gemeindestatistiken 2016, 2017, 2018

Statistisches Landesamt Kamenz: 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose

Statistisches Landesamt Sachsen: Hintergrundinformationen zur 6. Regionalisierten Bevölkerungsvo-
rausberechnung, April 2016

Statistisches Landesamt, Flächennutzung am 31.12.2013, 2018

<https://schuldatenbank.sachsen.de/>, Juli 2017

<https://www.coswig.de/de/kinderbetreuung.html>, Februar 2018

<https://www.coswig.de/de/boerse-coswig.html>, Februar 2018

<https://www.coswig.de/de/villa-teresa.html>, Februar 2018

<https://www.coswig.de/de/karrasburg.html>, Februar 2018

<http://energieportal-sachsen.de/>, Februar 2018

<http://energieportal-sachsen.de/>, Februar 2018

<http://www.tw-coswig.de/>, Februar 2018

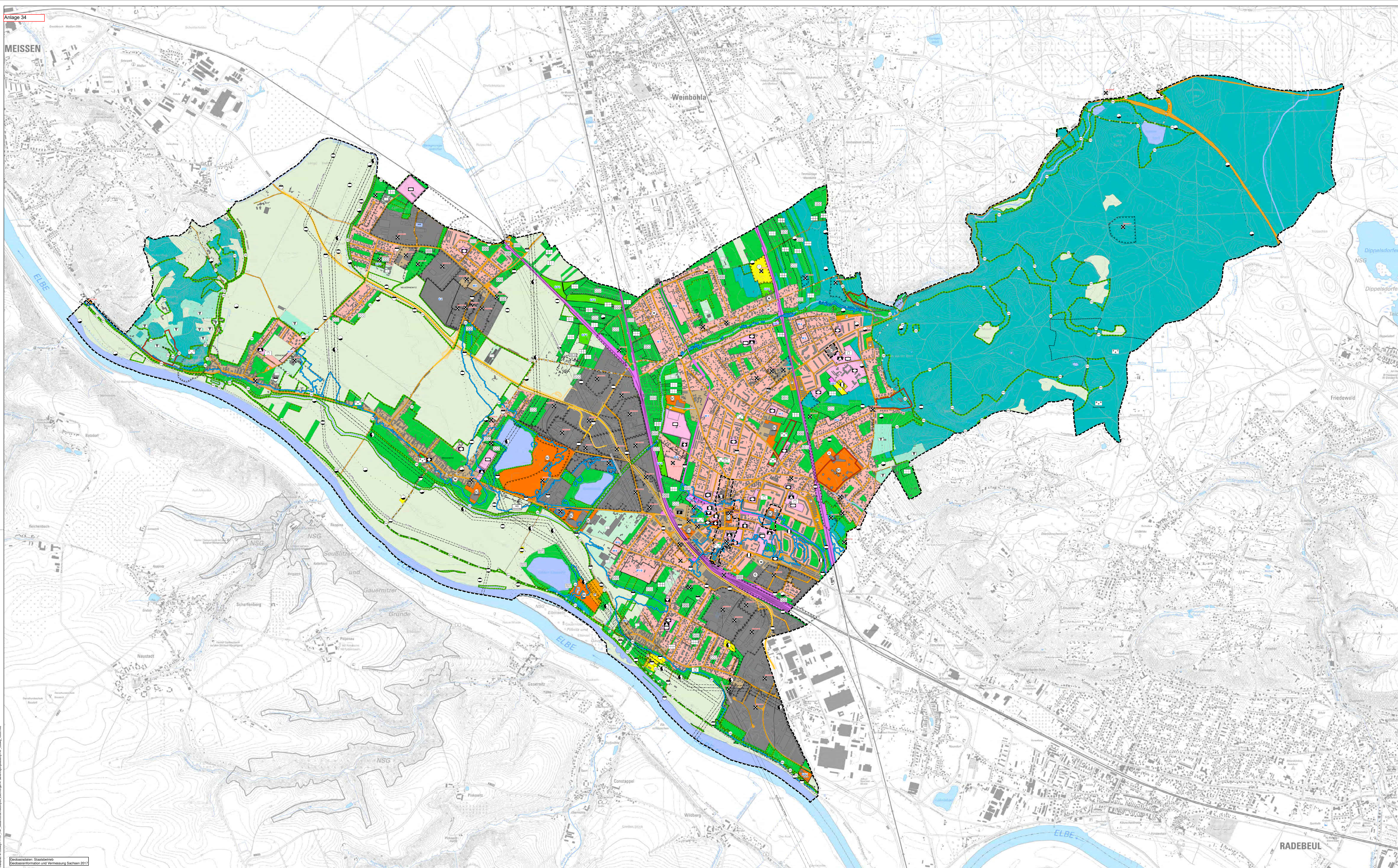
<http://www.campingplatz-coswig.de/pages/badesee.html>, Februar 2018

8 Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27. März 2020 (BGBl. I S. 587) geändert worden ist

Baunutzungsverordnung i.d.F. der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)

Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)



PLANZEICHENERKLÄRUNG

Darstellungen gemäß § 5 Abs. 2 BauGB
Art der baulichen Nutzung (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) (3 BauGB)

Wohnfläche § 5 Abs. 1 Nr. 1 BauGB	[Symbol]
Gewerbliche Nutzfläche § 5 Abs. 1 Nr. 2 BauGB	[Symbol]
Übersiedlungsfläche § 5 Abs. 1 Nr. 3 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 6 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 8 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB	[Symbol]
Industriegebiet § 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB	[Symbol]

Einrichtungen und Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des öffentlichen und privaten Bereichs, Flächen für Gemeinbedarf, Sport und Spielanlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 2a BauGB)

Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]
Flächen für den Gemeinbedarf	[Symbol]

Zentrale Versorgungsbereiche (§ 5 Abs. 2 Nr. 2b BauGB)

„Zentrale Versorgungsbereiche“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 2b BauGB)

„Zentrale Versorgungsbereiche“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 2b BauGB)

„Zentrale Versorgungsbereiche“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 2b BauGB)

Flächen für den öffentlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrswege (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

„Örtliche Hauptverkehrswege“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

„Örtliche Hauptverkehrswege“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

„Örtliche Hauptverkehrswege“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

Flächen für Versorgungszwecke, für die Abfallabfuhrung und Abwasserentsorgung, für Abfallanlagen sowie für Hauptversorgungs- und Abwasseranlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB)

„Abfallabfuhrung“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB)

„Abwasserentsorgung“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB)

„Abfallanlagen“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB)

„Abwasseranlagen“ (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB)

Flächen für die Stadtentwicklung und für den Denkmalschutz (§ 5 Abs. 4 BauGB)

„Stadtentwicklung“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Denkmalschutz“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Stadtentwicklung“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Denkmalschutz“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

Örtliche Straßenverkehrsflächen (§ 5 Abs. 4 BauGB)

„Örtliche Straßenverkehrsflächen“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Örtliche Straßenverkehrsflächen“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Örtliche Straßenverkehrsflächen“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

Hinweise

„Hinweise“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Hinweise“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Hinweise“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

Sonstige Planzeichen

„Sonstige Planzeichen“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Sonstige Planzeichen“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

„Sonstige Planzeichen“ (gemäß § 5 Abs. 4 BauGB)

Projekt:
Gesamtfortschreibung
Flächennutzungsplan Stadt Coswig
Planzeichnung

Geltungsbereich:
Stadt: Coswig
Landkreis: Meißen

Erläuternde Gemeinde: freigegeben: U. Fitzthum-Hahn
Stadt Coswig: 31.08.2020
Karrasstraße 2: Datum
01640 Coswig

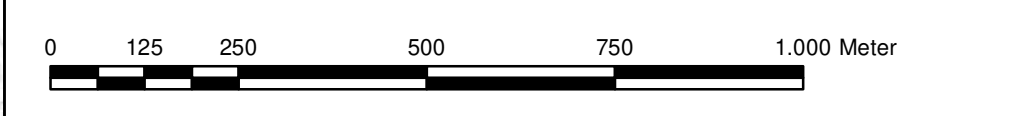
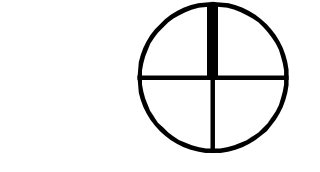
Planung:
Planungsbüro Schubert GmbH & Co. KG
Pumpenstraße 1
01454 Rascheberg
Tel. 03528 41960
info@pb-schubert.de

gegründet: 31.08.2020 S. Schreiber
bearbeitet: 31.08.2020 B. Thill

PLANUNGSBÜRO SCHUBERT

LPH:
GENEHMIGUNGSFASSUNG vom 30.04.2020, redaktionell ergänzt am 31.08.2020

gez.:	Blattgröße:	Plandatum:	DIN:
ML	900 / 594 (0,53 m ²)	31.08.2020	-
Projektdr.:	Maßstab:	FB / LPH / Planm.:	Index:
F17107	1:10.000 (im Original)	F 3 L01	-



Anlage 35

Sachsen

Seniorenwohnanlage "Lutherstraße"

01640 Coswig, Lutherstraße 4

Tel.: 03523 7000-67

Fax: 03523 7000-68

E-Mail: lutherstrasse-elbtal@volkssolidaritaet.biz**Leiterin der Seniorenwohnanlage:** Silke Krause**Beratungsgespräche:** nach telefonischer Vereinbarung

Überblick

49 Wohnungen (unmöbliert)
Größen von 40 bis 71 m² (1- bis 3-Raum-Wohnungen)
Ausstattung mit Anschluss für Kabelfernsehen und Telefon
24-Stunden-Hausnotrufsystem
Rauchmelder
Aufzug (behindertengerecht)
Wohlfühlbad
schön gestalteter Innenhof mit gemütlichen Außensitz-Möglichkeiten
Pkw-Stellplätze am Haus sind anmietbar
festes Team vor Ort (Beratung, Betreuung, Organisation)
attraktive Seniorenbegegnungsstätte im Haus
abwechslungsreiches Veranstaltungsangebot
gemeinsamer Mittagstisch (Mo - Fr)
Kleinreparaturservice
Zusatzangebote nach Bedarf

Lage

an der Peter-Pauls-Kirche
5 Minuten Fußweg zum Stadtzentrum
5 Minuten Fußweg zum nächsten Supermarkt (Netto)
5 Minuten Fußweg zum Pflegestützpunkt der Volkssolidarität
5 Minuten Fußweg zu Straßenbahn und Bus

Mietvertrag:

Kaltmietpreis ab 7,30 €/m²Betriebskosten verbrauchsabhängig ca. 2,75 € / m²

Betreuungsvertrag:

 mit einer Betreuungspauschale pro Monat und Wohnung

1. Person 154,00 € / Monat

2. Person 72,00 € / Monat

Anlage 36**VOLKSSOLIDARITÄT**

Sachsen

Wohnen mit Service im Zentrum von Coswig

Träger: SOVO gGmbH

01640 Coswig | Hauptstraße 11

Tel.: 03523 7000-67

Fax: 03523 7000-68

E-Mail: lutherstrasse-elbtalkreis@volkssolidaritaet.biz**Leiterin der Seniorenwohnanlage:** Silke Krause**Beratungsgespräche:** nach telefonischer Vereinbarung

Im Zentrum der Stadt Coswig wurde 2013 das Projekt "Wohnen 60+ - Wohnen mit Service" eröffnet.

Im 1. und 2. Obergeschoss des Sparkassengebäudes sind **13 Wohnungen** altersgerecht und barrierefrei ausgebaut worden. Sie sind unmöbliert. Betrieben werden sie von der SOVO gGmbH, einer Tochtergesellschaft des Regionalverbands Volkssolidarität Elbtalkreis-Meißen e. V.

Die **Wohnungsgrößen** variieren zwischen 39 m² und 74 m². Es gibt 2- und 3-Raum-Wohnungen.

KOSTENÜBERSICHT:**Mietvertrag:**Kaltmietpreis ab 7,00 € pro m² WohnflächeBetriebskosten verbrauchsabhängig ca. 2,50 € pro m² Wohnfläche**Servicevertrag:** Servicepauschale pro Monat und Wohnung

1. Person 49,00 €

2. Person 22,00 €

Die Pauschale beinhaltet die Bereitstellung eines Hausnotrufgerätes mit Funkhandsender, Rauchmelder und Aufschaltung auf die Hausnotrufzentrale.

Die zentrale Lage und Vernetzung mit dem Pflegestützpunkt auf der Hauptstraße 24 bieten optimale Betreuungsbedingungen. Alle Zusatzleistungen werden gesondert abgerechnet. Dazu gehören Pflegeleistungen, Hauswirtschaft, Essenversorgung, Hausmeisterdienst und die Nutzung von Veranstaltungsangeboten.



SÄCHSISCHE AUFBAUBANK

Corona-Hilfe

≡ Menü öffnen

Überbrückungshilfe III

Sachsenweit wurden seit Mitte Februar zahlreiche Anträge auf Überbrückungshilfe III und auf Neustarthilfe gestellt. Der Bund hat für beide Programme an die Betroffenen bereits Abschläge von über 80 Mio. Euro gezahlt.

Seit dem 17. März 2021 und der erfolgten Freischaltung des bundesweiten Bearbeitungsportals hat die Sächsische AufbauBank - Förderbank - (SAB) mit der Bearbeitung und Auszahlung der Anträge auf Überbrückungshilfe III begonnen.

KONTAKT





Corona-Hotline **0351 4910-1100** 

Überbrückungshilfe III

7.602

Anträge

73 %

davon abschließend bearbeitet

223 Mio. EUR

Volumen

Dezemberhilfe

18.669

KONTAKT





Corona-Hotline 0351 4910-1100 

davon abschließend bearbeitet

242 Mio. EUR

Volumen

Novemberhilfe

18.851

Anträge

97 %

davon abschließend bearbeitet

210 Mio. EUR

Volumen

KONTAKT



Anlage 38

> [Themen](#) > [Staat und Recht](#) > [Politische Ordnung & Politisches System](#) > [Kommunalwahlen](#) > Bürgermeisterwahlen

Bürgermeisterwahlen

Bürgermeisterwahlen	gewählt wird der Bürgermeister, der Leiter der Gemeindeverwaltung und Vorsitzender des Gemeinderates
Dauer der Wahlperiode	7 Jahre
Wahlsystem	Mehrheitswahl
Stimmenanzahl pro Wähler	1
wählen dürfen	Deutsche und EU-Bürger im Alter von mindestens 18 Jahren mit Wohnsitz in der Gemeinde seit mindestens 3 Monaten
gewählt werden dürfen	Deutsche und EU-Bürger im Alter von mindestens 18 Jahren (und höchstens 64 Jahren bei hauptamtlichen Bürgermeistern) mit Voraussetzungen für das Beamtenverhältnis

Wer wird gewählt?

Der Bürgermeister hat das wichtigste politische Amt in einer Gemeinde inne. Er ist Leiter der Gemeindeverwaltung und Vorsitzender des Gemeinderates oder Stadtrates. In Großen Kreisstädten und den drei Kreisfreien Städten Sachsens führen die Bürgermeister den Titel Oberbürgermeister.

Das Mindestalter der Kandidaten beträgt seit 2013 18 statt früher 21 Jahre, das Höchstalter 64 Jahre. Die Bewerber um das Amt des Bürgermeisters müssen nicht zwingend in der Gemeinde oder dem Landkreis wohnen. Seit 2002 ist ein Bürgermeister einer Gemeinde mit über 5.000 Einwohnern hauptamtlich tätig. Zwischen 2.000 und 5.000 Einwohnern ist zu unterscheiden, ob die Gemeinde einem Verwaltungsverband oder einer Verwaltungsgemeinschaft angehört; bei einer Einwohnerschaft von weniger als 2.000 Menschen ist der Bürgermeister immer ehrenamtlich tätig. Der Freistaat Sachsen besteht aktuell aus 421 Gemeinden, wovon 295 einen hauptamtlichen und 126 einen ehrenamtlichen Bürgermeister besitzen. 53 Amtsträger führen die Bezeichnung Oberbürgermeister.

Wie wird gewählt?

Die sächsischen Bürgermeister werden direkt gewählt. Die Amtszeit eines Bürgermeisters beträgt sieben Jahre. Es kann bei Bürgermeisterwahlen zwei Wahlgänge geben. Im ersten Wahlgang entscheidet die absolute Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen. Erreicht kein Kandidat diese Mehrheit, wird eine Neuwahl notwendig. Hierbei können alle Kandidaten, die beim ersten Wahlgang bereits dabei waren, wieder antreten, neue Kandidaten dürfen allerdings nicht mehr hinzukommen. In diesem Punkt wurde das Wahlverfahren bei den Bürgermeisterwahlen im Jahr 2013 geändert. Bei der Neuwahl entscheidet die einfache Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen (relative Mehrheit). Kommt es zu einer Stimmengleichheit entscheidet das Los.



Wann wird gewählt?

Sächsische Gemeindeordnung

Vollzitat: Sächsische Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. März 2018 (SächsGVBl. S. 62), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. Dezember 2020 (SächsGVBl. S. 722) geändert worden ist

§ 3

Gemeindearten

(1) ¹Gemeinden im Sinne dieses Gesetzes sind die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie die Kreisfreien Städte. ²Die Kreisfreiheit kann nur durch Gesetz verliehen oder aberkannt werden.

(2) ¹Die Großen Kreisstädte sind kreisangehörige Gemeinden. ²Der Umfang der von ihnen zusätzlich wahrzunehmenden Aufgaben wird durch Gesetz oder auf Grund bundes- oder landesgesetzlicher Ermächtigung durch Rechtsverordnung bestimmt. ³Ist eine Große Kreisstadt erfüllende Gemeinde einer Verwaltungsgemeinschaft, erstreckt sich die Zuständigkeit zur Erfüllung der Aufgaben nach Satz 2 auch auf die an der Verwaltungsgemeinschaft Beteiligten.

(3) ¹Gemeinden mit mehr als 17 500 Einwohnern werden auf Antrag der Gemeinde durch das Staatsministerium des Innern zu Großen Kreisstädten erklärt, wenn sie in drei aufeinanderfolgenden Jahren die erforderlichen Einwohnerzahlen überschreiten. ²Die Änderung tritt mit Beginn des darauffolgenden Jahres ein. ³Die Erklärung zur Großen Kreisstadt ist im Gesetz- und Verordnungsblatt bekanntzumachen. ⁴Auf Antrag einer Großen Kreisstadt kann die Erklärung vom Staatsministerium des Innern widerrufen werden. ⁵Der Widerruf ist im Gesetz- und Verordnungsblatt bekannt zu machen.

(4) Die Kreisfreien Städte sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, untere Verwaltungsbehörden im Sinne bundes- und landesrechtlicher Vorschriften.

Quelle: REVOSax <http://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/2754-Saechsische-Gemeindeordnung> Stand vom 17.05.2021

Herausgeber: Sächsische Staatskanzlei <http://www.sk.sachsen.de/>

[Lexikon Home \(/\)](#) > ... > [BWL \(/topic/bwl-25\)](#) > [Allgemeine BWL \(/topic/allgemeine-bwl-42\)](#) >

[Wirtschaftsinformatik \(/topic/wirtschaftsinformatik-45\)](#) >

[Grundlagen der Wirtschaftsinformatik \(/topic/grundlagen-der-wirtschaftsinformatik-117\)](#)

Anlage 40

DSL

Definition: Was ist "DSL"?

Abk. für engl. *Digital Subscriber Line*, dt. *digitaler Teilnehmeranschluss*; Sammelbegriff, der die Übertragungstechnologien für Daten bezeichnet, mit deren Unterstützung sich Breitband-Teilnehmeranschlüsse und damit eine hohe Übertragungsgeschwindigkeit über das "normale" Telefonnetz ermöglichen lassen, ohne dass der Telefondienst eines Anschlusses beeinträchtigt wird.



[\(/autoren](#)

[/dr-markus-siepermann-178\)](#)

[Dr. Markus Siepermann \(/autoren](#)

[/dr-markus-siepermann-178\)](#)

[Technische Universität Dortmund,](#)

[LS für Wirtschaftsinformatik \(/autoren/dr-markus-siepermann-178\)](#)

[Wissenschaftlicher Mitarbeiter \(/autoren/dr-markus-siepermann-178\)](#)

[Autoren dieser Definition](#)



GEPRÜFTES WISSEN

Über 200 Experten aus Wissenschaft und Praxis.

Mehr als 25.000 Stichwörter
kostenlos Online.

Das Original: Gabler
Wirtschaftslexikon

Ausführliche Definition im Online-Lexikon

Digital Subscriber Line (DSL), digitale Teilnehmeranschlussleitung. 1. *Begriff:* Zugangstechnologie zum Internet ([/definition/internet-37192](#)), die durch ein digitales Übertragungsverfahren hohe Bandbreiten zur Datenübertragung über Telekommunikationsnetze zur Verfügung stellt. Zur Überbrückung der „letzten Meile“ von der Vermittlungsstelle bis zum Teilnehmeranschluss (TAE) werden meist konventionelle Telefonleitungen aus Kupferdraht verwendet. Es existiert eine Reihe von Varianten, die unter dem Begriff xDSL zusammengefasst werden.

Anlage 41



DE | EN | CZ | PL

Suchen

[HOME](#)[RATHAUS](#)[STADTLEBEN](#)[KULTUR & FREIZEIT](#)[TOURISMUS](#)[WIRTSCHAFT](#)[coswig.de](#) / [Stadtleben](#) / [Stadtporträt](#) / [Fakten und Zahlen](#)

WISSENSWERTES ZU COSWIG

GEOGRAFISCHE LAGE



Luftbildaufnahme von Coswig

Coswig liegt im Bereich des mittleren Elbtales rechtselbisch an der Sächsischen Weinstraße zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der Kreisstadt Meißen.

Coswig: 51°08' nördl. Breite / 13°35' östl. Länge

Zum heutigen Stadtgebiet gehören seit 1950 die ehemaligen Dörfer Brockwitz und Sörnewitz sowie der Ortsteil Neusörnewitz. Neucoswig und Kötitz wurden 1920 bzw. 1935 eingemeindet (siehe auch: [Ortsteile von Coswig](#)).

Die Stadtfläche beträgt ca. 26 km², davon nimmt allein das Waldgebiet des [Friedewaldes](#) auf Coswiger Flur rund ein Fünftel ein. Das Stadtzentrum befindet sich etwa 118 m über NN. In nördlicher Richtung steigt das Gelände leicht bis auf 200 m in den Waldlagen an. Der höchste Punkt von Coswig ist auf dem Hahneberg (206 m über NN) erreicht.

Zu den wichtigsten Gewässern auf Coswiger Flur zählen neben der Elbe, der Lockwitzbach, der Seerosenteich und der Spitzgrundteich im Friedewald sowie der [Badensee Kötitz](#). Die schönsten Aussichtspunkte von Coswig sind der Hohe Stein (201 m über NN) im Friedewald und die Boselspitze im [Spargebirge](#).

Die reizvolle Lage zwischen Elbauen, dem Friedewald und dem Spargebirge macht Coswig

gleichermaßen für Einwohner und Besucher interessant. Welche Möglichkeiten sich daraus zur **Freizeitgestaltung** ergeben und welche **Ausflugstipps** besonders empfehlenswert sind, erfahren Sie auf dieser Homepage im Bereich **Tourismus**.

WAPPEN DER GROSSEN KREISSTADT COSWIG



Das Wappen ist dem früheren Gemeindesiegel entnommen, das seit 1899 nachweisbar ist. Das Stadtwappen wird wie folgt beschrieben: *"In Blau schwebend eine goldene Weintraube mit grünem Weinblatt an der linken Seite am braunen gestümmelten Reis, zwischen zwei aus natürlichem grünen Rasen und natürlichem blauen Wasser aufwachsenden goldenen Getreideähren."* Neben der

Weintradition versinnbildlicht das Wappen auch den einstigen Anbau von Brau-Gerste. Das Wasser symbolisiert die Elbe, an deren Ufer die Stadt erbaut wurde.

Coswig verfügt auch über eine eigene Flagge, zu der es in der **Wappen- und Flaggensatzung** heißt: *"Gold-blaue Bicolore mit vertikal angeordneten Flaggenstreifen und mit in der oberen Hälfte aufgelegtem Stadtwappen."*

STATISTISCHE DATEN



Das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen erhebt, sammelt, analysiert und veröffentlicht auf gesetzlicher Grundlage eine Vielzahl von Daten mit regionalem Bezug, z.B. zur Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, zum Bildungswesen, Tourismus, Bauwesen und vieles mehr.

Eine Übersicht über alle vom Statistischen Landesamt im Internet veröffentlichten statistischen Daten für Coswig finden Sie in der sogenannten **Gemeindestatistik für Coswig**.

Anlage 42



[DE](#) | [EN](#) | [CZ](#) | [PL](#)

Suchen

[HOME](#)

[RATHAUS](#)

[STADTLEBEN](#)

[KULTUR & FREIZEIT](#)

[TOURISMUS](#)

[WIRTSCHAFT](#)

[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Sehenswertes](#) / [Alte Kirche](#)

ALTE KIRCHE



Die Alte Kirche am Ravensburger Platz gilt als eine der schönsten Dorfkirchen Sachsens. Sie wurde aufgrund einer Stiftung des Nicol von Karras errichtet und 1497 geweiht. Im Jahr 1611 entstand das farbenreiche Innere. Reichen Bilderschmuck besitzt die erste Empore: in 18 Bildern ist die Leidens- und Auferstehungsgeschichte Christi dargestellt. Eine zweite Empore wurde 1735 über der ersten eingebaut und mit Rokokokartuschen bemalt. Die Kassettendecke zeigt die Auferstehung, das jüngste Gericht sowie lebensgroße Bildnisse der zwölf Apostel. Der Turm trägt an seinem Renaissancegiebel eine historische Ein-Zeiger-Uhr. Eine Rarität stellt die Renaissance-Orgel dar, die älteste Orgel in Sachsen überhaupt. Ihre Herkunft liegt jedoch im Dunkel: die Entstehungszeit wird mit 1615 oder 1624 angegeben; in ihrer heutigen Gestalt stammt die Orgel aus den Jahren 1760-1770. 1998 wurde sie von Kristian Wegscheider saniert. Der Altar trägt Nachbildungen der nicht mehr vorhandenen Figuren der 14 Nothelfer, aus Lindenholz gefertigt und gestiftet vom Autodidakten Lothar Holube.

Anlage 43



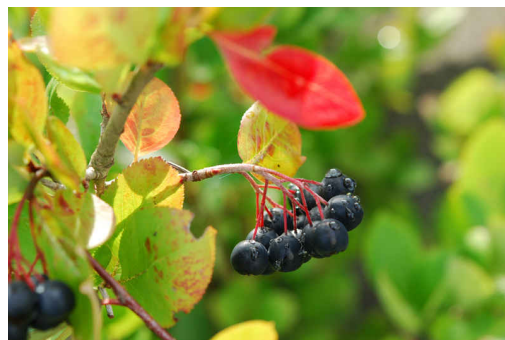
DE | EN | CZ | PL

 Suchen[HOME](#)[RATHAUS](#)[STADTLEBEN](#)[KULTUR & FREIZEIT](#)[TOURISMUS](#)[WIRTSCHAFT](#)[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Kulinarisches](#) / [Aronia](#)

ARONIA, DIE GESUNDHEITSBEERE

Zehntausende von Radtouristen rollen jährlich auf dem Elberadweg an ihr vorbei, doch kaum einer kennt sie: die Aroniabeere.

Die ursprünglich aus Nordamerika stammende Beere gehört zur Gruppe der Rosengewächse. Über die ehemalige Sowjetunion gelangte sie nach Sachsen und wurde Anfang der 70er Jahre erstmalig in der Oberlausitz angebaut.



Eines der letzten und auch größten Anbaugelände der Aroniabeere in Deutschland befindet sich an der Elbe zwischen Radebeul und Meißen. In Höhe der Coswiger Ortsteile Kötzitz und Brockwitz werden auf rund 40 Hektar die Gesundheitsbeeren angebaut.

Zu den Aronia-Plantagen gelangen Sie ganz bequem mit dem Fahrrad über den beliebten [Elberadweg](#). Der eingerichtete Informationswagen mit Erläuterungen zur Aroniabeere steht direkt an der Plantage. Er klärt über die Vorzüge der Beere auf und ist von Weitem schon gut zu erkennen. Dort können Informationsbroschüren mitgenommen, aber auch Produkte aus der Aroniabeere probiert werden.

ZAHLREICHE ARONIAPRODUKTE

Etliche Radtouristen haben sich inzwischen die Aroniabeere als Pflanze in den eigenen Garten geholt. Der bis zu zwei Meter hoch werdende



Anlage 44



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Tourismus / [Ausflugstipps](#)

AUSFLUGSTIPPS

Von Coswig aus ist man sofort im Grünen, in welche Richtung man auch schaut. Wald, Weinberge und Wasser – aber auch Geschichte und Kunst sind im Überfluss zu finden. Aktive Erholung oder kulinarische Freuden: im sächsischen Elbland werden Sie fündig.



Friedewald

Der Friedewald im Nordosten Coswigs, vorwiegend Kiefern-Eichen Mischwald, erstreckt sich bis zum Moritzburger Teichgebiet. Wander- und Radwege, Waldlehrpfade und Aussichtspunkte, Teiche und Bachläufe bieten Erholung direkt vor der Haustür.



Spaargebirge

Das kleinste Gebirge Sachsens zieht sich von Coswig bis Meißen. Vom Aussichtspunkt Deutsche Bosel in Coswig-Sörnnewitz, 182 m hoch, reicht der Blick bis Dresden und manchmal bis in die Sächsische Schweiz. Auf der Bosel befindet sich ein kleiner botanischer Garten.



Ziele in der Umgebung

Mit dem Fahrrad ist es ein Katzensprung nach Dresden, Radebeul oder Schloss Moritzburg, nach Meißen und in die vielen Elbweindörfer. Oder mit S-Bahn oder Auto – so kommt man auch schnell in die Sächsisch-Böhmische Schweiz.

Anlage 45



DE | EN | CZ | PL

Suchen

[HOME](#)[RATHAUS](#)[STADTLEBEN](#)[KULTUR & FREIZEIT](#)[TOURISMUS](#)[WIRTSCHAFT](#)[coswig.de](#) / [Kultur & Freizeit](#) / [Sport & Freizeit](#) / [Badesee](#)

BADESEE & CAMPINGPLATZ KÖTITZ



Genießen Sie Badefreuden pur im Schwimmerbecken, in den drei Spaßbecken mit 47 Meter-Großrutsche, Schwallddusche, Wasserpilz und Bodenluftsprudlern und im natürlichen Badesee mit FKK-Badestrand. Auch das Planschbecken für die Kleinsten fehlt nicht.

Im Mai 2002 wurde hier ein neuer Campingplatz (64 Standplätze für Caravan und ca. 40 für Zelte) eröffnet. Der Campingplatz befindet sich direkt am natürlichen Badesee Coswig-Kötitz und unmittelbar am herrlichen Elberadweg (Schmilka-Hamburg).

Der naturnahe und familienfreundliche Campingplatz steht von April bis Ende Oktober für Kurz- und Dauercamper offen. Für das leibliche Wohl sorgen eine Gaststätte und ein Imbißstand direkt am Badesee.

Anlage 46



DE | EN | CZ | PL

 Suchen[HOME](#)[RATHAUS](#)[STADTLEBEN](#)[KULTUR & FREIZEIT](#)[TOURISMUS](#)[WIRTSCHAFT](#)[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Sehenswertes](#) / [Barockkirche Brockwitz](#)

BAROCKKIRCHE BROCKWITZ



Die erste Erwähnung einer Kirche in Brockwitz stammt aus dem Jahre 1205. Im Jahre 1571 brannte das Dorf und mit ihm ein Großteil der Kirche nieder. Bis heute erhalten blieb lediglich der Kirchturm mit seinem Renaissance-Abschluss. Der jetzige Kirchbau in seiner barocken Form entstand im Jahre 1737. Im Rahmen der einfühlsamen Innenrestaurierung in schlichtem ländlichen Barock im Jahr 1984 wurden barocke Malereien an Kanzel, Empore und Loge freigelegt.

Der Altar ist in seiner klassizistischen Form 1822 gebaut worden, gestiftet und entworfen von Charlotte Auguste von Miltitz. Das Altarbild ist die Kopie eines Gemäldes von Cima da Conegliano. 2006 wurde eine neue Orgel der Fa. Groß in der Tradition einer sächsischen Barockorgel in den historischen Prospekt von Hähnel eingebaut. Sie verfügt über 18 Register. Die Kirche umgibt ein schöner Friedhof mit Grabsteinen, die bis in 17. Jahrhundert zurückgehen.

Anlage 47



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Kultur & Freizeit / Veranstaltungen / Börse Coswig

BÖRSE COSWIG



1900 als „Concert- und Ballhaus“ gegründet, ist die **Börse Coswig** bis heute das kulturelle und gastliche Zentrum Coswigs. Seit der grundlegenden Restaurierung Anfang der neunziger Jahre präsentiert sich die Börse Coswig als modernes Veranstaltungshaus. Der historische Ballsaal mit Galerie bietet bis zu 700 Gästen Platz und gehört damit zu den größten und schönsten Veranstaltungsräumen des Landkreises Meißen.

Fünfzehn Jahre nach der Wiedereröffnung wurden sowohl die Gasträume als auch die Restaurantküche einer gründlichen Verjüngungskur unterzogen. In völlig neuem Gewand empfängt das Restaurant seitdem erneut seine Gäste und bietet Spezialitäten der regionalen, gutbürgerlichen Küche.

Die Bewirtung von Familienfeiern aller Art, Betriebsfeste und ein umfassender Cateringservice runden das vielfältige Angebot des Restaurants ab.

- › Hauptstraße 29; Tel. 03523 700186; [Homepage](#)
- › Öffnungszeiten Vorverkaufsbüro: Montag & Freitag: 10-16 Uhr / Dienstag & Donnerstag 10-18 Uhr

Anlage 48



Suchen

DE | EN | CZ | PL

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Wirtschaft / Standort Coswig / Branchenverzeichnis

Kontakt

📍 Annett Sachers
Zimmer: 116

☎ 03523 66-161

📠 03523 66-169

✉ sachers@stadt.coswig.de



Hier können Sie sich im
Branchenverzeichnis
anmelden

IHR BRANCHENFILTER

Bitte wählen Sie:

[Apotheken](#)

[Ärzte](#)

[Banken, Recht, Versicherungen](#)

[Bauen, Immobilien](#)

[Bereitschaftspraxen](#)

[Computer, Internet,](#)

[Telekommunikation](#)

[Dienstleistungen](#)

[Ergotherapie](#)

[Fahrzeuge, Verkehr](#)

[Handel Food](#)

BRANCHENVERZEICHNIS

Hier finden Sie potentielle Kooperationspartner, Lieferanten oder Kunden – oder einfachen den nächsten Supermarkt!

Kategorie

Nicht filtern

aktivOPTIK

Hauptstraße 13

01640 Coswig

Tel: 03523 73810

Fax: 03523 73810

E-Mail: coswig@aktivoptik.de

www.aktivoptik.de

ALDI

Salzstraße 9

01640 Coswig

www.aldi-essen.de

ALHO Systembau GmbH

Köhlerstraße 1-3

01640 Coswig

Tel: 03523 8180

Fax: 03523 81890

E-Mail: info@alho.de

www.alho.com

Altenpflegeheim „Am Spitzgrund“ (mit Kurzzeitpflege)

MEISOP gGmbH

Friedewaldstraße 10

01640 Coswig

Tel: 03523 808846

Fax: 03523 60305

E-Mail: info@meisop.de

www.meisop.de

Altenpflegeheim „Hirtenweg“

MEISOP gGmbH

Anlage 49



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

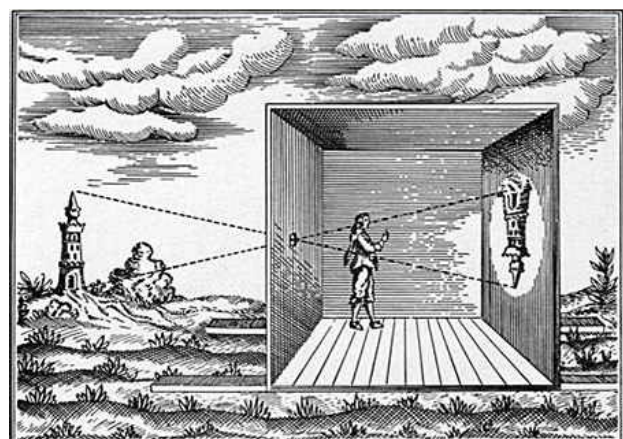
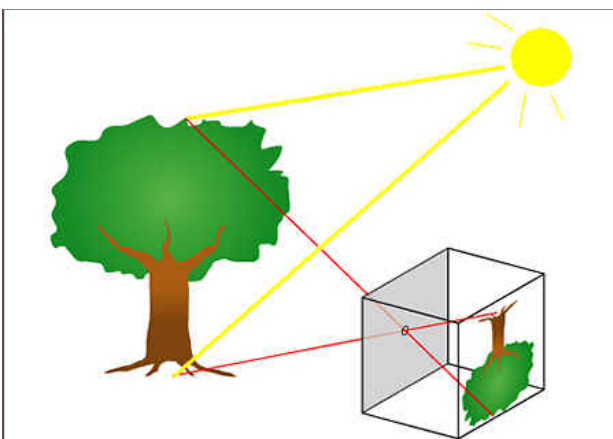
WIRTSCHAFT

[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Sehenswertes](#) / [Camera obscura](#)

CAMERA OBSCURA

Eine Camera obscura ist eine Lochkamera. Das Licht strahlt durch eine Blende in einen dunklen Raum ein. Auf einem Bildschirm oder einer Projektionswand erscheint das umgekehrte Bild der Umgebung.

Diese Technik wurde früher zum Betrachten der Umgebung und zum Malen und Zeichnen von Landschaftsbildern verwendet. Später wurde daraus der Fotoapparat entwickelt.



Anlage 50



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Kultur & Freizeit / Ausstellungen / Casa Bohemica

CASA BOHEMICA



Das Nebengebäude der [Villa Teresa](#) wurde gemeinsam mit der [Partnerstadt Lovosice](#) und gefördert aus dem Ziel-III-Programm der Europäischen Union als Casa Bohemica saniert und dient als grenzüberschreitende Touristinformation.

Die Dauerausstellung in der Casa Bohemica hält Informationen über die Tourismusregion Sachsen-Böhmen bereit. Außerdem können Besucher ein Infoterminal der Touristinformation Coswig nutzen und sich mit Infomaterial über die sächsisch-böhmische Grenzregion versorgen.



Ziel 3 | Cíl 3

Ahoj sousede. Hello Nachbar.
2007-2013. www.ziel3-cil3.eu

Europäische Union. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung: Investition in Ihre Zukunft / Evropská unie. Evropský fond pro regionální rozvoj: Investice do vaší budoucnosti

Im Erdgeschoss der Casa Bohemica und im historischen Festsaal des Alten Rathauses Lovosice wurde insgesamt 1 Mio. Euro investiert. Entstanden sind zwei grenzüberschreitende Tourist-Informationen und für beide Städte eine mehrsprachige

Dauerausstellung über die Grenzregion und die Partnerstädte. Das Förderprojekt umfasst außerdem eine Reihe von Bürgerbegegnungen auf unterschiedlicher Ebene, die im Lauf der Zeit schon mehrere tausend Einwohner aus Coswig und Lovosice erreicht haben. Eindrücke aus diesen gemeinsamen Veranstaltungen finden Sie im Folgenden.

Veranstaltungen 2014	▶
Veranstaltungen 2015	▶
Veranstaltungen 2016	▶
Veranstaltungen 2017	▶
Veranstaltungen 2018	▶
Veranstaltungen 2019	▶

- ▶ Kötitzer Straße 30 A
- ▶ Öffnungszeiten: Täglich 8-22 Uhr (April bis September), 8-18 Uhr (Oktober bis März)

Anlage 51

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLIBEN


KULTUR & FREIZEIT



TOURISMUS

WIRTSCHAFT





coswig.de / Stadtleben / Stadtporträt / [Geschichte](#)




CHRONOLOGISCHER ÜBERBLICK ZUR GESCHICHTE VON COSWIG




~ab 4500 v.Chr.	Bereits im Mesolithikum (Mittelsteinzeit) und Neolithikum (Jungsteinzeit) siedelten Menschen auf dem Gebiet der heutigen Stadt Coswig.
~ab 1500 v.Chr.	Zahlreiche Funde aus der Bronze- und Eisenzeit zeugen von einer sehr dichten Besiedlung unserer Gegend.  <i>Gefäße der Bronze- und Eisenzeit, Fundort Coswig (Museum Coswig)</i>
um 600	Slawen lassen sich in unserem Bereich des Elbtals nieder.
929	Nach der Eroberung slawischer Gebiete im Elbtal gründet Heinrich I. ein befestigtes Militärlager, die spätere Burg Meißen.
1013	Brockwitz wird erstmals als „Brochotinacethla“ in einer Übereignungsurkunde König Heinrichs II. an den Domstift zu Meißen erwähnt.
1203	Kötitz wird im Rahmen einer Schenkung des Markgrafen Dietrich an das Kloster Alzella unter der Bezeichnung „villa Chottenwiz“ erstmals erwähnt.
1205	Sörnewitz findet in einer Urkunde über die Zinspflicht von Sörnewitz an das Chorherrenstift von St. Afra erstmals schriftliche Erwähnung.

1350	Die erste nachweisliche Erwähnung von Coswig als Koczwicz ist im Lehnbuch Friedrich des Strengen zu finden.
1421	Das Rittergeschlecht der Karrasse wird erstmals in Zusammenhang mit Coswig erwähnt.  <i>Historische Ansicht der Karrasburg.</i>
1444	Verleihung des Braurechtes; bis 1978 wurde in Coswig Bier gebraut (Geschichte der Adler-Brauerei)
1451	Der Weinbau wird für Coswig erstmals urkundlich erwähnt.
1497	Der Bau der Alten Kirche in Coswig wird vollendet, welcher aufgrund einer Stiftung von 750 rheinischen Gulden durch Nikol von Karras ermöglicht wurde. Sie gilt heute als eine der schönsten erhaltenen sächsischen Dorfkirchen.  <i>Die alte Peter-Pauls-Kirche, um 1920</i>
1557	Die Karrasse verkaufen Coswig an den Kurfürsten von Sachsen zur Erweiterung dessen Jagdgebietes.
1595	Die Weinbergsgemeinde - das heutige Neucoswig - wird im Kirchbuch von Coswig durch folgende Eintragung erstmals erwähnt: „Talkenberg wohnt im neuen Dorf“.
1637	Coswig wird durch die Schweden in Brand gesteckt. Die Pest rafft mehr als den zehnten Teil der Bevölkerung hinweg.
1661	Erstmalige Erwähnung einer Kahnfähre in Kötzitz.  <i>Ab 1875 verkehrte in Kötzitz auch eine Wagenfähre über die Elbe.</i>

1737	Die Brockwitzer Kirche erhält ihr gegenwärtiges Aussehen. Als Barockkirche Brockwitz ist sie bis heute das Wahrzeichen des Dorfes.
1768	Das heutige Brockwitzer Pfarrhaus wird errichtet.
1839	Die erste deutsche Ferneisenbahnstrecke Dresden-Leipzig, die auch durch Coswig führt, wird eröffnet.
1839	Infolge der Landgemeindeordnung erhalten die Dörfer Coswig, Kötitz, Sörnwitz, Brockwitz mit Clieben und die Weinbergsgemeinde einen eigenen Gemeinderat.
1845	Ende März überschwemmt die Elbe Coswig fast vollständig. Das höchste bis dahin jemals gemessene Hochwasser. ⇒ Aus dem Stadtarchiv: Land unter in Coswig - die große Flut von 1845
1865	Die erste Coswiger Schule wird eingeweiht. ⇒ Bildungseinrichtungen in Coswig
1886	Die Reblaus vernichtet einen Großteil der Weinbaugebiete in unserer Region.
ab ca. 1890	Auf dem Gebiet des heutigen Coswigs bilden sich in den folgenden Jahrzehnten drei große Industriestandorte sowie zahlreiche Gartenbaubetriebe heraus. Aus diesem Grund wurde Coswig später als Industrie- und Gartenstadt bezeichnet.
1893	Die Freiwillige Feuerwehr Coswig wird gegründet.
1894	Die neue Coswiger Schule wird eingeweiht.  <i>Die Schule um 1910 (nach dem Aufbau von 1905)</i>
1894	Der neue Bahnhof wird eröffnet. 

1899	<p>Der Coswiger Gemeinderat bezieht das neuerbaute Rathaus.</p> 
1900	<p>Emil Nacke baut das erste Automobil in Sachsen. Im Folgejahr nimmt er die Produktion unter dem Markennamen COSWIGA auf.</p>  <p><i>35 H.P. Nacke-Doppel-Phaeton</i></p> <p>⇒ Aus dem Stadtarchiv: Auf den Spuren von Emil Hermann Nacke</p>
1903	<p>Der Bau der neuen Kirche „Peter und Paul“ wird fertiggestellt.</p>  <p><i>Die neue Peter-Pauls-Kirche um 1908</i></p>
1907	<p>Coswig erhält ein Postamt.</p> 
1912	<p>Anlässlich eines Manövers treffen sich Kaiser Wilhelm II. und König Friedrich August von Sachsen in Coswig.</p>

1913	<p>Das Wettinstift wird als erstes Coswiger Altersheim eröffnet.</p> 
1920	<p>Am 1. März wird Neucoswig nach Coswig eingemeindet. ⇒ Ortsteile</p>
1925	<p>Die katholische Kirchengemeinde Coswig beginnt eine ehemalige Turnhalle der Drogistenschule als Kirche umzubauen. Das Gebäude wird am 7. Juni geweiht.</p>
1929	<p>In Coswig erfolgt der Anschluss an das Straßenbahnnetz nach Dresden sowie an das Fernsprechamt.</p>  <p><i>Historische Straßenbahn vor dem Coswiger Rathaus</i></p> <p>⇒ Aus dem Stadtarchiv: Die "unendliche Geschichte" Straßenbahn</p>
1935	<p>Am 1. April wird die Gemeinde Kötitz mit Coswig vereint. ⇒ Ortsteile</p>
1939	<p>Am 21. September erhält Coswig das Stadtrecht.</p>  <p><i>Das Stadtwappen von Coswig</i></p> <p>⇒ Aus dem Stadtarchiv: Wie Coswig Stadt wurde</p>

1950	<p>Die Dörfer Brockwitz und Sörnwitz werden im Rahmen einer Verwaltungsreform am 1. Juli mit Coswig zusammengeschlossen</p> <p>⇒ Ortsteile</p>
1968	<p>Der Bau des Wohngebietes "Am Spitzgrund" beginnt.</p>  <p><i>Moritzburger Straße 1970er Jahre</i></p>
ab 1976	<p>Das Wohngebiet Dresdner Straße entsteht.</p> <p>⇒ Aus dem Stadtarchiv: Von der Kaufhalle zum Supermarkt</p>
1980	<p>In Coswig findet der erste Sachsenlauf statt.</p>
1990	<p>Am 29. September wird die Städtepartnerschaft zwischen Ravensburg und Coswig unterzeichnet.</p>  <p><i>Blaserturm Panorama (Stadt Ravensburg)</i></p> <p>⇒ Partnerstädte</p>
1993	<p>Die Coswiger „Börse“ öffnet als kulturelles Zentrum der Stadt.</p> 
1994	<p>Die neuerbaute katholische Kirche „Heilig Kreuz“ wird geweiht.</p>



1996

Das **Museum Coswig** wird nach 12jähriger Schließzeit in der **Karrasburg** eröffnet.



1997

Coswig wird am 1. April zur Großen Kreisstadt ernannt.
Es finden die Feierlichkeiten anlässlich 500 Jahre Alte Kirche Coswig statt. Ein Jahr später erfolgt die Weihe der restaurierten Orgel.

1998

Coswig und die tschechische Stadt Lovosice schließen eine Städtepartnerschaft.



⇒ **Partnerstädte**

1999

Das neue Feuerwehrgerätehaus wird eingeweiht.








2000





Das neuerbaute Coswiger Rathaus wird am 1. April seiner Bestimmung übergeben.



2000

Coswig feiert seine Ersterwähnung vor 650 Jahren.

2002	<p>Die Villa Teresa wird als Kammermusikzentrum neu eröffnet.</p> 
2002	<p>Von der Jahrhunderthochwasserkatastrophe im August sind große Teile Coswigs stark betroffen.</p>  <p><i>Die Niederseite in Brockwitz während der Flut 2002</i></p>
2003	<p>Kötitz feiert den 800. Jahrestag seiner ersten urkundlichen Erwähnung.</p>  <p>⇒ Ortsteile</p>
2004	<p>Das neue Coswiger Gymnasium wird eingeweiht.</p> 
2005	<p>Sörnewitz feiert sein 800-jähriges Jubiläum.</p> 
2008	<p>Der Stadtumbau im Wohngebiet Dresdner Straße beginnt.</p>

2009	<p>Coswig erhält den Titel „Ort der Vielfalt“.</p> 
2011	<p>Das erste Wegzeichen des sächsischen Jakobsweges wird in Coswig angebracht.</p>
2013	<p>Erneut sucht ein Jahrhunderthochwasser unsere Stadt heim. Die im Juni geplante 1.000-Jahr-Feier in Brockwitz wird hochwasserbedingt kurzfristig abgesagt und findet ein Jahr später statt.</p> 
2014	<p>Die Casa Bohemica neben der Villa Teresa wird fertiggestellt.</p> 
2015	<p>In Coswig findet der 7. Sächsische Wandertag statt.</p>
2016	<p>Eröffnung des Bestattungswaldes „Naturruhe Friedewald“.</p>
2018	<p>Die Feuerwehr feiert ihr 125-jähriges Bestehen und weiht ihre neue Traditionsfahne.</p> 

Anlage 52



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Kultur & Freizeit / Sport & Freizeit / Freizeitangebote

FREIZEITANGEBOTE

Lust auf Fitness-Training? Bowling? Oder lieber klassisches Kegeln? Kart fahren oder Beachvolleyball spielen? Tanzen gehen oder lieber beim Waldputz mitmachen? Interesse an Angeboten für die Familie oder am Seniorencafé? Angebote gibt es viele!



ACTION & SPASS >

- > Karthalle Coswig
- > Modellbahn Coswig

BOWLING & KEGELN >

- > Bowling im Olympia Coswig
- > Kegelbahn Börse Coswig

KULTUR & MUSIK >

- > Musikschule
- > Tanzschule Lax

FITNESSTUDIOS >

- > Olympia Coswig
- > Mega Fit

Anlage 53



Suchen

DE | EN | CZ | PL

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Tourismus / Freizeittipps



FREIZEITTIPPS

UNSERE EMPFEHLUNGEN



Badesee Kötzitz

Unmittelbar am rechtselbigen Elberadweg befindet sich das Freibad Kötzitz mit Beckenbad, Riesenrutsche, Planschbecken, Badesee und Beachvolleyballplätzen. Der benachbarte familienfreundliche Campingplatz ist von April bis Ende Oktober geöffnet.



Fahrradausleihe

In Coswig im Urlaub und kein Fahrrad dabei? Oder Lust, einmal ein E-Bike auszuprobieren? Mehrere Ausleihstationen halten verschiedene Modelle für Sie bereit – auch mit Rückgabemöglichkeit an anderen Punkten.



Elberadweg

Von Meißen bis Dresden sind es nur wenige Kilometer. Die Elbwiesen begleiten den Fluss beidseits wie ein grünes Band. Weinbergsmauern und Terrassen ziehen sich bis kurz vor die Tore der sächsischen Landeshauptstadt.



Radtouren

Coswig ist traditionell eine Fahrradstadt – im Alltag und am Wochenende. Verschiedene überregionale Ziele sind per Rad prima erreichbar, über den 1260 Kilometer Elberadweg oder die angebundenen Routen durch den Friedewald, nach Moritzburg, durch die linkselbischen Täler und nach Meißen.



Wanderwege

Auch für Wanderer empfiehlt sich Coswig als freundlicher Ausgangspunkt für Touren in das Sächsische Elbland. Direkt durch die Stadt, vorbei an herrlichen Weingütern, verläuft der Sächsische Weinwanderweg. Auch der Sächsische Jakobsweg und der Fernwanderweg Ostsee-Saaletalsperre - führen über Coswiger Flur.



Wasserwandern

Die Elbe durchfließt eine der letzten naturnahen Flusslandschaften in Mitteleuropa und garantiert einzigartige Naturerlebnisse. Geeignet für Motorboote, Kanus, Ruderboote und Segler. Befahrbar ist der Fluss bis nach Böhmen, wo auch die Moldau lockt. In Coswig sind Wasserwanderer willkommen!



Elbfähre


Von der Fährstelle in Coswig-Kötitz aus setzt das Fährschiff „Kötitz“ nach Gauernitz über. Längsfahrten auf der Elbe werden auf der „Bosel“ angeboten. Betrieben wird die Linie von der Verkehrsgesellschaft Meißen.

ÜBER COSWIG

Coswig – die junge, lebendige Stadt im sächsischen Elbland erwartet Sie!

Städtisches Wohnen oder Eigenheim im Grünen, neu erschlossene Gewerbegebiete, eine hervorragende Verkehrsanbindung, Sporteinrichtungen und ein breites Kulturspektrum

-

Informieren Sie sich hier auf www.coswig.de oder auf  Facebook !

ADRESSE

📍 Stadtverwaltung
Coswig
Karrasstraße 2
01640 Coswig
Deutschland

🕒 Mo–Do: 09:00–18:00
Fr: 09:00–15:00
Sa: 09:00–12:00

☎ 03523 - 66 330
📠 03523 - 66 339
✉ stadt@coswig.de

KARTE



WICHTIGE LINKS

- › [News & Aktuelles](#)
- › [Stadtverwaltung](#)
- › [Unterkunftsbuchung](#)
- › [Veranstaltungskalender](#)
- › [Bürgerservice Amt24](#)
- › [Branchenverzeichnis](#)

Hauptsatzung der Großen Kreisstadt Coswig

Aufgrund von § 4 Abs. 2 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 der Sächsischen Gemeindeordnung (SächsGemO) hat der Stadtrat der Großen Kreisstadt Coswig mit der Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder am 27. Juni 2019 und zuletzt am 01.07.2020 die Erste Änderungssatzung der Hauptsatzung beschlossen:

Erster Teil: Name und Gebiet

§ 1 – Name und Gebiet

Zweiter Teil: Organe der Stadt

§ 2 – Organe der Stadt

§ 3 – Rechtsstellung und Aufgaben des Stadtrates

§ 4 – Zusammensetzung des Stadtrates

§ 5 – Fraktionen

§ 6 – Beschließende Ausschüsse und deren Aufgaben

§ 7 – Beziehungen zwischen dem Stadtrat und den beschließenden Ausschüssen

§ 8 – Aufgaben des Verwaltungsausschusses

§ 9 – Aufgaben des Ausschusses für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

§ 10 – Beratende Ausschüsse und deren Aufgaben

§ 11 – Beirat für Ortsteile

§ 12 – Ältestenrat

§ 13 – Rechtsstellung des Oberbürgermeisters¹

§ 14 – Aufgaben des Oberbürgermeisters

§ 15 – Rechtsstellung und Aufgaben des Bürgermeisters

§ 16 – Gleichstellungsbeauftragte

Dritter Teil: Mitwirkung der Einwohner

§ 17 – Einwohnerversammlung

§ 18 – Einwohnerantrag

§ 19 – Bürgerbegehren

Vierter Teil: Sonstige Vorschrift

§ 20 – In-Kraft-Treten

¹ Die Bezeichnung Oberbürgermeister steht stellvertretend für alle Geschlechter (m/w/d). Gleiches gilt ebenso für andere in dieser Satzung angesprochene Personen.

Erster Teil

Name und Gebiet

§ 1 – Name und Gebiet

- (1) Die Stadt Coswig erhielt am 21. September 1939 das Stadtrecht. Mit Wirkung vom 01. April 1997 ist Coswig Große Kreisstadt. Zur Großen Kreisstadt Coswig gehören die Ortsteile Brockwitz, Sörnewitz und Neusörnewitz.
- (2) Die Ortsteilgrenzen sind in der Anlage 1 und 2 gekennzeichnet. Diese sind Bestandteil der Hauptsatzung.

Zweiter Teil

Organe der Stadt

§ 2 – Organe der Stadt

Organe der Großen Kreisstadt Coswig sind der Stadtrat und der Oberbürgermeister.

§ 3 – Rechtsstellung und Aufgaben des Stadtrates

Der Stadtrat ist die Vertretung der Bürger und das Hauptorgan der Großen Kreisstadt. Der Stadtrat legt die Grundsätze für die Verwaltung der Großen Kreisstadt fest und entscheidet über alle Angelegenheiten der Großen Kreisstadt, soweit nicht der Oberbürgermeister kraft Gesetzes zuständig ist oder ihm der Stadtrat bestimmte Angelegenheiten überträgt. Der Stadtrat überwacht die Ausführung seiner Beschlüsse und sorgt beim Auftreten von Missständen in der Stadtverwaltung für deren Beseitigung durch den Oberbürgermeister.

§ 4 – Zusammensetzung des Stadtrates

- (1) Der Stadtrat besteht aus den Stadträten und dem Oberbürgermeister als Vorsitzenden.
- (2) Die Zahl der Stadträte bemisst sich nach § 29 Abs. 2 SächsGemO.

§ 5 – Fraktionen

Die Mitglieder des Stadtrats können sich zu Fraktionen zusammenschließen. Näheres regelt die Geschäftsordnung.

§ 6 – Beschließende Ausschüsse und deren Aufgaben

- (1) Es werden folgende beschließende Ausschüsse gebildet:
 - Verwaltungsausschuss (VA)
 - Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung (SWA).
- (2) Jeder dieser Ausschüsse besteht aus dem Oberbürgermeister als Vorsitzenden und 13 Stadträten sowie bis zu 8 sachkundigen Einwohnern. Der Stadtrat bestellt - jeweils widerruflich - die stimmberechtigten Mitglieder und je Ausschussmitglied bis zu 3 Stellvertreter aus seiner Mitte sowie die sachkundigen Einwohner als beratende Mitglieder auf Vorschlag der Fraktionen. Die Stellvertreter sind nicht persönlich zugeordnet.
- (3) Die Zusammensetzung der Ausschüsse soll der Mandatsverteilung im Stadtrat entsprechen. Kommt eine Einigung über die Zusammensetzung eines beschließenden Ausschusses nicht zustande, erfolgt die Zusammensetzung nach dem Stärkeverhältnis der Fraktionen (Benennungsverfahren nach § 42 Abs. 2 Satz 4 und 5 SächsGemO). In diesem Fall gilt Abs. 2 Satz 2 und 3 entsprechend. Von dem Benennungsverfahren kann mit Mehrheitsbeschluss abgewichen werden. Bei der Verhältniswahl und der Sitzverteilung im Benennungsverfahren ist das Höchstzahlverfahren nach d'Hondt anzuwenden.
- (4) Den beschließenden Ausschüssen werden die in den §§ 8, 9 bezeichneten Aufgabengebiete zur dauernden Erledigung übertragen. Innerhalb ihres Geschäftskreises sind die beschließenden Ausschüsse anstelle des Stadtrates zuständig für:

1. die Bewirtschaftung von Mitteln nach dem Haushaltsplan, soweit der Betrag im Einzelfall mehr als 100.000 EUR, aber nicht mehr als 250.000 EUR beträgt,
2. die Zustimmung zu über- und außerplanmäßigen Aufwendungen oder Auszahlungen von mehr als 50.000 EUR, aber nicht mehr als 100.000 EUR, soweit sie nicht innerhalb des Budgets (Deckungskreise) gedeckt werden können. Wenn über- und außerplanmäßige Aufwendungen oder Auszahlungen durch Minderaufwendungen bzw. -auszahlungen oder Mehrerträge oder -einzahlungen gedeckt sind, bedürfen diese nicht der Zustimmung.
Der Verwaltungsausschuss oder der Stadtrat sind in der jeweils nächsten Sitzung über die von der Verwaltung bewilligten überplanmäßigen und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen zu informieren.
- (5) Soweit sich die Zuständigkeit der beschließenden Ausschüsse nach Wertgrenzen bestimmt, beziehen sich diese auf den einheitlichen wirtschaftlichen Vorgang. Die Zerlegung eines solchen Vorgangs in mehrere Teile zur Begründung einer anderen Zuständigkeit ist nicht zulässig. Bei voraussehbar wiederkehrenden Leistungen bezieht sich die Wertgrenze auf den Jahresbetrag.
- (6) Der Stadtrat bestellt den beschließenden Betriebsausschuss des Eigenbetriebes Kommunale Dienste. Die Zusammensetzung und die Aufgabengebiete des Betriebsausschusses regelt die Eigenbetriebssatzung für den Eigenbetrieb Kommunale Dienste.

§ 7 – Beziehungen zwischen dem Stadtrat und den beschließenden Ausschüssen

- (1) Wenn eine Angelegenheit für die Stadt von besonderer Bedeutung ist, können die beschließenden Ausschüsse die Angelegenheit dem Stadtrat mit den Stimmen eines Fünftels aller Mitglieder zur Beschlussfassung unterbreiten. Lehnt der Stadtrat eine Behandlung ab, entscheidet der zuständige beschließende Ausschuss.
- (2) Der Stadtrat kann jede Angelegenheit an sich ziehen und Beschlüsse der beschließenden Ausschüsse, solange sie noch nicht vollzogen sind, ändern oder aufheben. Der Stadtrat kann den beschließenden Ausschüssen allgemein oder im Einzelfall Weisungen erteilen.
- (3) Angelegenheiten, deren Entscheidung dem Stadtrat vorbehalten ist, sollen dem zuständigen beschließenden Ausschuss zur Vorberatung zugewiesen werden. Auf Antrag des Vorsitzenden oder eines Fünftels aller Mitglieder des Stadtrates sind sie dem zuständigen beschließenden Ausschuss zur Vorberatung zu überweisen.
- (4) Widersprechen sich die noch nicht vollzogenen Beschlüsse zweier Ausschüsse, so hat der Oberbürgermeister den Vollzug der Beschlüsse auszusetzen und die Entscheidung des Stadtrates herbeizuführen.

§ 8 – Aufgaben des Verwaltungsausschusses

- (1) Der Geschäftskreis des Verwaltungsausschusses umfasst folgende Aufgabengebiete:
 1. Personalangelegenheiten,
 2. allgemeine Verwaltungsangelegenheiten,
 3. Finanz- und Haushaltswirtschaftsangelegenheiten einschließlich Abgabenangelegenheiten,
 4. Verwaltung, Erwerb und Veräußerung von Liegenschaften,
 5. Schulträgerangelegenheiten,
 6. Angelegenheiten von Kindereinrichtungen nach dem Sächs. Kindertagesstätten-gesetz,
 7. Angelegenheiten des Sportes, Verwaltung von Sportanlagen und -einrichtungen,
 8. Angelegenheiten der Kinder- und Jugendhilfe,
 9. Senioren- und Behindertenangelegenheiten, soziale Angelegenheiten
 10. Zusammenarbeit mit freien Trägern
 11. Verwaltung von Bildungseinrichtungen,
 12. kulturelle Angelegenheiten, Förderung von Kultur, Verwaltung von Kultureinrichtungen,
 13. Marktangelegenheiten,
 14. Entscheidung über Annahme von Petitionen.
 15. Bestattungswesen

- (2) In seinem Geschäftskreis entscheidet der Verwaltungsausschuss über:
1. die Einstellung, Vergütung und Entlassung von Beschäftigten der Entgeltgruppen E 11 und E 12 TVöD,
 2. die Bewilligung von nicht im Haushalt einzeln ausgewiesenen Zuschüssen von mehr als 10.000 EUR, aber nicht mehr als 50.000 EUR im Einzelfall,
 3. die Vergabe von Bauleistungen oder Aufträgen über Leistungen (Lieferungen und Dienstleistungen) bei Auftragswerten von mehr als 100.000 EUR bis zu 250.000 EUR,
 4. die Stundung von Forderungen von mehr als 6 Monaten und von mehr als 10.000 EUR;
 5. den Verzicht auf Ansprüche der Großen Kreisstadt oder die Niederschlagung solcher Ansprüche, die Führung von Rechtsstreitigkeiten und den Abschluss von Vergleichen, wenn der Verzicht oder die Niederschlagung, der Streitwert oder bei Vergleichen das Zugeständnis der Großen Kreisstadt im Einzelfall mehr als 10.000 EUR, aber nicht mehr als 50.000 EUR beträgt,
 6. die Veräußerung und dingliche Belastung, den Erwerb und Tausch von Grundeigentum oder grundstücksgleichen Rechten (z. B. Erbbaurechte), wenn der Buchwert mehr als 10.000 EUR, aber nicht mehr als 50.000 EUR im Einzelfall beträgt,
 7. Verträge über die Nutzung von Grundstücken oder beweglichem Vermögen bei einem jährlichen Miet- oder Pachtwert von mehr als 10.000 EUR, aber nicht mehr als 50.000 EUR im Einzelfall, bei der Vermietung stadteigener Wohnungen in unbeschränkter Höhe,
 8. die Veräußerung von sonstigem Vermögen mit einem Buchwert von mehr als 10.000 EUR, aber nicht mehr als 50.000 EUR im Einzelfall,
 9. alle übrigen Angelegenheiten, für die nicht nach § 9 (1) der Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung zuständig ist,
 10. die Entscheidung über den Abschluss einer Nachtragsvereinbarung bei einer Überschreitung der ursprünglichen Auftragssumme von mehr als 50.000 EUR bis 100.000 EUR,
 11. die Annahme oder Vermittlung von Spenden, Schenkungen und ähnliche Zuwendungen ab einem Wert von mehr als 50 EUR im Einzelfall. Ausgenommen sind Spenden, Schenkungen und ähnliche Zuwendungen zugunsten des Museums, der Bibliothek oder des Archivs.

§ 9 – Aufgaben des Ausschusses für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

- (1) Die Zuständigkeit des Ausschusses für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung umfasst folgende Aufgabengebiete:
1. Stadtentwicklung,
 2. Wirtschaftsförderung, Gewerbegebietsentwicklung, Handel, Dienstleistung,
 3. Bauleitplanung
 4. Verkehrsplanung, technische Verwaltung der öffentlichen Verkehrsflächen, Verkehrswesen und Straßenbeleuchtung,
 5. Umwelt, Landschaftspflege und Gewässerunterhaltung, Park- und Gartenanlagen,
 6. Brand-, Katastrophen- und Zivilschutz,
 7. Tourismus
- (2) Innerhalb des vorgenannten Geschäftskreises entscheidet der Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung über
1. die Vergabe von Bauleistungen oder Aufträgen über Leistungen (Lieferungen und Dienstleistungen) bei Auftragswerten von mehr als 100.000 EUR bis zu 250.000 EUR,
 2. die Planung und Ausführung einer Baumaßnahme (Baubeschluss) und die Genehmigung der Bauunterlagen bei Gesamtbaukosten von mehr als 100.000 EUR und bis zu 250.000 EUR im Einzelfall.
 3. über den Abschluss einer Nachtragsvereinbarung bei einer Überschreitung der ursprünglichen Auftragssumme von mehr als 50.000 EUR bis 100.000 EUR
 4. Stellungnahmen der Stadt in Genehmigungsverfahren, die eine baurechtliche Entscheidung mit umfassen (z. B. Immissionsschutzgenehmigung).

§ 10 – Beratende Ausschüsse und deren Aufgaben

- (1) Der Finanzausschuss (FA) wird als ständig beratender Ausschuss gebildet. Er besteht aus dem Oberbürgermeister als Vorsitzenden und 6 Stadträten sowie bis zu 5 sachkundigen Einwohnern.
- (2) Die Aufgabengebiete des Finanzausschusses umfassen die Vorberatung von Finanz-, Haushaltswirtschafts- und Abgabenangelegenheiten.
- (3) Der Stadtrat kann weitere zeitweilige beratende Ausschüsse zur Lösung anstehender Aufgaben bilden. Die Ausschüsse bestehen aus 5 Stadträten und bis zu 4 sachkundigen Einwohnern. Die Ausschüsse wählen den Vorsitzenden aus ihrer Mitte, der insoweit die Aufgaben des Oberbürgermeisters wahrnimmt. Der Oberbürgermeister hat das Recht, an den Sitzungen des Ausschusses teilzunehmen.
- (4) Für die Bildung beratender Ausschüsse gelten die Vorschriften des § 6 Abs. 2 Satz 2 und 3 sowie § 6 Abs. 3 über die Bildung beschließender Ausschüsse entsprechend.

§ 11 – Beirat für Ortsteile

- (1) Zur Unterstützung des Stadtrates und der Stadtverwaltung bei der Erfüllung ihrer Aufgaben wird der Beirat für Ortsteile als beratendes Gremium gebildet. Er besteht aus 5 Stadträten sowie bis zu 4 sachkundigen Einwohnern. Die sachkundigen Einwohner sollten örtlichen Bezug zu den Ortsteilen und zum Stadtgebiet haben.
- (2) Für die Bildung des Beirates für Ortsteile gelten die Vorschriften des § 10 Abs. 3 Satz 3 und 4 sowie § 10 Abs. 4 über die Bildung beratender Ausschüsse entsprechend.
- (3) Der Beirat für Ortsteile wird nach Bedarf vom Vorsitzenden einberufen. Der Oberbürgermeister kann die Einberufung verlangen. Das Nähere regelt die Geschäftsordnung.

§ 12 - Ältestenrat

Es wird ein Ältestenrat gebildet, der den Oberbürgermeister in Fragen der Tagesordnung und des Ganges der Verhandlungen berät. Das Nähere regelt die Geschäftsordnung.

§ 13 – Rechtsstellung des Oberbürgermeisters

- (1) Der Oberbürgermeister ist Vorsitzender des Stadtrates und Leiter der Stadtverwaltung. Er vertritt die Große Kreisstadt Coswig.
- (2) Der Oberbürgermeister ist hauptamtlicher Beamter auf Zeit. Seine Amtszeit beträgt sieben Jahre.

§ 14 – Aufgaben des Oberbürgermeisters

- (1) Der Oberbürgermeister ist für die sachgemäße Erledigung der Aufgaben und den ordnungsgemäßen Gang der Stadtverwaltung verantwortlich und regelt die innere Organisation der Stadtverwaltung. Er erledigt in eigener Zuständigkeit die Geschäfte der laufenden Verwaltung und die ihm sonst durch Rechtsvorschriften oder vom Stadtrat übertragenen Aufgaben.
- (2) Dem Oberbürgermeister werden folgende Aufgaben zur dauernden Erledigung übertragen, soweit es sich nicht bereits um Geschäfte der laufenden Verwaltung handelt:
 1. die Bewirtschaftung der Mittel nach dem Haushaltsplan bis zum Betrag von 100.000 EUR im Einzelfall,
 2. die Zustimmung zu über- und außerplanmäßigen Aufwendungen oder Auszahlungen und zur Verwendung von Deckungsreserven bis zum Betrag von 50.000 EUR im Einzelfall,
 3. die Einstellung, Vergütung und Entlassung von Beschäftigten der Entgeltgruppen E 1 bis E 10 TVöD, Auszubildenden, Praktikanten und anderen in Ausbildung stehenden Personen.

4. die Gewährung von unverzinslichen Lohn- und Gehaltsvorschüssen sowie von Unterstützungen und von Arbeitgeberdarlehen im Rahmen der vom Stadtrat erlassenen Richtlinien,
 5. die Bewilligung von nicht im Haushaltsplan einzeln ausgewiesenen Zuschüssen bis zu 10.000 EUR im Einzelfall,
 6. die Vergabe von Bauleistungen oder Aufträgen über Leistungen (Lieferungen und Dienstleistungen) bei Auftragswerten bis zu 100.000 EUR
 7. die Stundung von Forderungen im Einzelfall bis zu 6 Monaten in unbeschränkter Höhe, von mehr als 6 Monaten bis zu einem Höchstbetrag von 10.000 EUR,
 8. den Verzicht auf Ansprüche der Großen Kreisstadt und die Niederschlagung solcher Ansprüche, die Führung von Rechtsstreitigkeiten und den Abschluss von Vergleichen, wenn der Verzicht oder die Niederschlagung, der Streitwert oder bei Vergleichen das Zugeständnis der Großen Kreisstadt im Einzelfall nicht mehr als 10.000 EUR beträgt,
 9. die Veräußerung und dingliche Belastung, der Erwerb und Tausch von Grundeigentum oder grundstücksgleichen Rechten im Buchwert bis zu 10.000 EUR im Einzelfall,
 10. Verträge über die Nutzung von Grundstücken oder beweglichem Vermögen bis zu einem jährlichen Miet- oder Pachtwert von 10.000 EUR im Einzelfall,
 11. die Veräußerung von sonstigem Vermögen mit einem Buchwert von bis zu 10.000 EUR im Einzelfall,
 12. die Bestellung von Sicherheiten, die Übernahme von Bürgschaften und von Verpflichtungen aus Gewährverträgen und den Abschluss der ihnen wirtschaftlich gleichkommenden Rechtsgeschäfte, soweit sie im Einzelfall den Betrag von 10.000 EUR nicht übersteigen,
 13. der Abschluss von derivativen Zinssicherungsgeschäften.
 14. die Entscheidung über den Abschluss einer Nachtragsvereinbarung bei einer Überschreitung der ursprünglichen Auftragssumme bis zu 50.000 EUR.
 15. die Annahme oder Vermittlung von Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen bis zu einem Wert von 50 EUR im Einzelfall.
 16. die Annahme oder Vermittlung von Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen zugunsten des Museums, der Bibliothek und des Archivs.
 17. die Zustimmung bei Abweichungen von örtlichen Bauvorschriften sowie Ausnahmen und Befreiungen von den Festsetzungen eines Bebauungsplanes, einer sonstigen städtebaulichen Satzung oder von Regelungen der BauNVO bei verfahrensfreien Bauvorhaben (§ 67 Abs. 3 SächsBO).
 18. die Festlegung von Entgelten für die Nutzungsüberlassung von Vermögensgegenständen.
- (3) Der Oberbürgermeister muss Beschlüssen des Stadtrates widersprechen, wenn er der Auffassung ist, dass sie rechtswidrig sind; er kann ihnen widersprechen, wenn er der Auffassung ist, dass sie für die Stadt nachteilig sind. Der Widerspruch muss unverzüglich, spätestens jedoch binnen einer Woche nach Beschlussfassung gegenüber den Stadträten ausgesprochen werden. Der Widerspruch hat aufschiebende Wirkung. Gleichzeitig ist unter Angabe der Widerspruchsgründe eine Sitzung einzuberufen, in der erneut über die Angelegenheit zu beschließen ist; diese Sitzung hat spätestens vier Wochen nach der ersten Sitzung stattzufinden. Ist nach Ansicht des Oberbürgermeisters auch der neue Beschluss rechtswidrig, muss er ihm erneut widersprechen und unverzüglich die Entscheidung der Rechtsaufsichtsbehörde über die Rechtmäßigkeit herbeiführen.
 - (4) Absatz 3 gilt entsprechend für Beschlüsse, die durch beschließende Ausschüsse gefasst werden. In diesen Fällen hat der Stadtrat über den Widerspruch zu entscheiden.
 - (5) Soweit der Oberbürgermeister die Gesellschafterrechte in Eigen- und Beteiligungsgesellschaften wahrnimmt, regeln sich seine Zuständigkeiten und Befugnisse sowie diejenigen des Stadtrates nach der Beteiligungsordnung der Großen Kreisstadt Coswig in der jeweils gültigen Fassung.

§ 15 – Rechtsstellung und Aufgaben des Bürgermeisters

- (1) Der Stadtrat bestellt einen Beigeordneten als hauptamtlichen Beamten auf Zeit. Dieser führt die Amtsbezeichnung Bürgermeister. Die Amtszeit beträgt sieben Jahre.
- (2) Der Bürgermeister vertritt den Oberbürgermeister neben dem Fall seiner Verhinderung ständig in seinem Geschäftskreis. Der Geschäftskreis des Bürgermeisters wird vom Oberbürgermeister im Einvernehmen mit dem Stadtrat festgelegt. Der Oberbürgermeister kann dem Bürgermeister allgemein oder im Einzelfall Weisungen erteilen.

§ 16 – Gleichstellungsbeauftragte

- (1) Der Stadtrat bestellt eine Gleichstellungsbeauftragte. Die Gleichstellungsbeauftragte ist hauptamtlich tätig und dem Oberbürgermeister zugeordnet.
- (2) Die Gleichstellungsbeauftragte wirkt auf die Verwirklichung des Grundrechtes der Gleichberechtigung von Frau und Mann im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde hin.
- (3) Die Gleichstellungsbeauftragte ist in der Ausübung ihrer Tätigkeit unabhängig. Sie hat das Recht, an den Sitzungen des Stadtrates und der für ihren Aufgabenbereich zuständigen Ausschüsse mit beratender Stimme teilzunehmen. Ein Antrags- oder Stimmrecht steht der Gleichstellungsbeauftragten dabei nicht zu. Die Stadtverwaltung unterstützt die Gleichstellungsbeauftragte bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.

Dritter Teil Mitwirkung der Einwohner

§ 17 – Einwohnerversammlung

- (1) Allgemein bedeutsame Angelegenheiten der Großen Kreisstadt Coswig werden mit den Einwohnern erörtert. Zu diesem Zweck soll der Stadtrat mindestens einmal im Jahr eine Einwohnerversammlung anberaumen.
- (2) Eine Einwohnerversammlung gemäß § 22 SächsGemO ist anzuberaumen, wenn diese von den Einwohnern beantragt wird. Der Antrag muss unter Bezeichnung der zu erörternden Angelegenheiten schriftlich eingereicht werden. Der Antrag muss von mindestens 5 vom Hundert der Einwohner der Großen Kreisstadt, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, unterzeichnet sein.

§ 18 – Einwohnerantrag

Der Stadtrat muss Gemeindeangelegenheiten, für die er zuständig ist, innerhalb von drei Monaten behandeln, wenn dies von den Einwohnern beantragt wird. Der Antrag muss unter Bezeichnung der zu behandelnden Angelegenheit schriftlich eingereicht werden. Der Antrag muss von mindestens 5 vom Hundert der Einwohner, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, unterzeichnet sein.

§ 19 – Bürgerbegehren

Die Durchführung eines Bürgerentscheides nach § 24 SächsGemO kann schriftlich von Bürgern der Stadt beantragt werden (Bürgerbegehren). Das Bürgerbegehren muss mindestens von 10 vom Hundert der Bürger der Großen Kreisstadt unterzeichnet sein.

Vierter Teil Sonstige Vorschrift

§ 20 – In-Kraft-Treten

Diese Hauptsatzung tritt am Tage nach der Bekanntmachung in Kraft. Die Hauptsatzung vom 27. August 2014 zuletzt geändert am 07. Februar 2018 tritt außer Kraft.

Nach § 4 Abs. 4 Satz 1 SächsGemO gelten Satzungen, die unter Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften zustande gekommen sind, ein Jahr nach ihrer Bekanntmachung als von Anfang an gültig zustande gekommen. Dies gilt nicht, wenn

1. die Ausfertigung der Satzung nicht oder fehlerhaft erfolgt ist,

2. Vorschriften über die Öffentlichkeit der Sitzungen, die Genehmigung oder die Bekanntmachung der Satzung verletzt worden sind,
3. der Oberbürgermeister dem Beschluss nach § 52 Abs. 2 SächsGemO wegen Gesetzeswidrigkeit widersprochen hat.
4. vor Ablauf der in § 4 Abs. 4 Satz 1 SächsGemO genannten Frist
 - a) die Rechtsaufsichtsbehörde den Beschluss beanstandet hat oder
 - b) die Verletzung der Verfahrens- oder Formvorschrift gegenüber der Großen Kreisstadt unter Bezeichnung des Sachverhalts, der die Verletzung begründen soll, schriftlich geltend gemacht worden ist.

Ist eine Verletzung nach den Ziffern 3 oder 4 geltend gemacht worden, so kann auch nach Ablauf der in § 4 Abs. 4 Satz 1 SächsGemO genannten Frist jedermann diese Verletzung geltend machen.

Anlage 1: Karte der Großen Kreisstadt Coswig mit den Ortsteilen Brockwitz, Sörnewitz und Neusörnewitz

Anlage 2: Beschreibung der Ortsteilgrenzen Brockwitz, Sörnewitz und Neusörnewitz

Coswig, den 02.07.2020

Thomas Schubert
Oberbürgermeister

(Siegel)

Schlussbestimmungen

- Koordinierung: Die Satzung vom Stand 07.07.2019 tritt außer Kraft.
Schlagworte: Ältestenrat, Ausschüsse, Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung, Beigeordneter, Beirat, beratende Ausschüsse, beschließende Ausschüsse, Bildungs- und Sozialausschuss, Brockwitz, Bürgermeister, Einwohner, Finanzausschuss, Gleichstellungsbeauftragte, Große Kreisstadt Coswig, Hauptsatzung, Neusörnewitz, Oberbürgermeister, Ortsteile, Ortsteilgrenzen, Stadtrat, Sörnewitz, Verwaltungsausschuss
- Inkrafttreten: Satzung tritt am 12.07.2020 in Kraft.
Anlagen: Anlage 1: Karte der Großen Kreisstadt Coswig mit den Ortsteilen Brockwitz, Sörnewitz und Neusörnewitz
Anlage 2: Beschreibung der Ortsteilgrenzen Brockwitz, Sörnewitz und Neusörnewitz
- Beschlusnummer: VO/0575N1/20/SR
Veröffentlichung: Im Coswiger Amtsblatt am 11.07.2020 veröffentlicht.

Anlage 55



[DE](#) | [EN](#) | [CZ](#) | [PL](#)

Suchen

[HOME](#)

[RATHAUS](#)

[STADTLEBEN](#)

[KULTUR & FREIZEIT](#)

[TOURISMUS](#)

[WIRTSCHAFT](#)

[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Sehenswertes](#) / [Karrasburg](#)

KARRASBURG MUSEUM COSWIG



Das Rittergeschlecht Karras bewohnte im 15. Jahrhundert eine Wasserburg, dort, wo heute das Coswiger Zentrum liegt. Davon ist die trutzige Burgmauer aus Bruchsteinen erhalten geblieben. Das Anwesen wechselte mehrfach sein Aussehen und seine Besitzer; schließlich wurde 1897 eine Fabrikantenvilla errichtet. Der Name Karrasburg hat sich im Volksmund erhalten. Nach der Wende wurde sie denkmalgerecht saniert und öffnete 1996 als **Museum der Stadt Coswig** ihre Türen.

Die Geschichte des Museums geht jedoch bis auf das Jahr 1904 zurück, als interessierte Bürger in der Coswiger Schule und später im Kötitzer Rathaus alles sammelten, was sie als bewahrenswürdig betrachteten. Von 1957 bis 1983 befand sich das Heimatmuseum auf der Karrasstraße 6, der heutigen Gaststätte Altes Museum.

Die Karrasburg bietet eine **Dauerausstellung** zur Geschichte Coswigs und seiner Ortsteile mit den Schwerpunkten Ur- und Frühgeschichte, zur bäuerlichen und bürgerlichen Arbeits- und Lebenskultur sowie zur Kirchengeschichte. Wechselnde **Sonderausstellungen** und zahlreiche Veranstaltungen ergänzen das Angebot.

- › Karrasstraße 4; Tel. 03523 66-450; [Homepage](#)
- › Öffnungszeiten: Dienstag & Donnerstag: 12-18 Uhr / Sonnabend & Sonntag: 14-18 Uhr

Anlage 56



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Stadtleben / Bildung / [Kinderbetreuung](#)**Kontakt****Kindertagesstätten**

📍 Madlen Jaeschke
Zimmer 205

☎ 03523 66-420

📠 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

Kontakt Tagespflege

📍 Ralf Herzog
Zimmer 205

☎ 03523 66-402

📠 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

KINDERBETREUUNG**Kindertagesstätten in Coswig****Kita "Gänseblümchen"**

Oberseite 2

01640 Coswig

Tel. 03523 71534

E-Mail: kita-brockwitz@t-online.de

Freier Träger: AWO Kinder- und Jugendhilfe
gGmbH

Kita "Knirpsenland"

Moritzburger Str. 15

01640 Coswig

Tel. 03523 60295

E-Mail: knirpsenland@juco-coswig.de

Web: <http://www.juco-coswig.de>

Freier Träger: JuCo Soziale Arbeit gGmbH

Kinderhaus "Löwenzahn"

Weststraße 44

01640 Coswig

Tel. 03523 530922 - Kita

Tel. 03523 74810 - Hort

E-Mail: kita.loewenzahn@juco-coswig.de

Web: <http://www.juco-coswig.de>

Freier Träger: JuCo Soziale Arbeit gGmbH

Kita "Sörnewitzer Kinderwelt"

Försterstraße 7

01640 Coswig

Tel. 03523 71571

E-Mail: m.ehrlich@soernewitzer-kinderwelt.de

Web: <http://www.soernewitzer-kinderwelt.de>

Freier Träger: Sörnewitzer Kinderwelt e.V.

Kita "Sonnenkäfer"

Kötitzer Str. 47

01640 Coswig

Tel. 03523 702226

E-Mail: sonnenkaefer@kiz-coswig.de

Freier Träger: Kinderzentrum Coswig e.V.

Kita "Spitzgrundspatzen"

Ahornstraße 11

01640 Coswig

Tel. 03523 60244

E-Mail: [spitzgrundspatzen-](mailto:spitzgrundspatzen-elbtalkreis@volkssolidaritaet.de)

[elbtalkreis@volkssolidaritaet.de](mailto:spitzgrundspatzen-elbtalkreis@volkssolidaritaet.de)

Web: <http://www.volkssolidaritaet.de/spitzgrundspatzen>

Freier Träger: Volkssolidarität Elbtalkreis e.V.

Christliches Kinderhaus "St. Martin"

Käthe-Kollwitz-Weg 6

01640 Coswig

Tel. 03523 75396

E-Mail: [kinderhaus-coswig@caritas-](mailto:kinderhaus-coswig@caritas-meissen.de)
[meissen.de](mailto:kinderhaus-coswig@caritas-meissen.de)

Web: <http://kinderhaus.caritas-meissen.de/>

Freier Träger: Caritasverband für das Dekanat Meißen e.V.

Kita "Taubenhaus"

Lindenauer Str. 2

01640 Coswig

Tel. 03523 60235

E-Mail: taubenhau@juco-coswig.de
Web: <http://www.juco-coswig.de>
Freier Träger: JuCo Soziale Arbeit gGmbH

Hort der Grundschule Brockwitz

Dresdner Str. 170
01640 Coswig
Tel. 03523 701788
E-Mail: kita-brockwitz@t-online.de
Freier Träger: AWO Kinder- und Jugendhilfe
gGmbH

Hort an der Grundschule Mitte

Radebeuler Str. 10
01640 Coswig
Tel. 03523 532764
E-Mail: hort.grundschule.mitte@juco-coswig.de
Web: <http://www.juco-coswig.de>
Freier Träger: JuCo Soziale Arbeit gGmbH

Hort der Evangelischen Schule Coswig

Weststr. 42
01640 Coswig
Tel. 03523 536332
Hort-Notfallnummer: 0152/05961898
E-Mail: info@ev-schulverein-coswig.de
Web: <http://www.ev-schule-coswig.de>
Freier Träger: Evangelische Schule Coswig
gGmbH

Freie Träger ▶

**Ganztagsbetreuung am
Förderschulzentrum "Peter Rosegger"** ▶

Tagespflege ▶

**SATZUNG ÜBER ELTERNBEITRÄGE IN
KINDERTAGESEINRICHTUNGEN (STAND:
01.01.2017)**

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Stadtleben / Bildung / [Kinderbetreuung](#)**Kontakt****Kindertagesstätten**

📍 Madlen Jaeschke
Zimmer 205

☎ 03523 66-420

📠 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

Kontakt Tagespflege

📍 Ralf Herzog
Zimmer 205

☎ 03523 66-402

📠 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

KINDERBETREUUNG**Kindertagesstätten in Coswig** ▶**Freie Träger** ▶**Ganztagsbetreuung am
Förderschulzentrum "Peter Rosegger"** ▶**Tagespflege** ▼

Es gibt in Coswig fünf Tagespflegestellen für Kinder in einem Alter zwischen 1 bis in der Regel 3 Jahren. Ansprechpartner dafür ist die

**Familieninitiative Radebeul e.V.
Beratungs- und Vermittlungsstelle für
Kinderbetreuung in Tagespflege**

Frau **Sylvia de la Tejera**
Altkötzschenbroda 20
01445 Radebeul

Telefon: 0351 8397323

E-Mail: sylvia.tejera@familieninitiative.de

Sprechzeiten

9	Leitbild der Großen Kreisstadt Coswig	9LEITBI Stand: 02.10.097
Stadtrat		Seiten 1 / 1

Zielbereiche der Entwicklung der Großen Kreisstadt Coswig

Die Zielbereiche der Entwicklung Coswigs untersetzen das Leitbild

" Coswig ~ junge Stadt am grünen Rande Dresdens "

Leitbild und Zielbereiche sind damit Handlungsrahmen für Stadtrat und Stadtverwaltung, wie auch Voraussetzung für die Stadtentwicklungskonzeption.

Unser Selbstverständnis

- Modernes Mittelzentrum in einer reizvollen Region
- Stadt mit starker Wirtschaft und intakter Umwelt
- integrierte Ortsteile mit eigenem Charakter

1. Zielbereich **Wirtschaft**

Coswig - interessanter, lebendiger, innovativer Gewerbe- und Industriestandort

2. Zielbereich **Verkehr**

Coswig - Stadt mit bürger- und gewerbefreundlichem Verkehrssystem sowie ausgezeichnete regionaler Anbindung

3. Zielbereich **Stadtbild**

Coswig - Stadt mit lebendigen Zentrum, im Grünen zwischen Elbaue, Bosel und Friedewald

4. Zielbereich **Lebensqualität**

Coswig - Stadt mit vielfältigen Wohn-, Freizeit-, Dienstleistungs- und Bildungsangebot für Jung und Alt - in Coswig wohnt man gern

5. Zielbereich **Kultur und Sport**

Coswig - Kultur und Sport - ein attraktiver Beitrag in einer reichen Kultur- und Tourismusregion

6. Zielbereich **Stadtpolitik**

Coswig - Stadt mit moderner Verwaltung und bürgernahe Politik - aufgeschlossene aktive Bürger gestalten gemeinsam ihre Stadt.

Reichenbach
Oberbürgermeister

Schlußbestimmungen

1. Schlagworte: Leitbild, Große Kreisstadt, Zielbereiche
2. Inkrafttreten: 02.10.97
3. Beschluß-Nr. : 97/0556
4. Veröffentlichung: Im Coswiger Amtsblatt am 02.10.1997.

Anlage 58



Endergebnis

Vergleich



Ergebnisvergleich



Gewinne/Verluste

Stadtverwaltung Coswig

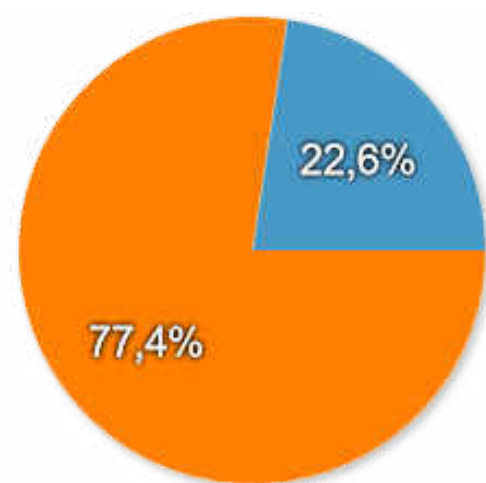
Berechnen...

Oberbürgermeisterwahl 2019**Endergebnis**

18 Stimmbezirke

Steinmann, David

Schubert, Thomas



Wahlberechtigte

Wähler/innen

Gültige Stimmen

Steinmann, David

Schubert, Thomas

Enthaltene Stimmbezirke

OS Kötitz 1

OS Kötitz 2

Feuerwehr Brockwitz

SV Motor Sörnewitz



Börse 2

Berechnen...

Gymnasium 1

Gymnasium 2

Gymnasium 3

GS West 1

GS West 2

FSZ P. Rosegger Platanenweg 1

FSZ P. Rosegger Platanenweg 1

Briefwahlbezirk 1

Briefwahlbezirk 2

Briefwahlbezirk 3

Briefwahlbezirk 4

Briefwahlbezirk 5

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLIBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

[coswig.de](#) / [Stadtleben](#) / [Stadtporträt](#) / [Ortsteile](#)


Plan der Gemeinde Coswig im Jahr 1925

ORTSTEILE VON COSWIG

Zum heutigen Stadtgebiet von Coswig gehören die Ortsteile Brockwitz und Sörnewitz (jeweils 1950 eingemeindet) sowie Neusörnewitz. Die ehemaligen Dörfer Neucoswig und Kötitz gehören seit 1920 bzw. 1935 zur Stadt Coswig. Bis heute hat jedes dieser historischen Dörfer seinen unverwechselbaren Charakter bewahrt.



Brockwitz

Brockwitz gibt es nachweislich schon seit über 1000 Jahren! Das Wahrzeichen des stattlichen Straßenangerdorfes mit seinen schönen Dreiseithöfen ist die barocke Kirche. In der neuen Feuer- und



Sörnewitz

Sörnewitz wurde 1205 erstmals urkundlich erwähnt. Bis heute erhalten hat sich der sehenswerte Kern des Straßendorfes mit gut gepflegten Höfen. Darüber erhebt sich der schroffe

Wasserwehr liegt der
Vereinstreff.

Boselfelsen.



Kötitz

Kötitz fand 1203 erstmals urkundliche Erwähnung. Weit über die Stadtgrenzen bekannt ist das Kammermusikzentrum Villa Teresa, welche Ende des 19. Jh dem Komponisten Eugen d'Albert und der Pianistin Teresa Carreño als Domizil diente.



Neucoswig

Die Weinbergsgemeinde am Rande des Friedewaldes wurde 1595 im Kirchenbuch der Gemeinde Coswig erstmals erwähnt. Neucoswig gehört seit 1920 zu Coswig und ist heute ein beliebtes Wohngebiet und Ausflugsziel.



Neusörnewitz

Neusörnewitz entstand im Zuge der Industrialisierung im 19. Jahrhundert als Ortsteil von Sörnewitz und ist bis heute von ausgedehnten Gewerbegebieten geprägt, die sich mit Wohnsiedlungen abwechseln.

Anlage 60



[DE](#) | [EN](#) | [CZ](#) | [PL](#)

Suchen

[HOME](#)

[RATHAUS](#)

[STADTLEBEN](#)

[KULTUR & FREIZEIT](#)

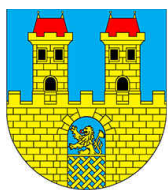
[TOURISMUS](#)

[WIRTSCHAFT](#)

[coswig.de](#) / [Stadtleben](#) / [Stadtporträt](#) / [Partnerstädte](#)

PARTNERSTÄDTE

LOVOSICE (TSCHECHISCHE REPUBLIK)

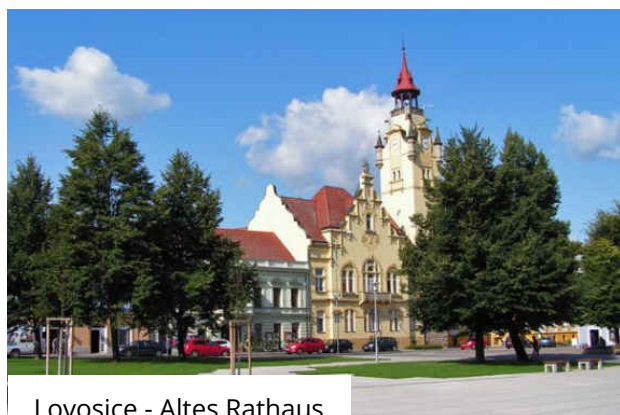


Das 9.000 Einwohner zählende Lovosice in der Tschechischen Republik ist seit 1998 Partnerstadt von

Coswig. Etwa 60 km hinter der Grenze liegt die Stadt - ebenso wie Coswig - an der Elbe.

Erstmals urkundlich erwähnt wurde Lovosice im Jahre 1143 und erhielt 1600 das Stadtrecht.

Mit ihrer günstigen Lage mit Elbhafen, Eisenbahn- und Fernstraßenanbindung nahm die Stadt im 19. und frühen 20. Jahrhundert eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung. Dann brachten Besetzung, Krieg, Holocaust, Vertreibung, Nachkriegsentwicklung und die wirtschaftlichen Stagnation nach der Samtrevolution 1989 herbe Einschnitte. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts zeigt Lovosice ein neues und frisches Gesicht mit dem renovierten Stadtzentrum, sanierten Wohnvierteln, neuen Straßen, mit lebendigen Gewerbegebieten und schmucken Eigenheimen.



Lovosice - Altes Rathaus

Das Umland mit dem Landschaftsschutzgebiet **Böhmisches**

RAVENSBURG (DEUTSCHLAND)



Seit 1990 besteht die Städtepartnerschaft zwischen Coswig und Ravensburg. Ravensburg gehört zu Baden-

Württemberg und befindet sich im oberschwäbischen Schussental unweit des Bodensees.

Bereits im 12. Jahrhundert erhielt der Marktflecken Ravensburg in Oberschwaben das Stadtrecht.

Dem Besucher bieten die mittelalterlichen Türme und Tore, die noch teilweise erhaltene Stadtmauer, das 1386 errichtete Rathaus und die heute als Jugendherberge genutzte Veitsburg hoch über der Stadt einen malerischen Anblick. Aber die Altstadt mit ihrem südlichen Flair spiegelt auch die lange Tradition von Handel, Handwerk, Dienstleistung und Industrie wider. Mit ihren 50.000 Einwohnern ist die Stadt heute als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum, Hochschul- und Bildungsstadt sowie Medien- und Gewerbeort bekannt.



Ravensburg - Mehlsackpanorama

Kulturelle Zentren wie das Museum im spätmittelalterliche **Humpis-Quartier** oder das moderne Kunstmuseum ziehen die

Viele gemeinsame Aktivitäten konnten dank EU-Förderung realisiert werden . 2013 wurde die **Casa Bohemica** eingeweiht. Und von 2016 bis 2019 wird das **Projekt „Aktive Partnerschaft: Kommunikation, Vertrauen, Zusammenarbeit“** umgesetzt.

ÜBER COSWIG

Coswig – die junge, lebendige Stadt im sächsischen Elbland erwartet Sie!

Städtisches Wohnen oder Eigenheim im Grünen, neu erschlossene Gewerbegebiete, eine hervorragende Verkehrsanbindung, Sporteinrichtungen und ein breites Kulturspektrum –

Informieren Sie sich hier auf www.coswig.de oder auf  Facebook!

ADRESSE

📍 Stadtverwaltung
Coswig
Karrasstraße 2
01640 Coswig
Deutschland

🕒 Mo–Do:
09:00–18:00
Fr: 09:00–15:00
Sa: 09:00–12:00

☎ 03523 - 66 330
📠 03523 - 66 339
✉ stadt@coswig.de

KARTE



WICHTIGE LINKS

- › [News & Aktuelles](#)
- › [Stadtverwaltung](#)
- › [Unterkunftsbuchung](#)
- › [Veranstaltungskalender](#)
- › [Bürgerservice Amt24](#)
- › [Branchenverzeichnis](#)

Anlage 61



[DE](#) | [EN](#) | [CZ](#) | [PL](#)

Suchen

[HOME](#)

[RATHAUS](#)

[STADTLEBEN](#)

[KULTUR & FREIZEIT](#)

[TOURISMUS](#)

[WIRTSCHAFT](#)

[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Sehenswertes](#) / [Peter-Pauls-Kirche](#)

NEUE KIRCHE ST. PETER UND PAUL



Die alte Coswiger Dorfkirche war Ende des 19. Jahrhunderts für die auf 4700 Personen gewachsene Bevölkerung zu klein geworden. Die neue Peter-Pauls-Kirche wurde vom Dresdner Kirchenbaumeister Woldemar Kandler (1866-1929) überwiegend im Stil der Neorenaissance erbaut und am 9. November 1903 geweiht. Über dem markanten Hauptportal erhebt sich der 60 Meter hohe, weithin sichtbare Turm. Der Raum mit Rippengewölbe, Orgelepore und Seitenemporen ist mit Glasfenstern und Kanzelbildern nach Entwürfen des Dresdner Historienmalers Ludwig Otto (1850-1920) geschmückt, ebenso das Gemälde von Christi Himmelfahrt über dem Sandsteinalter. Eine besondere Kostbarkeit stellt die Sandsteintaufe dar, gestiftet von Maurermeister Georg Hase 1718 für die alte Kirche. Die Orgel aus der Werkstatt der Gebrüder Jehmlich in Dresden (1902) mit ihrem imposanten Prospekt wurde durch die Fa. Jehmlich und mit Unterstützung zahlreicher Spender saniert; 2015 wurde sie erneut eingeweiht. Der im Jahr 2003 durch Heinz Koop neu gestaltete **Vorplatz** ist es wert, näher betrachtet zu werden.

Anlage 62



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Stadtleben / Bildung / Schulen



Gymnasium Coswig

SCHULEN UND BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Ansprechpartner Schulen

📍 Antje Knepperger
Zimmer 212

☎ 03523 66-410

📠 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

ALLGEMEINBILDENDE SCHULEN

Grundschulen



Grundschule Brockwitz

Dresdner Straße 170

01640 Coswig

Tel. 03523 71570

Fax 03523 701789

E-Mail:

gsb@stadt.coswig.de

Web: [Homepage GS](#)

[Brockwitz](#)

**Grundschule Mitte**

Radebeuler Straße 10

01640 Coswig

Tel. 03523 60331

Fax 03523 532643

E-Mail:

gsm@stadt.coswig.deWeb: [Homepage GS
Mitte](#)**Grundschule West**

Heinrich-Heine-Weg

23

01640 Coswig

Tel. 03523 530260

Fax 03523 5302643

E-Mail:

gsw@stadt.coswig.deWeb: [Homepage GS
West](#)**Oberschulen** ▶**Gymnasium** ▶**Evangelische Schule** ▶**Förderzentrum Coswig** ▶**MUSIKSCHULEN**

Musikschule des Landkreises Meißen ▶**Musikschule Fröhlich** ▶**SCHULFERIENTERMINNE**

HOME

RATHAUS

STADTLIBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

Suchen

coswig.de / Stadtleben / Bildung / Schulen



Gymnasium Coswig

SCHULEN UND BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Ansprechpartner Schulen

📍 Antje Kneppergeres
Zimmer 212

☎ 03523 66-410

📠 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

ALLGEMEINBILDENDE SCHULEN

Grundschulen ▶

Oberschulen ▼



Leonhard-Frank- Oberschule

Hauptstraße 6

01640 Coswig

Tel. 03523 8380

Fax 03523 83819

E-Mail:

lfos@stadt.coswig.de

Web: [Homepage LFOS](#)

**Oberschule Kötitz**

Kötitzer Straße 45

01640 Coswig

Tel. 03523 7600410

Fax 03523 7600421

E-Mail:

osk@stadt.coswig.deWeb: [Homepage OS Kötitz](#)**Gymnasium** ▶**Evangelische Schule** ▶**Förderzentrum Coswig** ▶**MUSIKSCHULEN**

Musikschule des Landkreises Meißen ▶**Musikschule Fröhlich** ▶**SCHULFERIENTERMINNE**

[Ferientermine für Sachsen bis 2024](#)**ERWACHSENENBILDUNG**

coswig.de / Stadtleben / Bildung / Schulen



Gymnasium Coswig

SCHULEN UND BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Ansprechpartner Schulen

📍 Antje Knepperger
Zimmer 212

☎ 03523 66-410

📠 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

ALLGEMEINBILDENDE SCHULEN

Grundschulen ▶

Oberschulen ▶

Gymnasium ▼



Gymnasium Coswig

Melanchthonstraße 10

01640 Coswig

Tel. 03523 760030

Fax 03523 7600319

E-Mail:

gymnasium@stadt.coswig.de

Web: [Homepage](#)

[Gymnasium](#)

Evangelische Schule ▶



Gymnasium Coswig

SCHULEN UND BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Ansprechpartner Schulen

📍 Antje Kneppergeres
Zimmer 212

☎ 03523 66-410

☎ 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

ALLGEMEINBILDENDE SCHULEN

Grundschulen ▶

Oberschulen ▶

Gymnasium ▶

Evangelische Schule ▼



Evangelische Schule Coswig

(Primar- und
Sekundarstufe)
Weststraße 42
01640 Coswig
Tel. 03523 536332
Fax 03523 7749830
E-Mail: [info@ev-
schulverein-coswig.de](mailto:info@ev-schulverein-coswig.de)
Web: [Homepage Evang.
Schule](#)
Träger: Evangelische
Schule Coswig gGmbH



Gymnasium Coswig

SCHULEN UND BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Ansprechpartner Schulen

📍 Antje Kneppergeres
Zimmer 212

☎ 03523 66-410

📞 03523 66-466

✉ bildung@stadt.coswig.de

ALLGEMEINBILDENDE SCHULEN

Grundschulen ▶

Oberschulen ▶

Gymnasium ▶

Evangelische Schule ▶

Förderzentrum Coswig ▼



Hauptstelle Coswig - Schwerpunkt Lernen

Platanenweg 1

01640 Coswig

Tel. 03523 5302820

E-Mail: kontakt@fsz-coswig.lernsax.de

Web: [Homepage FSZ Coswig](#)

**Außenstelle Sörnewitz**

-

Schwerpunkt Sprache

Zaschendorfer Straße 22

01640 Coswig

Tel. 03523 7749849

E-Mail: [sekr-](mailto:sekr-sprache@fsz-coswig.lernsax.de)[\[coswig.lernsax.de\]\(mailto:sekr-sprache@fsz-coswig.lernsax.de\)](mailto:sekr-sprache@fsz-</div><div data-bbox=)Web: [Homepage FSZ](#)[Coswig](#)**MUSIKSCHULEN****Musikschule des Landkreises Meißen****Musikschule Fröhlich****SCHULFERIENTERMINNE**[Ferientermine für Sachsen bis 2024](#)**ERWACHSENENBILDUNG****Volkshochschule****Bürgerakademie**

Anlage 63



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

[coswig.de](#) / [Stadtleben](#) / [Familie & Soziales](#) / [Senioren](#)

Wohnanlage 50+

SENIORENWEGWEISER

Einrichtungen, soziale Dienste und Angebote für Coswiger Seniorinnen und Senioren

Senioren finden in Coswig, was sie für einen aktiven, geselligen und selbstbestimmten Lebensabend brauchen: barrierefreien oder barrierearmen Wohnraum, gute Verkehrsanbindung an das Coswiger Zentrum oder ins Umland, nahe Einkaufsmöglichkeiten oder Spazierwege im Wald, [Ärzte](#) vieler Fachrichtungen und Betreuungs- und Pflegeangebote, Seniorencafé oder Generationengarten, Musik von Klassik bis Unterhaltung oder Sport für verschiedene Bedürfnisse, [Bürgerakademie](#) oder [Volkshochschule](#).

› **Ansprechpartner:**

Birgit Wirsik

Zimmer 207

Tel. 03523 66-431

E-Mail: soziales@stadt.coswig.de

WOHNEN MIT BETREUUNG

Alten- und Pflegeheime



› Alten- und Pflegeheim "Hirtenweg"

Hirtenweg 2
01640 Coswig
Tel. 03523 5346910
Fax: 03523 5346912
E-Mail: info@meisop.de
Web: www.meisop.de



› Alten- und Pflegeheim "Am Spitzgrund"

Friedewaldstraße 10
01640 Coswig
Tel. 03523 808846
Fax: 03523 60305
E-Mail: info@meisop.de
Web: www.meisop.de

Betreutes Wohnen

PFLEGE UND HILFE



Pflegedienste



Seniorenbetreuung



Hauswirtschaftsdienste



Hospizdienste



Seniorenhelfer – macht Spaß und hilft!

Wünschen Sie sich Kontakte mit anderen Menschen, neue Erfahrungen und Erlebnisse?
Möchten Sie in unserer Stadt Seniorenhelferin oder -helfer werden?

Den Senioren über 80 Jahre überbringen Sie im Namen der Stadt einen persönlichen Geburtstagsgruß, nehmen sich ein wenig Zeit zum Zuhören und Plaudern oder besuchen in



› **Seniorenwohnanlage "Lutherstraße"**

Lutherstraße 4
 01640 Coswig
 Tel. 03523 700067
 Fax: 03523 700068
 E-Mail: lutherstrasse-elbtal@volkssolidaritaet.biz
 Web: www.volkssolidaritaet.de/elbtalkreis-meissen-ev



› **Betreutes Wohnen "Zur Rebe"**

Dresdner Straße 67
 01640 Coswig
 Tel. 0351 452650
 Fax: 0351 4526526
 E-Mail: kathrin.koch@arcade-haus.de
 Web: www.zur-rebe-coswig.de



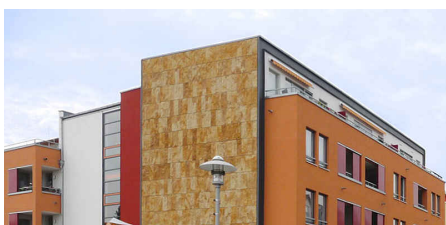
› **Wohnen 60+ "Wohnen mit Service"**

Hauptstraße 11
 01640 Coswig
 Tel. 03523 700067
 Fax: 03523 700068
 E-Mail: lutherstrasse-elbtal@volkssolidaritaet.biz
 Web: www.volkssolidaritaet.de/elbtalkreis-meissen-ev



› **Seniorenwohnpark Spitzgrund**

Niederauer Straße 2
 Nordstraße 2 und 4
 Siedlerstraße 1 und 3
 01640 Coswig
 Tel. 03523 8840
 Fax: 03523 88444
 E-Mail: info@wgc-coswig.de
 Web: www.wgc-coswig.de



› **Wohnanlage 50+**

Hauptstraße 18/20
 01640 Coswig
 Tel. 03523 8170
 Fax: 03523 81725



Radebeuler Straße 1A
01640 Coswig
Tel. 03523 8170
Fax: 03523 81725
E-Mail: service@wbv-coswig.de
Web: www.wbv-coswig.de

PFLEGE UND HILFE



Pflegedienste ▶

Seniorenbetreuung ▶

Hauswirtschaftsdienste ▶

Hospizdienste ▶

Seniorenhelfer – macht Spaß und hilft!

Wünschen Sie sich Kontakte mit anderen Menschen, neue Erfahrungen und Erlebnisse?
Möchten Sie in unserer Stadt Seniorenhelferin oder -helfer werden?

Den Senioren über 80 Jahre überbringen Sie im Namen der Stadt einen persönlichen Geburtstagsgruß, nehmen sich ein wenig Zeit zum Zuhören und Plaudern oder besuchen in der Vorweihnachtszeit mit kleinen Geschenken die Senioren, die ihre Wohnung nicht mehr verlassen können. Für viele Alte und auch für die Angehörigen sind diese Besuche Augenblicke voller Freude. Und auch für Sie, die Helfer, erwächst daraus Gemeinschaft und Zufriedenheit.

Es werden immer wieder neue Helferinnen und Helfer gesucht. Ein Kreis aktiver und sympathischer Damen und Herren erwartet sie gern in seiner Mitte, und Rat und fachliche Anleitung erhalten Sie von Ihrer Stadtverwaltung. Haben Sie Lust? Oder Fragen? Bitte wenden Sie sich an o. g. Ansprechpartner.

Anlage 64



DE | EN | CZ | PL

 Suchen[HOME](#)[RATHAUS](#)[STADTLEBEN](#)[KULTUR & FREIZEIT](#)[TOURISMUS](#)[WIRTSCHAFT](#)[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Ausflugstipps](#) / [Spaargebirge](#)

SPAARGEIRGE



Das Spaargebirge, das kleinste Gebirge Sachsens, liegt zwischen dem Coswiger Ortsteil Sörnewitz und dem Meißner Ortsteil Spaar (Niederspaar und Oberspaar) am rechten Elbufer. Der Höhenrücken ist nicht mehr als drei Kilometer lang und kaum 200 Meter breit – dafür aber reich an Aussichtspunkten, Naturschönheiten und Weingärten.

Der höchste Punkt ist mit 192 Metern über NN die Aussicht Juchhöh auf der Karlshöhe. Der Aussichtspunkt Deutsche Bosel liegt auf Coswiger Flur und hat eine Höhe von 182 Metern, etwa 80 Meter über dem Elbspiegel. Beeindruckend ist von dort die Aussicht über die Stadt Coswig und die malerischen Windungen des Elbstromes, bei klarer Sicht bis in die Sächsische Schweiz.

Anlage 65



DE | EN | CZ | PL

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Kultur & Freizeit / Sport & Freizeit / [Sportvereine](#)

Kontakt

📍 Torsten Schröder
Zimmer: 118

☎ 03523 66-163

📠 03523 66-169

✉ torsten.schroeder@stadt.coswig.de

SPORTVEREINE

Angelverein "Am Baggerteich" e.V.

Andre Dinter
Nassausiedlung 46
01640 Coswig

Angelverein "Sörnewitzer Sportangler" e.V.

Klaus Bunzel
Siedlerweg 25
01689 Weinböhlen
Tel: 035243 31298

Angelverein Coswig 1954 e.V.

Jens Reuter
Dresdner Straße 326
01640 Coswig
Tel: 03523 702243



Ballsportverein Coswig e.V.

Frank Wackerhagen
Straße des Friedens 26b
01640 Coswig
Tel: 03523 71902
www.bsv-coswig.de/

Brockwitzer Schul- und Sportverein e. V.

Britta Eiselt
Dresdner Str. 170
01640 Coswig
Mobil: 0173 3833948

Coswig Artists Artistenschule Coswig e.V.

Marcella Renner-Seliger
Johannesstraße 30
01640 Coswig
Tel: 03523 534956
E-Mail: coska@t-online.de
www.coska.de

Coswiger Angelfreunde

Uwe Jugl
Robert-Blum-Straße 24
01640 Coswig
Tel: 03523 61062
E-Mail: ukjugl@freenet.de

Coswiger Basketball- und Freizeitsportverein e.V.

Anja Küttner
Serkowitzer Str. 8e
01640 Coswig
Tel: 03523 50975
Mobil: 0173 5665992
E-Mail: info1@coswigerbfv.de
www.coswigerbfv.de

Seite 1 von 4

1 2 3 4 Vorwärts ► Ende »

Suchen

HOME RATHAUS STADTLEBEN **KULTUR & FREIZEIT**
 TOURISMUS WIRTSCHAFT

coswig.de / Kultur & Freizeit / Sport & Freizeit / [Sportvereine](#)



Kontakt

📍 Torsten Schröder
 Zimmer: 118

☎ 03523 66-163

📠 03523 66-169

✉ torsten.schroeder@stadt.coswig.de / coswiger-fv.de

SPORTVEREINE

Coswiger Fußballverein e.V.

Swen Hampel
 Weinböhlauer Straße 31b
 01640 Coswig
 Tel: 03523 72998

Coswiger Kanu-Verein e.V.

Moritz Nagel
 Feldweg 15
 01640 Coswig
 Tel: 03523 75417
 E-Mail: bootshaus@coswigerkanuverein.de
www.coswigerkanuverein.de



Suchen

HOME RATHAUS STADTLEBEN **KULTUR & FREIZEIT**
TOURISMUS WIRTSCHAFT

coswig.de / Kultur & Freizeit / Sport & Freizeit / [Sportvereine](#)



Kontakt

📍 Torsten Schröder
Zimmer: 118

☎ 03523 66-163

📠 03523 66-169

✉ torsten.schroeder@stadt.coswig.de

SPORTVEREINE

Segel- und Sportbootverein Coswig e.V.

Fährweg 8
01640 Coswig
Tel: 03523 51092

Spielvereinigung Spitzgrund 72 e.V.

Stéphan Eckhardt
Karl-Liebknecht-Straße 58
01109 Dresden
Mobil: 0160 91318670
E-Mail: spitzgrund72@gmail.com

Sportschützengilde-82 e.V.

Günter Heuberger
Lössnitzstraße 9c



01640g

Tel: 03523 63197

SV Elbland Coswig-Meißen e.V.

Manfred Göhler

Genossenschaftsstraße 4

01640 Coswig

Tel: 03523 60519

E-Mail: info@svelbland.de

www.svelbland.de

SV Grün-Weiß 90 e.V.

Frank Würzbach

Breite Straße 3a

01640 Coswig

Tel: 03523 61214

E-Mail: frank.wuerzbach@gmail.com

SV Motor Sörnewitz e.V.

Olaf Herzog

Kahlhügelweg 31

01640 Coswig

Tel: 03523 72894

E-Mail: sv-motor-soernewitz@t-online.de

www.motor-soernewitz.de

SV Neucoswig e.V.

Andrea Peschel

Neucoswiger Straße 25

01640 Coswig

Tel: 03523 73395

SV Stahl Coswig e.V.

Martin Pálfi

Coswiger Str. 44

01689 Weinböhla

Mobil: 0171 5533127

E-Mail: m.palfi@sv-stahl-coswig.de

www.sv-stahl-coswig.de

Seite 3 von 4

« Anfang ◀ Zurück 1 2 3 4
Vorwärts ▶

Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Kultur & Freizeit / Sport & Freizeit / [Sportvereine](#)



Kontakt

📍 Torsten Schröder
Zimmer: 118

☎ 03523 66-163

📠 03523 66-169

✉ torsten.schroeder@stadt.coswig.de / Silvio.nasdala@lueumel.de

SPORTVEREINE

Tischtennisverein Radebeul e.V.

Silvio Nasdala
Am Glaswerk 8
01640 Coswig
Tel: 0178 8836002

www.tibhar-tt-schule-coswig.de/ttv-radebeul-e-v/

Turn- und Spielvereinigung Coswig 1920 e.V.

René Frenzel
Lindenauer Straße 25
01640 Coswig
Tel: 03523 63495

E-Mail: tus-coswig-1920@t-online.de



Anlage 66



DE | EN | CZ | PL

 Suchen

HOME RATHAUS STADTLEBEN KULTUR & FREIZEIT
TOURISMUS WIRTSCHAFT

coswig.de / Kultur & Freizeit / [Stadtbibliothek](#)



STADTBIBLIOTHEK COSWIG

Die Stadtbibliothek Coswig erfreut sich mit ihrer zentralen städtischen Lage, kundenfreundlichen Öffnungszeiten und ihrem einladenden, modernen Ambiente eines großen Zuspruchs quer durch alle Altersklassen. Mehr als 30.000 Besuche im Jahr sprechen eine deutliche Sprache. Der attraktive, aktuelle Medienbestand, der kundenorientierte Bestandsaufbau und das Veranstaltungsangebot der Bibliothek sorgen für konstante bzw. steigende Nutzerzahlen. Lassen auch Sie sich zum Lesen verführen, denn:

"Lesen ist für den Geist, was Gymnastik für den Körper ist." Joseph Addison, engl.

Schriftsteller

Anlage 67



DE | EN | CZ | PL

 Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

[coswig.de](#) / [Rathaus](#) / [Aktuelles](#) / [Pressemitteilungen](#) / [Newsdetails](#)

STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT SEKO SPITZGRUND

Große Pläne für den Spitzgrund

Einsichtnahme bis 15. Januar im Bauamt möglich

Am 5.12.2019 hatte die Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH (WBV) ihre Mieter aus dem Spitzgrund zu einem Infoabend eingeladen. Thema war die städtebauliche Entwicklung im Spitzgrund in den nächsten Jahren - etwa bis 2030.

So wie im Wohngebiet Dresdner Straße im Rahmen des Programms *Stadtumbau Ost* soll nun auch die Attraktivität des Gebietes Spitzgrund deutlich steigen – durch umfassenden Um- bzw. Neubau von Wohnungen, neuen Lösungen für Parkflächen und die Neugestaltung von Freiflächen.

Daher ist es jetzt Zeit, Ideen und Konzepte zu entwickeln, um den Spitzgrund für die Zukunft durchdacht zu gestalten

Die Stadt Coswig und die WBV haben dafür das Planungsbüro Dr. Braun und Barth Dresden beauftragt (dasselbe, das vor Jahren bereits für das Gebiet Dresdner Straße das Stadtumbaukonzept geplant hatte), als Diskussionsgrundlage ein erstes Konzept zu arbeiten. Über dieses Konzept also wurden die Mieter am 5.12.2019 informiert. Nun sollen diese Infos, etwas kürzer gefasst, auch hier im Amtsblatt Platz finden. Es geht um 3 Themenkomplexe:

1. Wohnungen:

Im Spitzgrund wohnen fast doppelt so viele Senioren wie im Durchschnitt des Landkreises Meißen (50 % sind über 65 Jahre alt; Landkreis: 26 %), viele von ihnen schon seit dem Erstbezug vor fast einem halben Jahrhundert. Sie fühlen sich in ihren Wohnungen, die damals mit ihrem Komfort wegweisend waren, partiell bis heute. Damit frei werdende Wohnungen auch künftig attraktiv sind, also den Bedürfnissen der jungen Familien von heute und morgen oder auch von behinderten Mietern entsprechen, werden nun dringend neue Wohnformen gebraucht – durch Zusammenlegungen, Änderungen der Grundrisse und andere Umbauten.

Auch ganz neue Wohnungen sollen entstehen. Zum Beispiel wird das Dienstleistungszentrum um 2 Wohngeschosse aufgestockt, während die Räume für die Gesundheitsdienste im Haus bleiben und saniert werden.

Die Aufgänge Moritzburger Straße 73 c und d werden komplett zu barrierefreien Wohnungen mit Aufzügen umgebaut, wohingegen die 73 a und b einer „Parkpalette“ weichen sollen (s. Punkt 2).

Außerdem erfolgt in anderen Wohngebäuden ein Umbau ohne Auszug der Mieter, und zwar so, dass die Wohnungen auch künftig für Transferleistungsempfänger zur Verfügung stehen, d.h. mit den entsprechenden Wohnungsgrößen und mit Mieten, die - z.B. ohne Aufzug - niedriger bleiben als in komplett umgebauten Blocks.

In diesem Gesamtpaket geht es generell um einen guten Mix von Wohnformen unterschiedlicher Größen, Ausstattungen und Mietniveaus.

2. Stellplatzsituation:

Die Stellplatzsituation ist bekanntlich schon lange angespannt, weil es natürlich heute viel mehr Autos gibt als in den 70-er oder 80-er Jahren. Insgesamt bestehen 840 Wohnungen in dem Gebiet, um das es hier geht – WBV, WGC und Privateigentümer zusammengenommen. Es gibt aber nur 385 ebenerdige Stellplätze und 245 Garagen. Und von diesen Garagen wird ein nicht unerheblicher Teil gar nicht für Autos, sondern für alles Mögliche andere genutzt – auch weil viele PKWs heute für diese Garagen schlicht zu groß geworden sind. Also parken sehr viele Bewohner überall und irgendwie und sind nicht wenig frustriert über die Lage.

Daher wurde darüber nachgedacht, das Parken neu zu organisieren und dafür allerdings nicht 1 großes Parkhaus, sondern 3 kleinere zu bauen, möglichst nahe an den Wohnungsstandorten. Vorgeschlagen werden die Standorte Moritzburger Straße 73 a/b, die jetzige Parkfläche hinter dem Eschenweg und der Winkel von Friedewaldstraße/Am Weiten Born. Die 3 so genannten „Parkpaletten“ sind überschaubare und gut durchlüftete kleine Parkhäuser und können attraktiv gestaltet werden.

3. Freiflächen:

Die Erhaltung und Aufwertung der Freiflächen und Wege ist für die Wohnqualität ganz

entscheidend. Für die Bewohner sollen diese Flächen, vor allem auch die Wohnhöfe, vielfältig nutzbar sein – als Spielecken für die Kleinen und Sitzplätze für die Großen, als Wäscheplatz oder anderes. Wegeverbindungen werden sinnvoll ergänzt, große Bäume sorgfältig erhalten und junge Bäume und Sträucher angepflanzt.

Ab sofort und **noch bis zum 15.01.2020** liegen eine große Karte und ein Ausdruck des am 5.12.2019 gehaltenen Vortrages des Planungsbüros im Coswiger Bauamt aus.

Alle Bürger können gern Einsicht nehmen und ihre Ideen und Anregungen (bitte schriftlich und nur mit Namen und Adresse) im Fachbereich Bauwesen, im Bürgerbüro oder in der WBV abgeben.

Sie, die Bewohner, kennen Ihren Spitzgrund und Ihre Bedürfnisse am besten! Gute Gedanken werden gern bei den weiteren Planungen aufgegriffen!

Wie geht es weiter?

Ziel ist die Fertigstellung der Planungen im kommenden Frühjahr, damit dieses „Städtebauliche Entwicklungskonzept (SEKO) Spitzgrund“ möglichst noch 2020 vom Stadtrat beschlossen werden kann. Nur mit einem beschlossenen SEKO können dann Fördermittel aus den Programmen der Städtebauförderung beantragt werden.

Und wenn die bewilligt sind, kann es losgehen!

[← Zurück](#)

Anlage 68



DE | EN | CZ | PL

 Suchen[HOME](#)[RATHAUS](#)[STADTLEBEN](#)[KULTUR & FREIZEIT](#)[TOURISMUS](#)[WIRTSCHAFT](#)[coswig.de](#) / [Rathaus](#) / [Stadtpolitik](#)

Einwohnersprechstunde in der Börse

STADTPOLITIK

Stadtrat

Der Stadtrat ist das exekutive Hauptorgan der Stadt Coswig. Er besteht aus 26 Mitgliedern, die für die Dauer von fünf Jahren von der Bürgerschaft gewählt werden.

Stadtrecht - Satzungen

Im Satzungsverzeichnis ist eine Auswahl der wichtigsten Satzungen und Verordnungen abrufbar, die vom Coswiger Stadtrat beraten und beschlossen wurden.

Wahlergebnisse

Hier finden Sie neben aktuellen Informationen zum Thema Wahlen die ausführlichen Ergebnisse der jeweils letzten Urnengänge für die Coswiger Stimmbezirke.

Anlage 69



Suchen

DE | EN | CZ | PL

- HOME
- RATHAUS
- STADTLEBEN
- KULTUR & FREIZEIT
- TOURISMUS
- WIRTSCHAFT

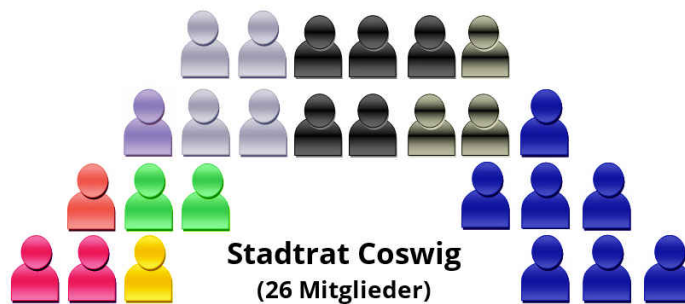
coswig.de / Rathaus / Stadtpolitik / Stadtrat

STADTRAT COSWIG

ZUSAMMENSETZUNG DES STADTRATES (2019 - 2024)

Geschäftsstelle Stadtrat

- Tina Petzold
Zimmer 131
- 03523 66-222
- 03523 75-506
- geschaeftsstelle@stadt.coswig.de



Partei / Gruppierung	Stimmenanteil	Sitze
Christlich-Demokratische Union (CDU)	27,2 %	8
Alternative für Deutschland (AfD)	25,4 %	7
Coswiger Bürgerliste (CBL)	14,4 %	4
Die Linke (Die Linke)	10,1 %	2
Bündnis 90/Die Grünen (Grüne)	9,0 %	2
Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD)	5,0%	1
Freie Demokratische Partei (FDP)	5,0 %	1
Deutsche Soziale Union (DSU)	3,7 %	1

FRAKTIONEN & MITGLIEDER DES STADTRATES

Es bestehen vier Fraktionen mit folgenden Stadträten (in Klammern: Liste zur Stadtratswahl 2019):

Fraktion Bündnis für ein nachhaltiges Coswig (BnC)	▶
Fraktion AfD	▶
Fraktion CDU	▶
Fraktion Christliche Demokraten Coswig (CDC)	▶

STADTRAT COSWIG ONLINE



Alle Sitzungstermine mit Tagesordnung, die gefassten Beschlüsse und weitere Infos über den Stadtrat und seine Ausschüsse.



Interner Bereich für die Mitglieder des Stadtrates und seiner Ausschüsse.

GESCHÄFTSORDNUNG DES STADTRATES


[Geschäftsordnung für den Stadtrat der Großen Kreisstadt Coswig \(229,9 KiB\)](#)

Eine ausführliche Übersicht über weitere Coswiger Satzungen finden Sie unter [Stadtrecht - Satzungen](#).

ÜBER COSWIG


Coswig – die junge, lebendige Stadt im sächsischen Elbland erwartet Sie!




Städtisches Wohnen oder Eigenheim im Grünen, neu erschlossene Gewerbegebiete, eine hervorragende Verkehrsanbindung, Sporteinrichtungen und ein breites Kulturspektrum –

Informieren Sie sich hier auf www.coswig.de oder auf  Facebook !

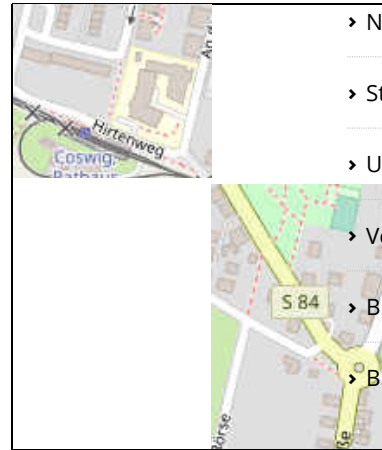
ADRESSE

 Stadtverwaltung
Coswig
Karrasstraße 2
01640 Coswig
Deutschland

 Mo-Do: 09:00-18:00
Fr: 09:00-15:00
Sa: 09:00-12:00

 03523 - 66 330
 03523 - 66 339
 stadt@coswig.de

KARTE



WICHTIGE LINKS

- [› News & Aktuelles](#)
- [› Stadtverwaltung](#)
- [› Unterkunftsbuchung](#)
- [› Veranstaltungskalender](#)
- [› Bürgerservice Amt24](#)
- [› Branchenverzeichnis](#)



Anlage 70



[DE](#) | [EN](#) | [CZ](#) | [PL](#)

Suchen

[HOME](#)

[RATHAUS](#)

[STADTLEBEN](#)

[KULTUR & FREIZEIT](#)

[TOURISMUS](#)

[WIRTSCHAFT](#)

[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Sehenswertes](#) / [Villa Teresa](#)

VILLA TERESA



Unweit der Elbe, auf halbem Wege zwischen dem modernen Stadtkern von Coswig und dem eingemeindeten Fischerdorf Kötitz befindet sich auf einer Anhöhe die Villa Teresa. Als herrschaftliche Villa im Neorenaissancestil 1873 erbaut, diente die Villa Teresa mit ihrer Parkanlage dem weltberühmten Pianisten **Eugen d'Albert** und seiner Gattin, der venezolanische Pianistin **Teresa Carreño** als Wohnsitz. Beide bewohnten die Villa von 1891 bis 1895 und verbrachten hier eine wichtige Phase ihres Lebens und Schaffens.

Nach der grundhaften Sanierung zeigt sich die Villa Teresa seit 2002 wieder im Stil eines großbürgerlichen Landhauses des 19. Jahrhunderts. Äußerlich wurde die klassische Fassadengestaltung anhand historischer Fotos wieder hergestellt, das Innere behutsam modernisiert und an die Bedürfnisse einer zeitgemäßen, öffentlichen Nutzung angepaßt. An Stelle des Großen Salons und des ehemaligen Esszimmers ist heute der Kammermusiksaal (100 Plätze) zentraler Raum des Hauses.

Park und Villa gehören als Kammermusikzentrum, Kulturdenkmal des 19. Jahrhunderts und als lebendige Gedenk- und Forschungsstätte heute zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten Coswigs. Die Räume der Beletage sind in ihrem historischen Zustand mit Möbeln, Bildern und wertvollen Erinnerungsstücken zu erleben. Im Obergeschoss hat die Eugen d'Albert und Teresa Carreño Gesellschaft Coswig einen **Museumsraum** zum Gedenken an die beiden bedeutenden Künstler eingerichtet.

Über eine festliche Freitreppe auf der Ostseite und eine geräumige Parkterrasse an der Westseite erreicht man den Park im englischen Stil mit Teich und Bogenbrücke, einem original japanischen Teehaus und dem Kompositionspavillon.

Exklusive Kammerkonzerte und intime Theaterabende mit namhaften Interpreten bestimmen das **Veranstaltungsprogramm** in der Villa Teresa, dessen Konzeption der Kulturbetriebsgesellschaft Meißner Land obliegt. Für private, geschäftliche oder gesellschaftliche



Anlässe können die Räumlichkeiten und die Parkanlage der Villa Teresa jederzeit angemietet werden. Freundlich und professionell beraten werden Interessenten dabei von den Mitarbeitern der [Börse Coswig](#) bei der Vorbereitung, Durchführung und gastronomischen Betreuung Ihrer Veranstaltung. Für [standesamtliche Eheschließungen](#) bietet die Villa Teresa einen besonders festlichen und charmanten Rahmen.

Das Nebengebäude, die [Casa Bohemica](#), hält Informationen über die Tourismusregion Sachsen-Böhmen bereit.


Jeden Sonntag von 13 bis 18 Uhr ist der Park der Villa Teresa für Spaziergänger geöffnet.

- › Kötitzer Straße 30; Tel. 03523 536107; [Homepage](#)
- › Öffnungszeiten: nach Vereinbarung

ÜBER COSWIG

Coswig – die junge, lebendige Stadt im sächsischen Elbland erwartet Sie!

Städtisches Wohnen oder Eigenheim im Grünen, neu erschlossene Gewerbegebiete, eine hervorragende Verkehrsanbindung, Sporteinrichtungen und ein breites Kulturspektrum –

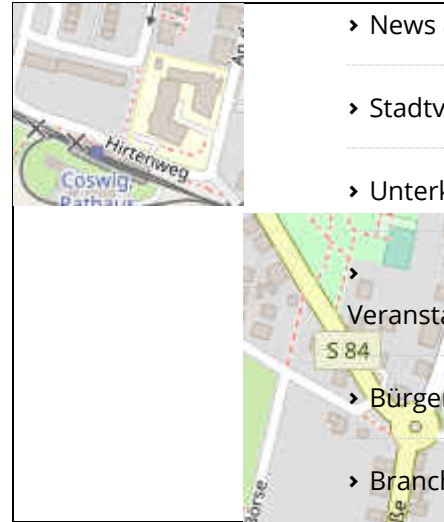
Informieren Sie sich hier auf www.coswig.de oder auf  Facebook!

ADRESSE

📍 Stadtverwaltung
Coswig
Karrasstraße 2
01640 Coswig
Deutschland

🕒 Mo–Do:
09:00–18:00
Fr: 09:00–15:00
Sa: 09:00–12:00

☎ 03523 - 66 330
📠 03523 - 66 339
✉ stadt@coswig.de

KARTE**WICHTIGE LINKS**

- › [News & Aktuelles](#)
- › [Stadtverwaltung](#)
- › [Unterkunftsbuchung](#)
- › [Veranstaltungskalender](#)
- › [Bürgerservice Amt24](#)
- › [Branchenverzeichnis](#)

Anlage 71



Suchen

DE | EN | CZ | PL

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Rathaus / Stadtpolitik / Wahlen



WAHLEN IN COSWIG

WAHLEITERIN

📍 Marika Eckart
Zimmer 113

☎ 03523 66-124

✉ organisation@stadt.coswig.de

WAHLERGEBNISSE FÜR COSWIG

Hier finden Sie die ausführlichen Ergebnisse der jeweils letzten Wahlen für die Coswiger Stimmbezirke. Außerdem können Ergebnisse vorheriger Wahlen auf den Seiten eingesehen werden.



Landratswahl 2020



OBM-Wahl 2019



Landtagswahl 2019



Stadtratswahl 2019



Kreistagswahl 2019



Europawahl 2019

Bundestagswahl
2017

0	Satzung der Großen Kreisstadt Coswig Wappen- und Flaggensatzung	0WAPFL Stand: 18.02.2018
Stadtrat		Seiten 1 / 2

Wappen- und Flaggensatzung der Großen Kreisstadt Coswig

Aufgrund der §§ 4 und 6 der Gemeindeordnung für den Freistaat Sachsen (SächsGemO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. März 2014 (SächsGVBl. S. 146), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Dezember 2017 (SächsGVBl. S. 626) geändert wurde, hat der Stadtrat der Großen Kreisstadt Coswig am 07.02.2018 die Erste Änderungssatzung der Wappen- und Flaggensatzung beschlossen.

§ 1 – Wappen, Flagge der Großen Kreisstadt Coswig

- (1) Unter den Schutz dieser Satzung fällt das Stadtwappen und die Stadtflagge der Großen Kreisstadt Coswig.
- (2) Das Wappen ist dem früheren Gemeindesiegel entnommen, das seit 1899 nachweisbar ist. Das Stadtwappen wird wie folgt beschrieben:
"In Blau schwebend eine goldene Weintraube mit grünem Weinblatt an der linken Seite am braunen gestümmelten Reis, zwischen zwei aus natürlichem grünen Rasen und natürlichem blauen Wasser aufwachsenden goldenen Getreideähren."



- (3) Die Flagge wird wie folgt beschrieben:
"Gold-blaue Bicolore mit vertikal angeordneten Flaggenstreifen und mit in der oberen Hälfte aufgelegtem Stadtwappen."
- (4) Farbstandard zum Wappen und Flagge:

Hellblau	Pantone	3115 CV
Hellgrün	Pantone	362 CV
Gelb	Pantone	110 CV
Braun	Pantone	470 CV
Schwarz		

§ 2 – Wappen- und Flaggenführung

- (1) Das Wappen und die Flagge der Großen Kreisstadt Coswig führen die Stadtverwaltung Coswig und alle zu ihr gehörenden nachgeordneten Einrichtungen.
- (2) Das Recht zur Wappenführung umfaßt die Befugnis, das Wappen im Dienstsiegel, im Briefkopf, auf amtlichen Drucksachen und auf Amtsschildern zu verwenden.
- (3) Der Oberbürgermeister entscheidet in Einzelfällen über die Führung des Stadtwappens und der Stadtflagge.

§ 3 – Wappen- und Flaggenutzung

- (1) Die Abbildung des Wappens und der Stadtflagge zu künstlerischen und wissenschaftlichen Zwecken sowie zu Unterrichtszwecken ist jedermann erlaubt.
- (2) Jede andere Verwendung bedarf der Genehmigung durch den Oberbürgermeister. Die Verwendung kommerzieller Art ist gebührenpflichtig.
Für die Genehmigung zur Führung des gemeindlichen Wappens und der Flagge wird eine Verwaltungsgebühr gemäß Satzung über die Erhebung von Verwaltungskosten für Amtshandlungen bei weisungsfreien Aufgaben (Kostensatzung) erhoben.

§ 4 – In-Kraft-Treten

- (1) Die Satzung trat am 09.04.1999 in Kraft. Die Erste Änderungssatzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.
- (2) Nach § 4 Abs. 4 Satz 1 SächsGemO gelten Satzungen, die unter Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften zustandegekommen sind, ein Jahr nach ihrer Bekanntmachung als von Anfang an gültig zustandegekommen.
Dies gilt nicht, wenn
 1. die Ausfertigung der Satzung nicht oder fehlerhaft erfolgt ist,
 2. Vorschriften über die Öffentlichkeit der Sitzungen, die Genehmigung oder die Bekanntmachung der Satzung verletzt worden sind,
 3. der Oberbürgermeister dem Beschluß nach § 52 Abs. 2 SächsGemO wegen Gesetzwidrigkeit widersprochen hat.
 4. vor Ablauf der in § 4 Abs. 4 Satz 1 SächsGemO genannten Frist
 - a) die Rechtsaufsichtsbehörde den Beschluss beanstandet hat oder
 - b) die Verletzung der Verfahrens- oder Formvorschriften gegenüber der Gemeinde unter Bezeichnung des Sachverhaltes, der die Verletzung begründen soll, schriftlich geltend gemacht worden ist.Ist eine Verletzung nach den Ziffern 3 oder 4 geltend gemacht worden, so kann auch nach Ablauf der in § 4 Satz 1 SächsGemO genannten Frist jedermann diese Verletzung geltend machen.

Coswig, den 08.02.2018

Gez.: Frank Neupold
Oberbürgermeister

(Siegel)

Schlussbestimmungen

- 1 Koordinierung: Die Wappensatzung vom 09.04.1999 wird durch diese ersetzt
- 2 Schlagworte: Flagge, Flaggenbeschreibung, Wappen, Wappenbeschreibung,
- 3 Inkrafttreten: Diese Satzung tritt am 18.02.2018 in Kraft.
- 4 Anlagen:
- 5 Beschluss-Nr. : VO/0831N1/18/SR
- 6 Veröffentlichung: Im Coswiger Amtsblatt am 17.02.2018.

Anlage 73



Suchen

DE | EN | CZ | PL

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

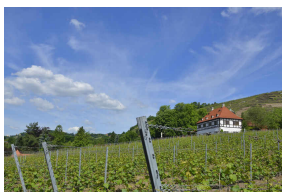
WIRTSCHAFT

coswig.de / Tourismus / Kulinarisches / Weinregion



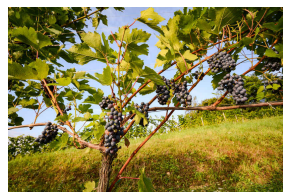
UNSER WEINANBAUGEBIET IM ÜBERBLICK

850 Jahren Weinbau haben das sächsische Elbtal geprägt: rebenbedeckte Elbhänge mit Trockenmauern und leuchtenden Winzerhäuschen, romantische Weingüter und fröhliche Weinfeste. Und mitten drin liegt Coswig.



Weinwanderweg

Gut 90 km lang ist der Sächsische Weinwanderweg, auf dem Genießer auf Schusters Rappen bis zu sechs Tage durch idyllische Weinberge zu den schönsten Aussichtspunkten und den besten Kellern und Restaurants des sächsischen Elblandes gelangen.



Weingüter

In den Kellern Dutzender Weingüter entlang der Sächsischen Weinstraße reifen hervorragende, individuelle Weine heran – vier Weingüter gibt es in Coswig. 1.500 Kleinwinzer hingegen teilen die Früchte ihrer Arbeit im Weinberg: in der Sächsischen Winzergenossenschaft Meißen werden ihre Trauben gekeltert.



Tag des offenen Weingutes

Am letzten Augustwochenende ist in Sachsen „Tag des offenen Weingutes“ mit Führungen durch Weinberge und Keller, mit viel Kultur und natürlich den edlen Weinen aus dem sächsischen Weinbaugebiet.



Sächsische Weinstraße

Von Pirna über Dresden, Radebeul, Coswig und Meißen führt die 55 km lange Sächsische Weinstraße bis nach Diesbar-Seußlitz - durch die schönsten Abschnitte des sächsischen Elbtals. Weingenuss direkt beim Winzer, in Straußwirtschaft, Weinstube oder

Anlage 74



Suchen

DE | EN | CZ | PL

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

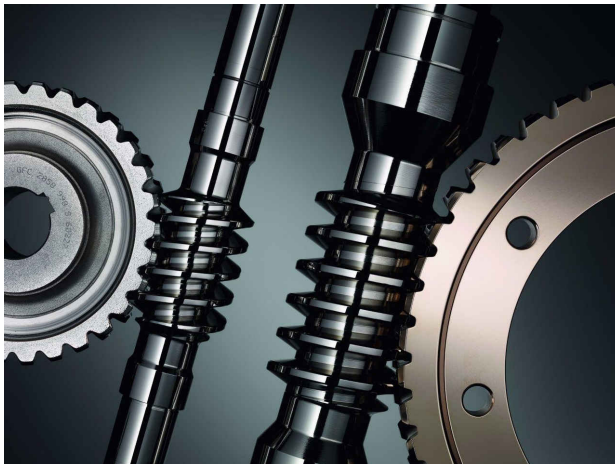
KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

coswig.de / Wirtschaft / Standort Coswig

INVESTIEREN SIE IN GUTER NACHBARSCHAFT

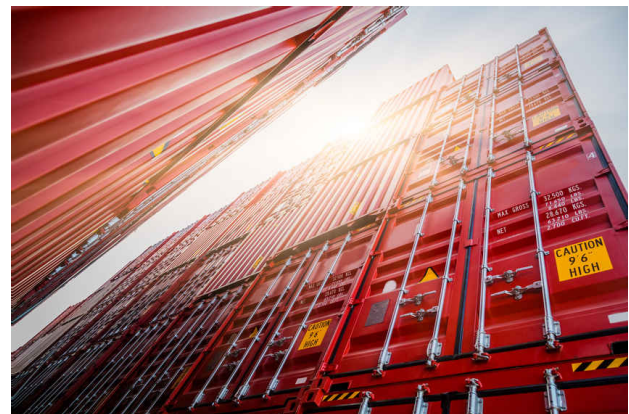


Coswig liegt im Siedlungsband Dresden, Radebeul, Coswig, Meißen im Wirtschaftsraum „Sächsisches Elbland“. Die Bundesautobahn A 4 ist zehn Auto-Minuten entfernt, auch die A 13 Richtung Berlin und A 17 Richtung Prag sind schnell zu erreichen, am Flughafen Dresden sind Sie in ca. 25 Minuten.

Coswig hat als Standort für den Maschinenbau eine lange Tradition, viele Unternehmen sind schon über 100 Jahre am Standort vertreten. Diese Firmen haben sich zu hochmodernen Produktionsstandorten entwickelt. Auch zahlreiche neue Unternehmen haben in Coswig ihren Platz gefunden, die Zufriedenheit der ansässigen Unternehmer ist das beste Argument für unseren Standort!

Auf unseren sanierten Gewerbebrachen wurden und werden weiterhin moderne Industrie- und Gewerbegebiete errichtet, die gut erschlossen und auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln einfach erreichbar sind.

Die Nähe zur Technischen Universität Dresden, zur Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden und zu weiteren zahlreichen Forschungseinrichtungen haben diese Entwicklung unterstützt. Es stehen zwölf Einrichtungen der Fraunhofer-Gesellschaft, drei Max-Planck- und fünf Leibniz-Einrichtungen sowie das Helmholtz-Zentrum Dresden Rossendorf (HZDR) zur Verfügung. Dresden ist die Stadt mit der größten Forschungsdichte in Deutschland. Hochwertige Qualifizierungseinrichtungen erleichtern die zielgerichtete Weiterbildung zukünftiger Mitarbeiter im unmittelbaren Umfeld.



Mit gut gelegenen Wohngebieten und der räumlichen Nähe zur Landeshauptstadt Dresden haben Sie als Unternehmer beste Voraussetzungen, Ihre Mitarbeiter zu finden. Coswig ist auch als Schulstandort attraktiv, in

modernen und gut ausgerüsteten Schulen werden die zukünftigen Auszubildenden und Studenten auf das Leben vorbereitet.

DER WIRTSCHAFTSSTANDORT IM ÜBERBLICK >


- › Gewerbegrundstücke: ab 20 €/m²
- › Verfügbare Gewerbefläche: > 12 ha
- › Gewerbesteuer: 400 v.H.
- › Grundsteuer A: 300 v.H.
- › Grundsteuer B: 410 v.H.



ÜBER COSWIG

Coswig – die junge, lebendige Stadt im sächsischen Elbland erwartet Sie!

Städtisches Wohnen oder Eigenheim im Grünen, neu erschlossene Gewerbegebiete, eine hervorragende Verkehrsanbindung, Sporteinrichtungen und ein breites Kulturspektrum –

Informieren Sie sich hier auf www.coswig.de oder auf  Facebook !

ADRESSE

📍 Stadtverwaltung Coswig
Karrasstraße 2
01640 Coswig
Deutschland

🕒 Mo–Do: 09:00–18:00
Fr: 09:00–15:00
Sa: 09:00–12:00

☎ 03523 - 66 330
📠 03523 - 66 339
✉ stadt@coswig.de

KARTE



WICHTIGE LINKS

- › [News & Aktuelles](#)
- › [Stadtverwaltung](#)
- › [Unterkunftsbuchung](#)
- › [Veranstungskalender](#)
- › [Bürgerservice Amt24](#)
- › [Branchenverzeichnis](#)

Anlage 75



DE | EN | CZ | PL

 Suchen

HOME

RATHAUS

STADTLEBEN

KULTUR & FREIZEIT

TOURISMUS

WIRTSCHAFT

[coswig.de](#) / [Tourismus](#) / [Ausflugstipps](#) / [Ziele in der Umgebung](#)

ZIELE IN DER UMGEBUNG



Dresden

Die sächsische Landeshauptstadt, 15 km von Coswig entfernt, vereint die Pracht der barocken Residenz mit dem pulsierenden Leben einer modernen Großstadt: Museen, Theater, Konzerte, Sportstätten und City Beach, Einkaufsmeilen oder das Szeneviertel Neustadt.



Sächsische Schweiz

Die Nationalparkregion Sächsische Schweiz erstreckt sich entlang der Elbe bis hinüber nach Böhmen. Die malerisch zerklüftete Landschaft mit ihrer faszinierenden Flora und Fauna, mit Burgen, Kirchen, Schlössern und Gärten, Festivals und der Felsenbühne ist ein Paradies für jeden Urlauber.



Meißen

Das malerische Meißen mit seinen schmalen Gassen und historischen Bürgerhäusern wird von dem ehrwürdigen Dom und dem spätgotischen Schlossbau hoch über der Stadt dominiert. Die Staatliche Porzellanmanufaktur Meissen im Triebischtal zieht Besucher aus aller Welt an.



Moritzburg

Moritzburg mit seinem ländlich-barocken Charme liegt inmitten des Landschaftsschutzgebietes Friedewald und Moritzburger Teichlandschaft. Dort locken das majestätische Schloss Moritzburg, das Fasanenschlösschen; Hengstparaden oder ein Wildgehege.



Radebeul

Die Wein-, Villen- und Gartenstadt Radebeul liegt in einer lieblichen Hügellandschaft. Sehenswert: das sächsische Staatsweingut Schloss Wackerbarth, das Weinbaumuseum Hoflößnitz, das Karl-May-Museum oder die dampfbetriebene Schmalspurbahn nach Moritzburg und Radeburg.



Diesbar-Seußlitz

Hinter Meißen liegt ein idyllischer Teil der Sächsischen Weinstraße – und ein Radfahrerparadies. Reizende Dörfer zwischen den Weinbergen locken mit Straußwirtschaften, den ländlichen Schlössern Seußlitz oder Proschwitz, kleinen Museen und zahlreichen Weingütern.

Anlage 76



Gas



Netzanschluss Gas

Informationen zum Anschluss an das Gas-Versorgungsnetz der Stadtwerke Elbtal lesen Sie hier.



Netzzugang Gas

Lesen Sie hier alle Informationen zum Gas-Netzzugang der Stadtwerke Elbtal GmbH.



Netzdaten Gas

Ausgewählte Daten zum Gasnetz der Stadtwerke Elbtal GmbH lesen Sie hier.



Messstellenbetrieb Gas

Die Pflichten von Messstellenbetreibern im Erdgas-Netzgebiet der Stadtwerke Elbtal GmbH

© Stadtwerke Elbtal GmbH

Anlage 77



Strom



Netzanschluss Strom

Informationen zum Anschluss an das Strom-Versorgungsnetz der Stadtwerke Elbtal lesen Sie hier.



Netzzugang Strom

Lesen Sie hier die Bedingungen zum Strom-Netzzugang der Stadtwerke Elbtal GmbH.



Netzdaten Strom

Ausgewählte Daten zum Stromnetz der Stadtwerke Elbtal GmbH finden Sie hier.



Dezentrale Einspeisung Strom

Infos zu dezentralen Erzeugungsanlagen im Stromnetzgebiet der Stadtwerke Elbtal GmbH.



Messstellenbetrieb Strom

Die Pflichten von Messstellenbetreibern im Strom-Netzgebiet der Stadtwerke Elbtal GmbH

Anlage 78

CORPORATE-LÖSUNGEN TESTEN? ☎ +49 (40) 284841-968 ✉ kundenservice@statista.com

Source: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1204173/umfrage/befragung-zur-homeoffice-nutzung-in-der-corona-pandemie/>**Entwicklung der Nutzung von Homeoffice vor und während der Corona-Pandemie bis 2021**Veröffentlicht von [Statista Research Department](#), 17.03.2021

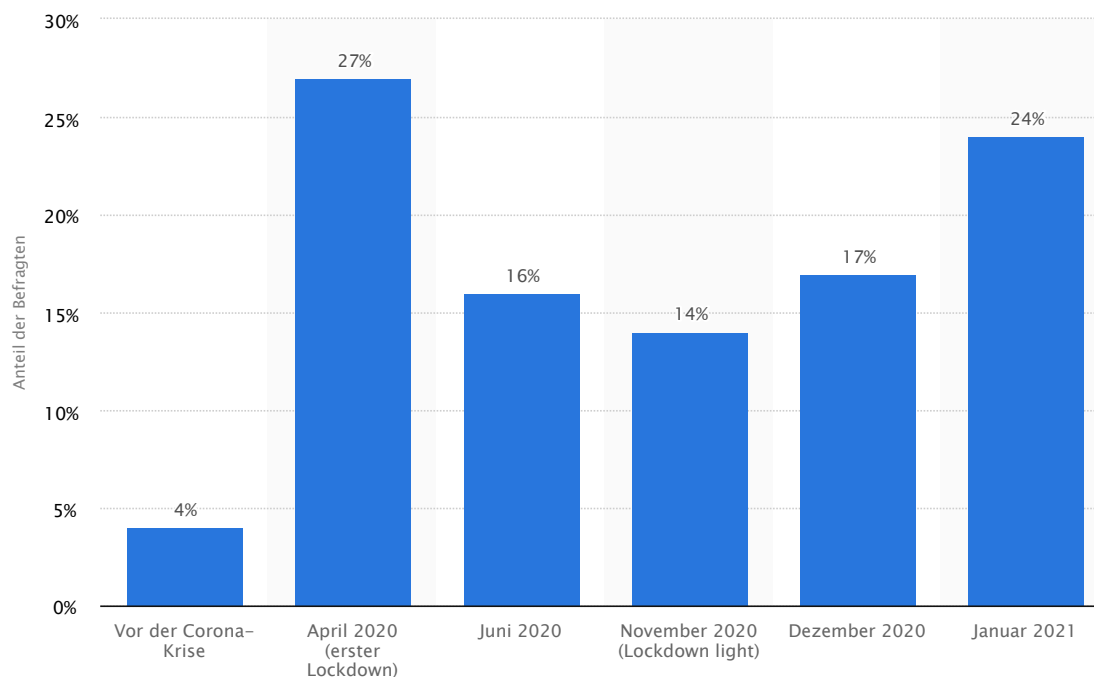
Ende Januar 2021 arbeiteten 24 Prozent und damit knapp ein Viertel der befragten Erwerbstätigen ausschließlich oder überwiegend im Homeoffice. Dies entspricht noch nicht ganz den 27 Prozent des ersten Lockdowns im April 2020, dennoch zeigten Empfehlungen sowie die Homeoffice-Verordnung seitens Medizin und Politik Wirkung. Die Erhebung zeigt, dass im Verlauf des Jahres 2020 die Nutzung der Möglichkeit von zuhause aus zu arbeiten abnahm. So erledigten im Juni 16 Prozent und im November ("Lockdown Light") nur noch 14 Prozent der Befragten ihren Job aus dem Homeoffice. Im Dezember 2020 stieg diese Zahl mit 17 Prozent wieder an. Es ist erkennbar, dass die Homeoffice-Nutzung insgesamt seit Beginn der Pandemie deutlich zugenommen hat.

Vor- und Nachteile der Heimarbeit

Während Beschäftigte im Homeoffice die Möglichkeit einer besseren [Vereinbarkeit von Familie und Beruf](#) und flexiblerem Arbeiten sehen, stehen Betriebe vor der Herausforderung, arbeitsrechtliche, [organisatorische und technische Lösungen für die Heimarbeit](#) zu finden. Als [Nachteil des Homeoffice](#) sehen viele Beschäftigte unter anderem den fehlenden direkten Kontakt zu den Kollegen und das Verschwimmen von Arbeit und Freizeit.

Weitere Infos und Statistiken zum Thema Homeoffice

Durch die [Corona-Pandemie](#) haben sich die Möglichkeiten und Fragen zum Arbeiten von zuhause aus neu formiert. Zusätzliche Statistiken und Details rund um das Thema [Homeoffice und mobiles Arbeiten](#) finden sie auf unserer Themenseite.

Anteil der im Homeoffice arbeitenden Beschäftigten in Deutschland vor und während der Corona-Pandemie 2020 und 2021[Details zur Statistik](#)

© Statista 2021 🇩🇪

[Quellen anzeigen](#) ⓘ

Quelle

Hans-Böckler-Stiftung → [Weitere Quellenangaben anzeigen](#)

→ [Veröffentlichungsangaben anzeigen](#)

Veröffentlichungsdatum

Februar 2021

Region

Deutschland

Erhebungszeitraum

April 2020, Juni 2020, November 2020, Januar 2021

Anzahl der Befragten

6.200 befragte Erwerbstätige/Arbeitssuchende

Art der Befragung

Online-Umfrage

Hinweise und Anmerkungen

Abgebildet werden die befragten Beschäftigten, die angaben "Ich arbeite ausschließlich/ überwiegend von zu Hause".

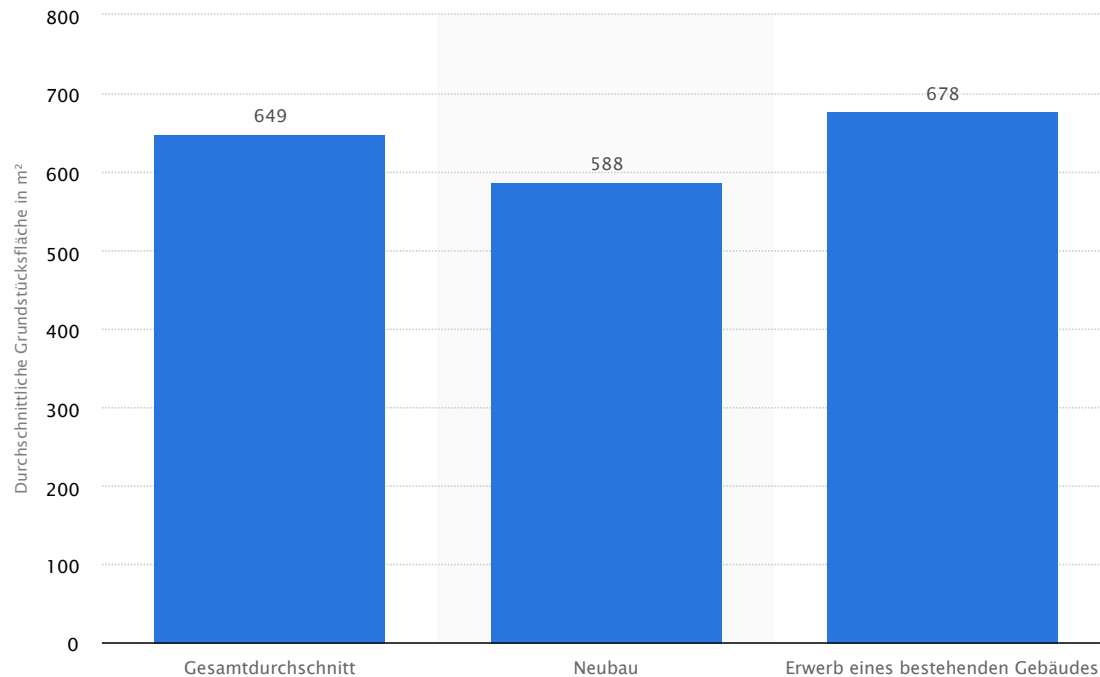
Die Quelle macht keine weiteren Angaben zur Fragestellung sowie keine Angabe zum Zeitraum "vor der Krise".

Anlage 79

CORPORATE-LOSUNGEN TESTEN? ☎ +49 (40) 284841-968 ✉ kundenservice@statista.com

Source: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/73127/umfrage/durchschnittliche-grundstuecksflaeche-nach-finanzierungsanlass-2009/>**Durchschnittliche Grundstücksfläche nach Finanzierungsanlass 2009**Veröffentlicht von [Statista Research Department](#), 31.10.2009

Diese Statistik zeigt die durchschnittliche Grundstücksfläche in Deutschland nach Finanzierungsanlass.

Durchschnittliche Grundstücksfläche in Deutschland im Jahr 2009 nach Finanzierungsanlass
(in m²)[Details zur Statistik](#)

© Statista 2021 🇩🇪

[Quellen anzeigen](#) ⓘ**Quelle**[→ Quellenangaben anzeigen](#)[→ Veröffentlichungsangaben anzeigen](#)**Veröffentlichungsdatum**

Oktober 2009

Region

Deutschland

Erhebungszeitraum

2009

Anlage 80

[Startseite](#)[Themen](#)[Gesellschaft und Umwelt](#)[Bevölkerung](#)[Bevölkerungsvorausberechnung](#)

Durchschnittliche Lebenserwartung bei Geburt bis 2060

Bevölkerungsvorausberechnung

Durchschnittliche Lebenserwartung bei Geburt bis 2060

14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung

DURCHSCHNITTLICHE LEBENSERWARTUNG BEI GEBURT

14. KOORDINIERTER BEVÖLKERUNGSVORAUSSBERECHNUNG

Jahr	Männer	Frauen
2017 ¹	78,5	83,3
Niedriger Anstieg der Lebenserwartung L1		
2018	78,6	83,3
2020	78,8	83,5
2025	79,4	83,8
2030	79,9	84,2
2035	80,3	84,6
2040	80,8	85,0
2045	81,2	85,3
2050	81,7	85,7
2055	82,1	86,1
2060	82,5	86,4
Moderater Anstieg der Lebenserwartung L2		
2018	78,6	83,3
2020	78,9	83,6
2025	79,7	84,2
2030	80,4	84,8
2035	81,1	85,3
2040	81,8	85,9
2045	82,5	86,5
2050	83,2	87,0
2055	83,8	87,5
2060	84,4	88,1
Hoher Anstieg der Lebenserwartung L3		
2018	78,6	83,3
2020	79,0	83,7
2025	80,0	84,5
2030	81,0	85,3

1: Nach der Sterbetafel 2016/2018.

Jahr	Männer	Frauen
2035	81,9	86,1
2040	82,8	86,8
2045	83,7	87,6
2050	84,5	88,3
2055	85,4	89,0
2060	86,2	89,6

1: Nach der Sterbetafel 2016/2018.

Stand 18. November 2019

Kontakt

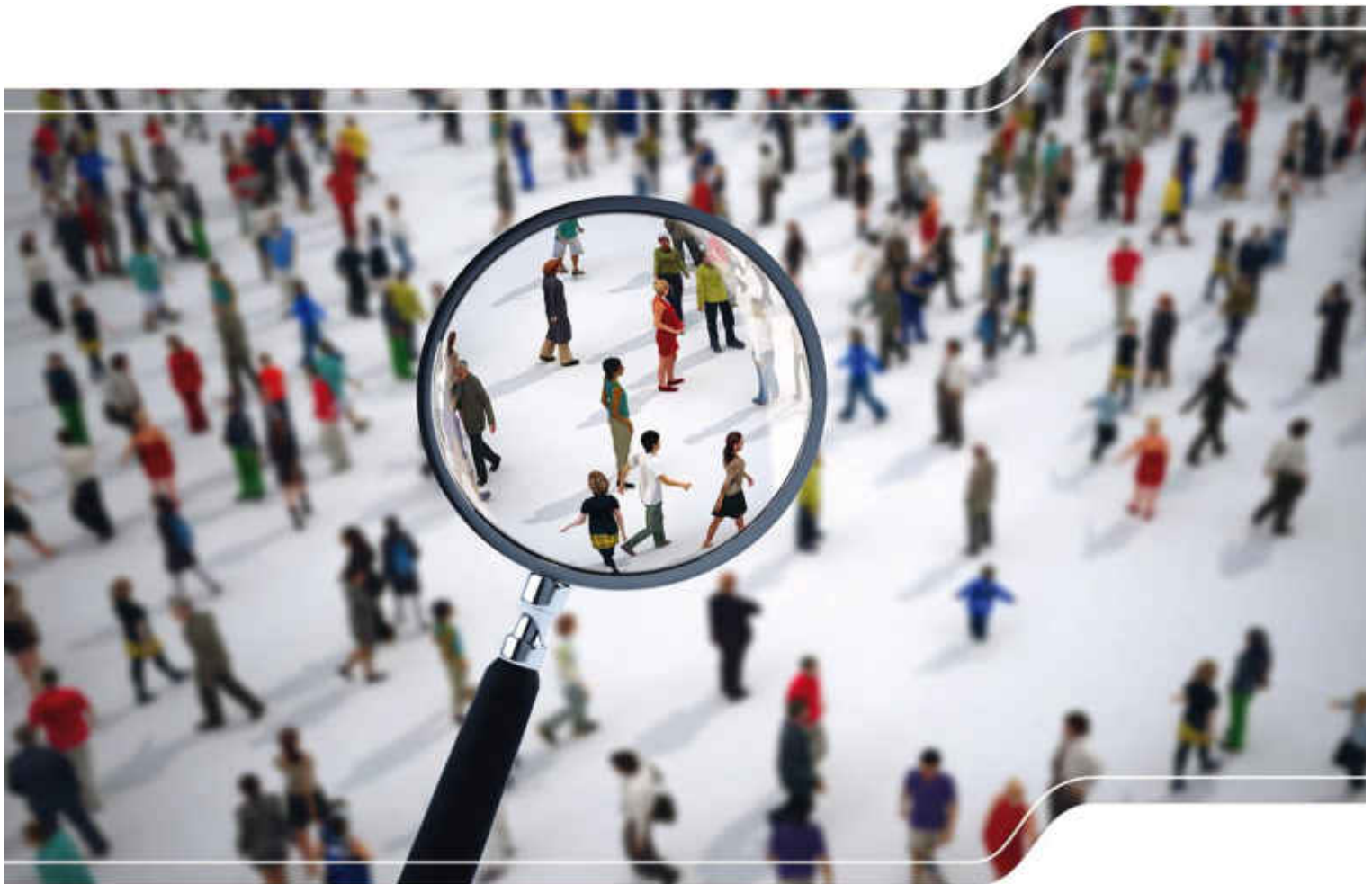
Statistisches Bundesamt
Gustav-Stresemann-Ring 11
65189 Wiesbaden



7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2019 bis 2035

Datenblatt

Gemeinde Coswig, Stadt



Zeichenerklärung

0 Veränderungenraten von -0,04 bis +0,04

Hinweise

Gebietsstand

Alle Angaben beziehen sich auf das Gebiet des Freistaates Sachsen. Die Darstellung der Ergebnisse in den Tabellen und Abbildungen erfolgt einheitlich zum Gebietsstand 1. Januar 2020.

Datengrundlage

Ausgangspunkt der Vorausberechnung ist der auf Basis des Zensusstichtages 9. Mai 2011 fortgeschriebene Einwohnerbestand zum 31. Dezember 2018. Die ausgewiesenen Bevölkerungsdaten basieren:

- 1990 bis 2010: Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Registerdaten vom 3. Oktober 1990
- 2011 bis 2018: Bevölkerungsfortschreibung auf Basis des Zensus vom 9. Mai 2011
- 2019 bis 2035: 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2035

Bevölkerung

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.

Das Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung beinhalten Fälle mit unbestimmtem Geschlecht, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Darstellung der Vorausberechnungsergebnisse

Die in der vorliegenden Veröffentlichung publizierten Vorausberechnungsergebnisse zur Bevölkerung wurden auf volle zehn Personen gerundet. Damit soll verdeutlicht werden, dass kein Anspruch auf das tatsächliche Eintreten dieser Vorausberechnung erhoben wird. Alle Berechnungen basieren gleichwohl auf Zahlenwerten bis zur Einerstelle.

Darstellung der Anteile und Veränderungen

Allen Berechnungen liegen ungerundete Werte zugrunde. Die Anteile und Veränderungen in Prozent werden auf eine Nachkommastelle gerundet dargestellt. Dadurch können Abweichungen bei der Summenbildung entstehen.

Veränderungen von -0,04 bis +0,04 Prozent werden als "0" ausgewiesen.

Inhalt

	Seite
Vorbemerkungen	2
Übersicht der Annahmen	3
Methodische Hinweise zur Veröffentlichung der Vorausberechnungsergebnisse für Gemeinden	5
Begriffserklärung	5
Ergebnisdarstellung für Sachsen	6
Tabellen	
1. Bevölkerungsentwicklung 1990 bis 2018	8
2. Demografische Indikatoren zur Bevölkerungsentwicklung 1990, 2011 und 2014 bis 2018	10
3. Bevölkerung 1990, 2011 und 2014 bis 2018 nach Geschlecht und ausgewählten Altersgruppen	12
4. Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung 2019 bis 2035	14
5. Demografische Indikatoren zur Bevölkerungsentwicklung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035	16
6. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen	18
7. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen (SEKo)	20
8. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen (10-Jahresschritte)	22
Abbildungen	
1. Bevölkerungsentwicklung 1990 bis 2018	9
2. Altersstruktur der Bevölkerung 1990 und 2018	9
3. Bevölkerung 1990, 2011 und 2018 nach Altersgruppen	11
4. Durchschnittsalter der Bevölkerung 1990, 2011 und 2018	11
5. Geschlechterproportion 1990, 2011 und 2018	11
6. Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2035	15
7. Altersstruktur der Bevölkerung 2018 und 2035	15
8. Bevölkerung 2018 und 2035 nach Geschlecht	18
9. Bevölkerung 2018 und 2035 nach Altersgruppen	19
10. Veränderung der Bevölkerung der Gebietseinheit 2035 gegenüber 2018 nach Altersgruppen	22
11. Veränderung der Bevölkerung in Sachsen 2035 gegenüber 2018 nach Altersgruppen	23

Vorbemerkungen

Die vorliegenden Berechnungen zur voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung sind wie die vorangegangenen Vorausberechnungen rein demografisch nach der Komponentenmethode mit einem deterministischen Ansatz modelliert. Das bedeutet, es werden ausschließlich demografische Einflussfaktoren und deren Verlauf berücksichtigt. Die Bevölkerung wird auf Grundlage des angenommenen Geburtenverhaltens, der Sterblichkeit sowie der Zu- und Fortzüge von Jahr zu Jahr fortgeschrieben.

Methodik und Datenbasis	
Prognosemodell	- deterministisches Komponentenmodell
	- demografische Vorausberechnung mit Status-quo Ansatz
	- Bildung eines Annahmenkorridors
Genutztes Programm	SIKURS
Vorausberechnungsgebiet	Sachsen
Vorausberechnungseinheiten	Landkreise, Kreisfreie Städte und Gemeinden
Demografische Gliederung	100 Altersjahre und Geschlecht
Vorausberechnungszeitraum	2019 bis 2035
Basiszeitraum	2012 bis 2018
Anzahl der Varianten	Variante 1 (V1) = obere Variante Variante 2 (V2) = untere Variante

Die 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (7. RBV) für den Freistaat Sachsen stellt die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung bis 2035 dar. Ausgehend von den aktuellen demografischen Trends und Strukturen werden die Veränderungen in der Größe und im Altersaufbau der sächsischen Bevölkerung aufgezeigt. Neben den Auswertungen für das Land, die Landkreise und Gemeinden stehen Ergebnisse für ausgewählte Regionstypen wie zum Beispiel Planungsregionen zur Verfügung.

Aus Gründen der statistischen Belastbarkeit sind die regionale und die demografische Gliederungstiefe von Vorausberechnungsergebnissen in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl gestaffelt. Maßgebend ist die amtliche Einwohnerzahl am 31. Dezember 2018.

Staffelung für die Veröffentlichung von regionalisierten Vorausberechnungsergebnissen					
Merkmal	Größenklasse von ... bis unter ... Einwohner				
	unter 5 000	5 000 - 15 000	15 000 - 25 000	25 000 und mehr	
Bevölkerungsfortschreibung					
Insgesamt	x	x	x	x	
Ausgewählte Merkmale	x	x	x	x	
Voraussichtliche Bevölkerung					
Insgesamt	x	x	x	x	
Demografische Indikatoren	x	x	x	x	
Altersgruppen	erwerbsfähiges Alter	x	x	x	
	SEKo		x	x	
	10-Jahresschritte			x	
	Kinder, Jugend, Senioren				x
	5-Jahresschritte				x

x - Daten vorhanden

Weitere Ergebnisse und Auswertungsoptionen stehen in der GENESIS-Online Datenbank bereit. Die Nutzung der sächsischen Datenbank GENESIS-Online ist grundsätzlich kostenfrei und ohne Registrierung möglich. Registrierten Nutzern stehen zusätzliche Funktionalitäten zur Verfügung.

Link zur Genesisdatenbank: <https://www.statistik.sachsen.de/genonline/online/logon>

Nutzerspezifische Regionen

Darüber hinaus bietet das Statistische Landesamt auf Anfrage Ad-hoc-Auswertungen an (prognose@statistik.sachsen.de). Dazu zählen insbesondere Auswertungen nach nutzerspezifisch definierten Aussageeinheiten (Aggregate von Gemeindeergebnissen).

Übersicht der Annahmen

Annahmen für natürliche Bevölkerungsbewegungen

Geburtenverhalten	Sachsen
	Ausgangswert: gewichteter Mittelwert der Jahre 2015 bis 2018
	Variante 1: Anstieg auf 1,67 bis 2029, danach bis 2035 konstant Variante 2: Rückgang auf 1,60 bis 2025, danach bis 2035 konstant Übernahme des Veränderungsfaktors vom Ausgangswert zur V1 bzw. V2 auf gemeindespezifische Geburtenraten
Gemeinden unter 25 000 Einwohner	Ausgangswert: Mittelwert der Jahre 2015 bis 2018
	Variante 1: Anstieg bis 2029 um Veränderungsfaktor, danach konstant Variante 2: Rückgang bis 2025 um Veränderungsfaktor, danach konstant
	Gemeinden über 25 000 Einwohner
Sachsen	Ausgangswert: gewichteter Mittelwert der Jahre 2015 bis 2018
	Variante 1: Anstieg bis 2029 um Veränderungsfaktor, danach konstant Variante 2: Rückgang bis 2025 um Veränderungsfaktor, danach konstant
	Gemeinden unter 25 000 Einwohner
Sachsen	Ausgangswert: gewichteter Mittelwert der Sterberaten der Jahre 2016 bis 2018
	<u>Lebenserwartung Sterbetafel 2016/2018:</u> männlich: 77,97 Jahre weiblich: 83,91 Jahre
	Variante 1 und Variante 2: linearer Anstieg auf Basisannahme 14. KBV (L2) bis 2060
Sachsen	<u>Lebenserwartung 2035 in Sachsen</u> männlich: 80,2 Jahre weiblich: 85,5 Jahre
	Gemeinden
	Ausgangswert: gewichteter Mittelwert der Sterberaten der Jahre 2016 bis 2018
Sachsen	Variante 1 und Variante 2
	• Berechnung der Sterberaten der Annahme 2035 für jede Gemeinde durch lineare Veränderung der jeweiligen Ausgangsrate hin zur (einheitlichen) Basisannahme der 14. KBV bis 2060.
	• für die Altersjahre ab 90 Übernahme der sächsischen Sterberaten

Ausnahme bei kleinen Gemeinden

Für Gemeinden mit weniger als 10 Lebendgeborenen und weniger als 20 Sterbefällen im Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2018 werden die Annahmen für Sachsen übernommen.

Ausnahme bei ausgewählten Gemeinden über 25 000 Einwohner

Für die Städte Freiberg, Plauen, Zwickau, Hoyerswerda, Görlitz und Meißen erfolgte die Bildung der Annahmen für 2029 bzw. 2025 ohne Einbeziehung der Geburtenraten von Frauen mit einer Nationalität aus den als Hauptasylländer definierten Herkunftsstaaten.

Definition Hauptasylländer

Als Hauptasylländer wurden die zwölf häufigsten zugewanderten Nationalitäten aus Herkunftsländern mit kriegerischen Konflikten oder politischer Verfolgung in den Jahren 2016 bis 2018 definiert. Diese decken sich weitgehend mit den häufigsten Nationalitäten bei Empfängern von Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.

Übersicht der Annahmen

Annahmen für räumliche Bevölkerungsbewegungen		
Außenwanderungen	<p>Sachsen</p> <p>Ausgangswert: gewichteter Mittelwert der Jahre 2014, 2017 und 2018</p> <p style="text-align: center;"><u>Wanderungsgewinne im Vorausberechnungszeitraum 2019 bis 2035:</u></p> <p>Variante 1: 282 600 Personen Variante 2: 180 300 Personen</p> <p>Gemeinden</p> <p>Verteilung des Wanderungsaustausches auf Gemeinden erfolgt über Fortzugsraten und Zuzugsquoten (Verteilung der Zuzüge nach Sachsen auf die Gemeinden).</p> <p>Ausgangswert: gewichteter Mittelwert der Jahre 2014, 2017 und 2018</p> <p>Variante 1: • Absenken der Raten und Quoten bis 2030 auf Mittelwert der Jahre 2014, 2017 und 2018 (gewichtet) ohne der Raten von Wanderungsfällen aus den definierten Hauptasylländern</p> <p>Variante 2: • Absenken der Raten und Quoten bis 2025 auf Mittelwert der Jahre 2014, 2017 und 2018 (gewichtet) ohne der Raten von Wanderungsfällen aus den definierten Hauptasylländern</p>	
	Binnenwanderungen	<p>Sachsen</p> <p>Die Binnenwanderungsmuster stabilisieren sich bis 2030 bzw. 2025 weitgehend auf das Wanderungsverhalten ohne Berücksichtigung der Jahre 2015 und 2016.</p> <p>Gemeinden unter 5 000 EW</p> <p>Ausgangswert: gewichteter Mittelwert der Fortzugsraten der Jahre 2012 bis 2018</p> <p>Variante 1: • Absenken bis 2030 auf Mittelwert 2012 bis 2018 (gewichtet) ohne Einbeziehung der Raten von Wanderungsfällen aus den definierten Hauptasylländern</p> <p>Variante 2: • Absenken bis 2025 auf Mittelwert 2012 bis 2018 (gewichtet) ohne Einbeziehung der Raten von Wanderungsfällen aus den definierten Hauptasylländern</p> <p>Gemeinden über 5 000 EW</p> <p>Ausgangswert: gewichteter Mittelwert der Fortzugsraten der Jahre 2012 bis 2014 sowie 2017 und 2018</p> <p>Variante 1 und Variante 2: • Absenken bis 2030 auf gewichteten Mittelwert 2012 bis 2014 sowie 2017 und 2018 ohne Einbeziehung der Raten von Wanderungsfällen aus den definierten Hauptasylländern</p>
<p>Ausnahme bei kleinen Gemeinden</p> <p>Gemeinden mit weniger als 40 Binnenfortzügen im Mittel der Jahre 2012 bis 2018 wurden bei der Annahmenbildung der Außen- und Binnenwanderung der größeren Gemeinde mit ähnlichem Verhalten innerhalb der Verwaltungsgemeinschaft bzw. des Verwaltungsverbandes zugeordnet.</p>		
<p>Definition Hauptasylländer</p> <p>Als Hauptasylländer wurden die zwölf häufigsten zugewanderten Nationalitäten aus Herkunftsländern mit kriegerischen Konflikten oder politischer Verfolgung in den Jahren 2016 bis 2018 definiert. Diese decken sich weitgehend mit den häufigsten Nationalitäten bei Empfängern von Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.</p>		

Methodische Hinweise zur Veröffentlichung der Vorausberechnungsergebnisse für Gemeinden

Vorausberechnungen werden mit zunehmender Regionalisierung immer unsicherer, weil die demografischen Komponenten Geburten, Sterbefälle und Wanderungen stark durch Schwankungen, Zufälligkeiten oder singuläre Ereignisse geprägt sind. Diese demografischen Komponenten werden durch vielfältige äußere Einflüsse und Entwicklungen beeinflusst. Dabei sind kleine Gebietseinheiten anfälliger für regional wirkende politische, gesellschaftliche oder wirtschaftliche Entscheidungen. Aus diesem Grund konnte in der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung nicht die erwartete gemeindenspezifische Entwicklung berücksichtigt werden. Das hieße z. B. die geplante Ausweisung von Bauland aber auch die geplante Schließung eines größeren Betriebes in die Berechnung einfließen zu lassen.

Mit dem Modell der Komponentenfortschreibung unter Berücksichtigung eines Status-quo-Ansatzes ist die ermittelte voraussichtliche Bevölkerungszahl ein rein mathematisches Ergebnis, das sich ausschließlich aus den getroffenen Annahmen ergibt. Die getroffenen Annahmen basieren auf Mittelwerten der Vergangenheit und setzen somit die Entwicklungsrichtungen im Geburtenverhalten, der Sterblichkeit und dem Wanderungsverhalten fort.

Darüber hinaus erfolgt die Berechnung für alle Gemeinden der 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung im Kontext der gesamtsächsischen Entwicklung. So bilden die für Sachsen getroffenen Annahmen auch den Rahmen für die innersächsischen Entwicklungen. Die Vorgabe eines Wanderungssaldos setzt für Sachsen bestimmte Grenzen für Zu- und Fortzüge, die dann im Ergebnis auch Auswirkungen auf die einzelnen Gemeinden haben. Darüber hinaus stehen die sächsischen Gemeinden in Wechselbeziehungen zueinander. Bei der Annahmenbildung kann somit nicht der Fokus auf einzelne Gemeinden gelegt werden.

Um den Wechselwirkungen zwischen Gemeinden Rechnung zu tragen, aber auch um zu verdeutlichen, dass externe Einflüsse keine Berücksichtigung finden, wurden konsequent Berechnungsalgorithmen für die Gemeinden umgesetzt. Diese Berechnungsalgorithmen basieren auf verschiedenen Mittelwerten und deren Fortschreibung für den Vorausberechnungszeitraum. Dabei können bereits zu Beginn des Vorausberechnungszeitraums Abweichungen zur tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung entstehen, je nachdem wie gut der Berechnungsalgorithmus die tatsächliche Entwicklung der Gemeinde abbildet. Die 7. RBV zeigt somit auf, was sein wird, wenn die Verhaltensweisen der jüngeren Vergangenheit auch während des Vorausberechnungszeitraums ihre Gültigkeit behalten.

Die Vorausberechnungsergebnisse können deshalb Basis von planerischen Überlegungen sein, sollten jedoch nicht allein auf das Vorausberechnungsergebnis gerichtet sein, denn Planungen an sich können wiederum Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung haben. Eine Abweichung zwischen tatsächlicher und vorausberechneter Bevölkerung kann somit als Gradmesser für Änderungen der Rahmenbedingungen im gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Bereich interpretiert werden.

Begriffserklärung

Bevölkerungsfortschreibung

Die laufende Fortschreibung der Bevölkerung zwischen den Volkszählungen dient zur Ermittlung der Zahl und der Zusammensetzung der Bevölkerung nach Geschlecht, Alter, Familienstand und Staatsangehörigkeit sowie ihrer Veränderungen für gegebene Zeitpunkte. Basis der jetzigen Fortschreibung ist der Zensus 2011.

Bevölkerung im nichterwerbsfähigen Alter

Zur Bevölkerung im nichterwerbsfähigen Alter zählen die Personen im Alter unter 20 Jahren und die Anzahl der Personen im Alter von 65 und mehr Jahren.

Bevölkerung im nichterwerbsfähigen Alter

Zur Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter zählen die Personen im Alter von 20 bis unter 65 Jahren.

Durchschnittsalter

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird berechnet, indem die Anzahl der Personen je Altersjahr am 31.12. mit dem um 0,5 erhöhten Lebensalter multipliziert wird. Die Summe der so für jedes Einzelaltersjahr ermittelten Werte wird anschließend durch die Gesamtzahl der Personen dividiert. Personen im Alter von 99 und mehr Jahren gehen als Gruppe in die Berechnung ein (Lebensalter 99,5).

Jugendquotient

Der Jugendquotient ist definiert als das Verhältnis der Anzahl der Personen unter 20 Jahren zu 100 Personen derselben Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter.

Altenquotient

Der Altenquotient ist definiert als das Verhältnis der Anzahl der Personen im Alter von 65 und mehr Jahren zu 100 Personen derselben Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter.

Gesamtquotient

Der Gesamtquotient ist definiert als das Verhältnis der Anzahl der Personen einer Bevölkerung im nichterwerbsfähigen Alter zu 100 Personen derselben Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter.

Ergebnisdarstellung für Sachsen

Am Jahresende 2018 lebten knapp 4,08 Millionen Einwohner und Einwohnerinnen in Sachsen. Im Jahr 2035 wird die Einwohnerzahl in Variante 1 voraussichtlich bei 3,95 beziehungsweise in Variante 2 bei 3,81 Millionen Personen liegen. Das bedeutet, 2035 leben voraussichtlich zwischen 132 500 und 263 400 bzw. 3,2 bis 6,5 Prozent weniger Menschen im Freistaat Sachsen als Ende 2018.

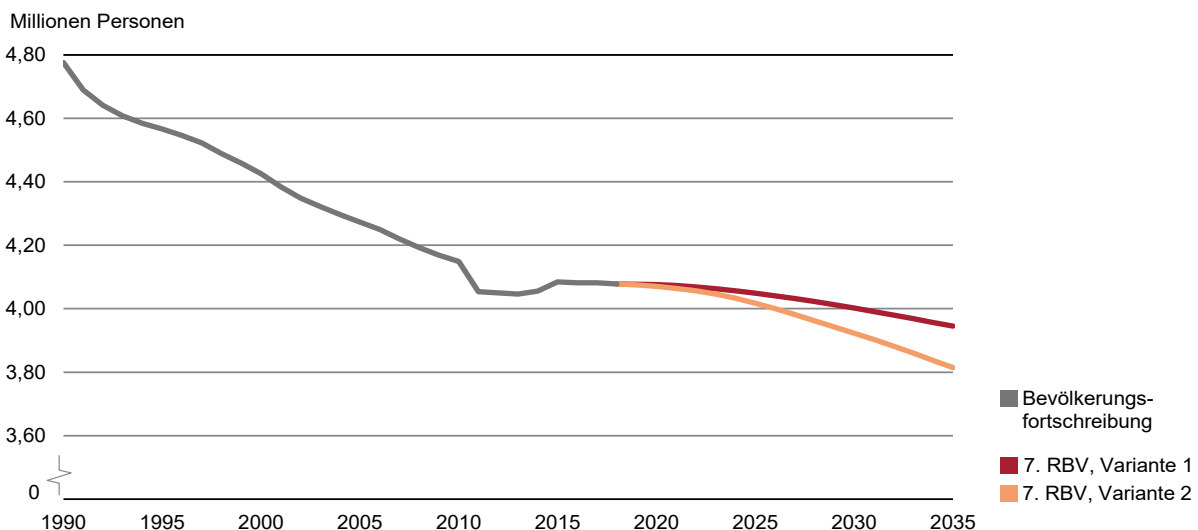
Der Rückgang der Gesamteinwohnerzahl wird von einer fortgesetzten Alterung der Bevölkerung begleitet. Das Durchschnittsalter, ein Indikator für die Alterung einer Bevölkerung, steigt in Sachsen um etwa ein Jahr von derzeit 46,8 Jahre auf 47,4 Jahre bzw. 48,1 Jahre im Jahr 2035.

Bedeutsam sind aber vor allem die sich verändernden Relationen zwischen den Altersgruppen. Ende 2018 waren rund 17 Prozent der Bevölkerung jünger als 20 Jahre. Die Personen im Erwerbsalter von 20 bis unter 65 Jahren stellten knapp 57 Prozent der Bevölkerung. Über ein Viertel (26 Prozent) der sächsischen Bevölkerung war 65 Jahre und älter. Bis zum Ende des Prognosezeitraums 2035 wird der Anteil der unter 20-Jährigen an der Gesamteinwohnerzahl weniger stark steigen (bis zu 0,6 Prozentpunkte) als der der über 65-Jährigen (bis zu 4,4 Prozentpunkte). Dies hat zur Folge, dass der Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamteinwohnerzahl auf bis zu 30,5 Prozent 2035 steigt, während der Anteil der Personen im Erwerbsalter auf 52,1 Prozent um mehr als 4 Prozentpunkte sinkt.

Diese Veränderungen bei den Relationen der Altersgruppen basieren auf zum Teil deutlichen Änderungen in den Besetzungsrängen der einzelnen Altersgruppen. Ende 2018 lebten in Sachsen 707 300 Kinder und Jugendliche unter 20 Jahren. Bis 2035 wird der Bestand in dieser Altersgruppe voraussichtlich um rund 6 Prozent bzw. 44 100 Personen (Variante 2) sinken. Der Rückgang in dieser Altersgruppe wird vom Rückgang der unter 10-Jährigen und dabei insbesondere der unter 6-Jährigen (bis -19 Prozent) bestimmt, der durch den Anstieg der 10- bis unter 20-Jährigen nicht kompensiert werden kann. Die Zahl der ab 65-Jährigen steigt bis 2035 um bis zu 102 600 Personen auf fast 1,2 Millionen. Das ist ein Zuwachs von fast 10 Prozent in Variante 1. Neben der Altersgruppe der 65- bis unter 75-Jährigen nimmt die Altersgruppe der Hochbetagten im Alter von 85 und mehr Jahren überdurchschnittlich zu. Deren Zahl steigt von 141 120 im Jahr 2018 auf bis zu 193 100 Personen im Jahr 2035 (Variante 1). Das entspricht einer Steigerung um fast 37 Prozent.

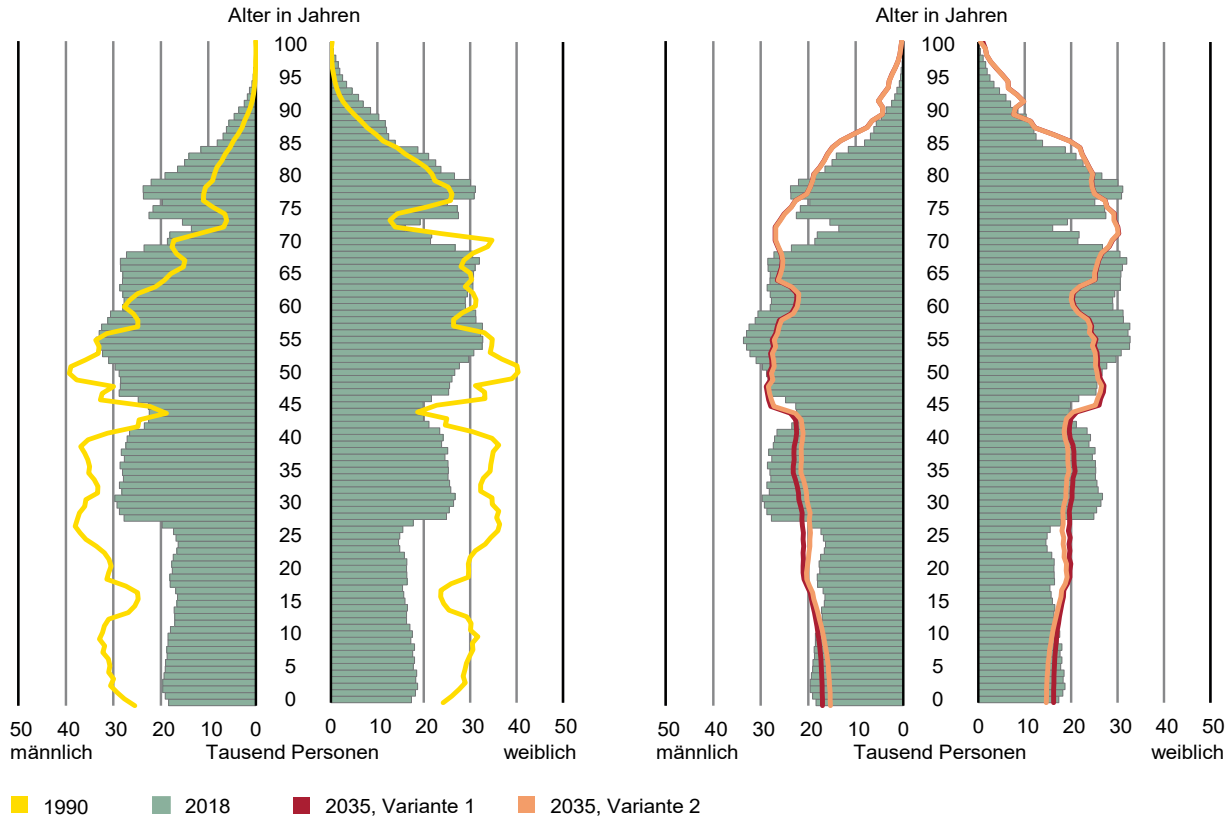
Die Bevölkerung im Erwerbsalter - derzeit 2,3 Millionen Personen - wird im Vergleich dazu deutlich schrumpfen. Ende 2035 werden in dieser Altersgruppe bis zu 316 800 Personen (Variante 2) weniger in Sachsen leben als Ende 2018. Das entspricht einer Verringerung um bis zu 14 Prozent. Die Zahl der Personen, die aus dem Erwerbs- ins Seniorenalter vorrücken wird auch in Zukunft die Zahl der ins Erwerbsalter nachrückenden Personen übersteigen.

Bevölkerung im Freistaat Sachsen 1990 bis 2035



Datenquelle: 1990 bis 2010 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Registerdaten vom 3. Oktober 1990
 2011 bis 2018 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011
 2019 bis 2035 - 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2035

Bevölkerung im Freistaat Sachsen 1990, 2018 und 2035 nach Alter und Geschlecht



Datenquelle: 1990 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Registerdaten vom 3. Oktober 1990
 2018 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011
 2035 - 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2035

Bevölkerung im Freistaat Sachsen 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Kreisfreien Städten und

Kreisfreie Stadt Landkreis Land	Bevölkerungs- fortschreibung 2018	Voraussichtliche Bevölkerung					
		Variante 1			Variante 2		
		2025	2030	2035	2025	2030	2035
Chemnitz, Stadt	247 237	245 420	241 080	236 770	242 760	233 920	225 090
Erzgebirgskreis	337 696	317 210	301 740	286 680	316 000	298 460	280 870
Mittelsachsen	306 185	292 360	282 180	272 560	290 940	278 100	265 190
Vogtlandkreis	227 796	217 000	208 730	200 340	215 530	204 970	194 310
Zwickau	317 531	301 300	289 290	277 920	299 580	284 530	269 760
Dresden, Stadt	554 649	575 210	582 460	587 780	569 200	567 950	563 090
Bautzen	300 880	287 530	277 380	267 340	286 320	274 240	261 970
Görlitz	254 894	243 500	235 330	227 060	241 850	230 850	219 880
Meißen	242 165	235 990	230 560	225 110	234 790	227 120	218 920
Sächsische Schweiz- Osterzgebirge	245 611	243 120	239 550	235 540	242 040	236 570	230 130
Leipzig, Stadt	587 857	637 590	663 310	681 140	628 100	643 460	651 670
Leipzig	257 763	256 500	255 170	253 520	255 180	251 610	247 180
Nordsachsen	197 673	196 620	195 240	193 680	195 290	191 120	186 500
Freistaat Sachsen	4 077 937	4 049 340	4 002 010	3 945 430	4 017 580	3 922 900	3 814 570

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

1. Bevölkerungsentwicklung 1990 bis 2018

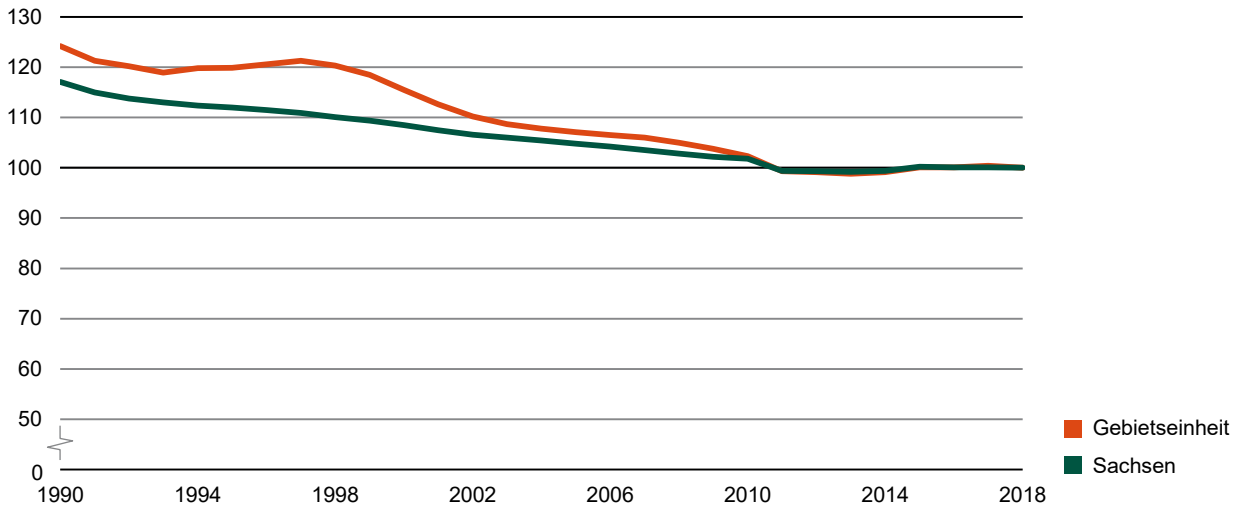
Jahr	Bevölkerungsfortschreibung			
	Gebietseinheit		Sachsen	
	absolut	2018 = 100	absolut	2018 = 100
1990	25 855	124,2	4 775 914	117,1
1991	25 251	121,3	4 690 246	115,0
1992	25 023	120,2	4 641 108	113,8
1993	24 751	118,9	4 607 775	113,0
1994	24 934	119,8	4 584 345	112,4
1995	24 955	119,9	4 566 603	112,0
1996	25 101	120,6	4 545 702	111,5
1997	25 260	121,3	4 522 412	110,9
1998	25 040	120,3	4 489 415	110,1
1999	24 673	118,5	4 459 686	109,4
2000	24 035	115,5	4 425 581	108,5
2001	23 435	112,6	4 384 192	107,5
2002	22 937	110,2	4 349 059	106,6
2003	22 621	108,7	4 321 437	106,0
2004	22 449	107,8	4 296 284	105,4
2005	22 305	107,1	4 273 754	104,8
2006	22 164	106,5	4 249 774	104,2
2007	22 057	106,0	4 220 200	103,5
2008	21 853	105,0	4 192 801	102,8
2009	21 600	103,8	4 168 732	102,2
2010	21 297	102,3	4 149 477	101,8
2011	20 669	99,3	4 054 182	99,4
2012	20 629	99,1	4 050 204	99,3
2013	20 560	98,8	4 046 385	99,2
2014	20 631	99,1	4 055 274	99,4
2015	20 831	100,1	4 084 851	100,2
2016	20 841	100,1	4 081 783	100,1
2017	20 899	100,4	4 081 308	100,1
2018	20 817	100	4 077 937	100

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

Abb. 1 Bevölkerungsentwicklung 1990 bis 2018

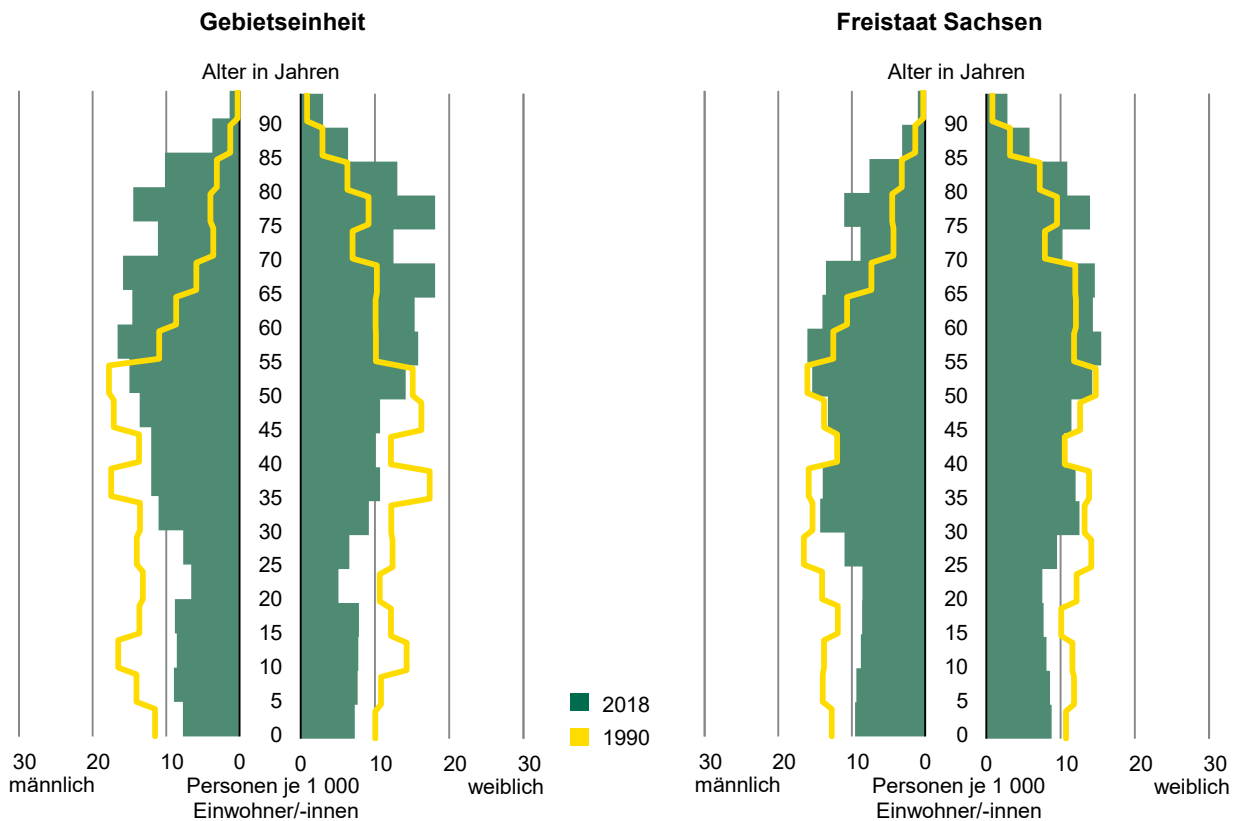
2018 = 100



Datenquelle: Bevölkerungsfortschreibung

Abb. 2 Altersstruktur der Bevölkerung 1990 und 2018¹⁾

durchschnittliche Anzahl Personen je 1 000 Einwohner/-innen



1) Die Grafiken stellen die durchschnittliche Anzahl von Männern bzw. Frauen je 1 000 Einwohner/-innen in Gruppen von jeweils fünf Einzelaltersjahren dar.

Lesebeispiel: Im Freistaat Sachsen lebten 2018 in den Altersjahren 25 bis 29 durchschnittlich 11 Männer je 1 000 männliche Einwohner.

Datenquelle: Bevölkerungsfortschreibung

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

2. Demografische Indikatoren zur Bevölkerungsentwicklung 1990, 2011 und 2014 bis 2018

Merkmal	Bevölkerungsfortschreibung						
	1990	2011	2014	2015	2016	2017	2018

Gebietseinheit

	je 100						
Demografische Quotienten							
Jugendquotient	42,3	24,9	27,3	28,8	29,5	29,9	31,2
Altenquotient	23,0	49,2	52,3	53,8	57,4	60,0	62,9
Gesamtquotient	65,4	74,1	79,6	82,5	86,9	89,9	94,1
	Jahre						
Durchschnittsalter							
Männlich	36,0	46,7	47,5	47,3	47,8	48,1	48,2
Weiblich	40,9	50,3	50,8	51,0	51,3	51,6	51,8
Insgesamt	38,6	48,6	49,2	49,2	49,6	49,9	50,1
	Männer je 100 Frauen						
Geschlechterproportion	89,1	91,0	90,6	92,4	92,1	91,6	91,8
	Einwohner/-innen je km ²						
Bevölkerungsdichte	999	799	797	805	805	808	804

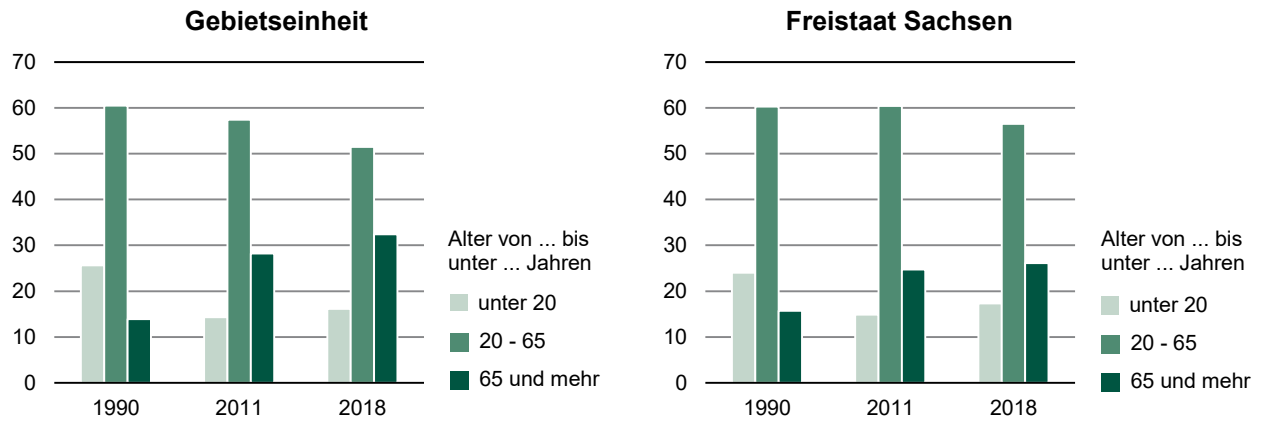
Freistaat Sachsen

	je 100						
Demografische Quotienten							
Jugendquotient	39,8	24,6	26,9	28,2	29,3	30,1	30,7
Altenquotient	26,1	41,0	42,2	43,0	44,3	45,4	46,3
Gesamtquotient	65,9	65,5	69,1	71,1	73,6	75,4	77,0
	Jahre						
Durchschnittsalter							
Männlich	36,7	44,5	44,8	44,7	44,8	44,9	45,0
Weiblich	41,9	48,3	48,5	48,4	48,4	48,5	48,5
Insgesamt	39,4	46,4	46,7	46,6	46,7	46,7	46,8
	Männer je 100 Frauen						
Geschlechterproportion	89,1	95,3	96,1	97,0	97,0	97,1	97,2
	Einwohner/-innen je km ²						
Bevölkerungsdichte	259	220	220	221	221	221	221

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

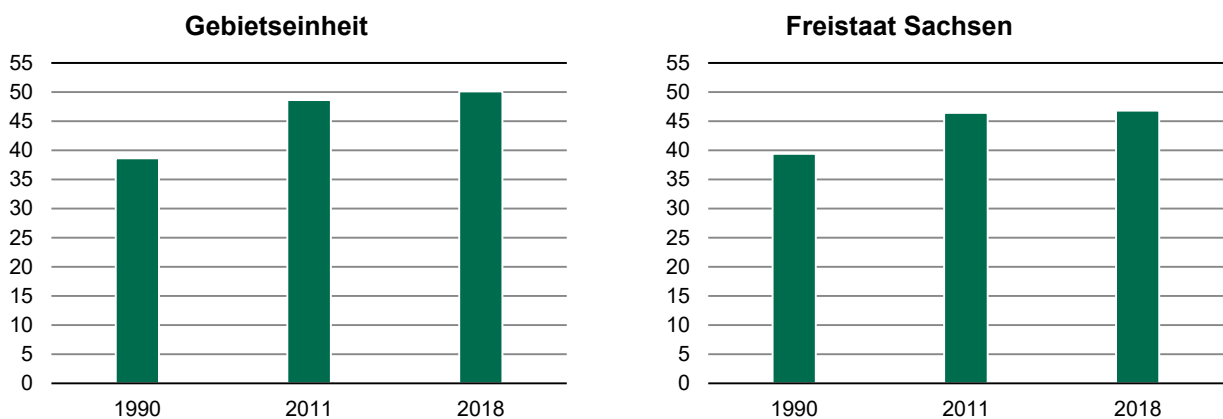
Gemeinde Coswig, Stadt

Abb. 3 Bevölkerung 1990, 2011 und 2018 nach Altersgruppen
in Prozent



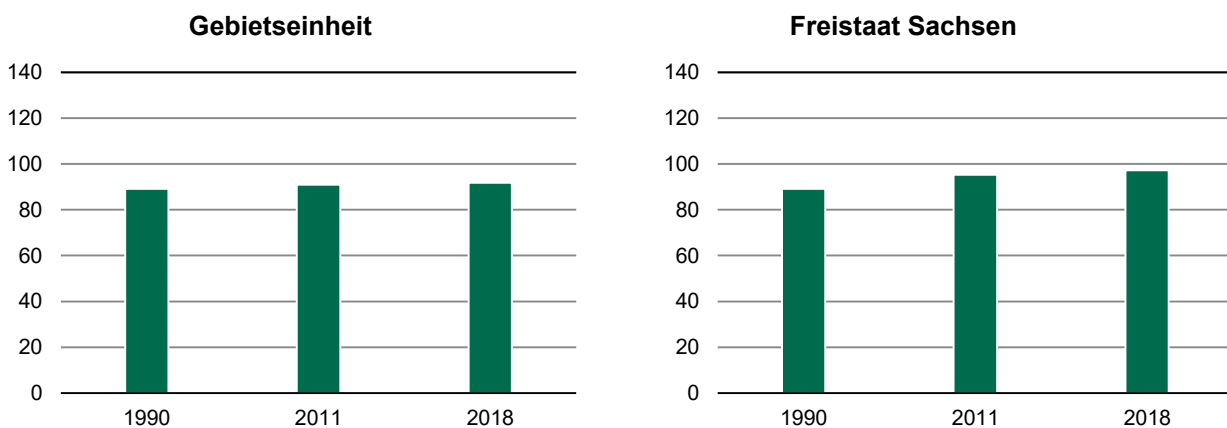
Datenquelle: Bevölkerungsforschung

Abb. 4 Durchschnittsalter der Bevölkerung 1990, 2011 und 2018
in Jahren



Datenquelle: Bevölkerungsforschung

Abb. 5 Geschlechterproportion 1990, 2011 und 2018
Männer je 100 Frauen



Datenquelle: Bevölkerungsforschung

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

3. Bevölkerung 1990, 2011 und 2014 bis 2018 nach Geschlecht und ausgewählten Altersgruppen

Merkmal	Bevölkerungsfortschreibung						
	1990	2011	2014	2015	2016	2017	2018
	absolut						
Bevölkerung							
Männlich	12 183	9 846	9 804	10 004	9 994	9 989	9 966
Weiblich	13 672	10 823	10 827	10 827	10 847	10 910	10 851
Insgesamt	25 855	20 669	20 631	20 831	20 841	20 899	20 817
Alter von... bis unter ... Jahren							
unter 20	6 621	2 958	3 136	3 284	3 289	3 293	3 351
20 - 65	15 635	11 874	11 486	11 412	11 153	11 007	10 725
65 und mehr	3 599	5 837	6 009	6 135	6 399	6 599	6 741
Insgesamt	25 855	20 669	20 631	20 831	20 841	20 899	20 817
unter 5	1 386	776	790	798	777	778	779
5 - 10	1 593	806	807	821	840	847	862
10 - 15	1 980	780	855	855	850	865	845
15 - 20	1 662	596	684	810	822	803	865
20 - 25	1 528	963	641	574	584	612	603
25 - 30	1 695	1 002	992	994	922	811	738
30 - 35	1 658	1 007	1 070	1 116	1 089	1 047	1 047
35 - 40	2 251	987	1 096	1 129	1 139	1 204	1 179
40 - 45	1 664	1 334	1 146	1 115	1 077	1 127	1 147
45 - 50	2 152	1 665	1 439	1 398	1 382	1 321	1 256
50 - 55	2 115	1 550	1 715	1 726	1 685	1 627	1 513
55 - 60	1 358	1 752	1 543	1 510	1 544	1 590	1 683
60 - 65	1 214	1 614	1 844	1 850	1 731	1 668	1 559
65 - 70	1 059	1 484	1 221	1 332	1 544	1 633	1 772
70 - 75	695	1 864	1 817	1 631	1 409	1 368	1 232
75 - 80	865	1 125	1 481	1 575	1 700	1 669	1 702
80 - 85	620	765	788	866	977	1 115	1 211
85 und mehr	360	599	702	731	769	814	824
Insgesamt	25 855	20 669	20 631	20 831	20 841	20 899	20 817
unter 6	1 659	938	945	969	957	949	949
6 - 10	1 320	644	652	650	660	676	692
10 - 17	2 653	1 026	1 136	1 203	1 224	1 195	1 189
17 - 19	632	232	296	302	290	350	373
19 - 25	1 885	1 081	748	734	742	735	751
Zusammen	8 149	3 921	3 777	3 858	3 873	3 905	3 954
65 - 75	1 754	3 348	3 038	2 963	2 953	3 001	3 004
75 - 85	1 485	1 890	2 269	2 441	2 677	2 784	2 913
85 und mehr	360	599	702	731	769	814	824
Zusammen	3 599	5 837	6 009	6 135	6 399	6 599	6 741

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

Noch 3. Bevölkerung 1990, 2011 und 2014 bis 2018 nach Geschlecht und ausgewählten Altersgruppen

Merkmal	Bevölkerungsfortschreibung						
	1990	2011	2014	2015	2016	2017	2018
	%						
Bevölkerung							
Männlich	47,1	47,6	47,5	48,0	48,0	47,8	47,9
Weiblich	52,9	52,4	52,5	52,0	52,0	52,2	52,1
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100
Alter von... bis unter ... Jahren							
unter 20	25,6	14,3	15,2	15,8	15,8	15,8	16,1
20 - 65	60,5	57,4	55,7	54,8	53,5	52,7	51,5
65 und mehr	13,9	28,2	29,1	29,5	30,7	31,6	32,4
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100
unter 5	5,4	3,8	3,8	3,8	3,7	3,7	3,7
5 - 10	6,2	3,9	3,9	3,9	4,0	4,1	4,1
10 - 15	7,7	3,8	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1
15 - 20	6,4	2,9	3,3	3,9	3,9	3,8	4,2
20 - 25	5,9	4,7	3,1	2,8	2,8	2,9	2,9
25 - 30	6,6	4,8	4,8	4,8	4,4	3,9	3,5
30 - 35	6,4	4,9	5,2	5,4	5,2	5,0	5,0
35 - 40	8,7	4,8	5,3	5,4	5,5	5,8	5,7
40 - 45	6,4	6,5	5,6	5,4	5,2	5,4	5,5
45 - 50	8,3	8,1	7,0	6,7	6,6	6,3	6,0
50 - 55	8,2	7,5	8,3	8,3	8,1	7,8	7,3
55 - 60	5,3	8,5	7,5	7,2	7,4	7,6	8,1
60 - 65	4,7	7,8	8,9	8,9	8,3	8,0	7,5
65 - 70	4,1	7,2	5,9	6,4	7,4	7,8	8,5
70 - 75	2,7	9,0	8,8	7,8	6,8	6,5	5,9
75 - 80	3,3	5,4	7,2	7,6	8,2	8,0	8,2
80 - 85	2,4	3,7	3,8	4,2	4,7	5,3	5,8
85 und mehr	1,4	2,9	3,4	3,5	3,7	3,9	4,0
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100
unter 6	20,4	23,9	25,0	25,1	24,7	24,3	24,0
6 - 10	16,2	16,4	17,3	16,8	17,0	17,3	17,5
10 - 17	32,6	26,2	30,1	31,2	31,6	30,6	30,1
17 - 19	7,8	5,9	7,8	7,8	7,5	9,0	9,4
19 - 25	23,1	27,6	19,8	19,0	19,2	18,8	19,0
Zusammen	100	100	100	100	100	100	100
65 - 75	48,7	57,4	50,6	48,3	46,1	45,5	44,6
75 - 85	41,3	32,4	37,8	39,8	41,8	42,2	43,2
85 und mehr	10,0	10,3	11,7	11,9	12,0	12,3	12,2
Zusammen	100	100	100	100	100	100	100

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

4. Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung 2019 bis 2035

Jahr	Gebietseinheit		Sachsen	
	absolut	2018 = 100	absolut	2018 = 100
2018 ¹⁾	20 817	100	4 077 937	100

Variante 1

2019	20 780	99,8	4 077 480	100,0
2020	20 730	99,6	4 075 740	99,9
2021	20 670	99,3	4 072 880	99,9
2022	20 600	99,0	4 068 730	99,8
2023	20 520	98,6	4 063 320	99,6
2024	20 430	98,1	4 056 810	99,5
2025	20 330	97,6	4 049 340	99,3
2026	20 230	97,2	4 041 070	99,1
2027	20 120	96,7	4 032 090	98,9
2028	20 020	96,2	4 022 570	98,6
2029	19 910	95,7	4 012 690	98,4
2030	19 800	95,1	4 002 010	98,1
2031	19 700	94,6	3 990 970	97,9
2032	19 590	94,1	3 979 670	97,6
2033	19 490	93,6	3 968 270	97,3
2034	19 390	93,1	3 956 840	97,0
2035	19 290	92,7	3 945 430	96,8

Variante 2

2019	20 770	99,8	4 074 940	99,9
2020	20 710	99,5	4 070 360	99,8
2021	20 650	99,2	4 064 200	99,7
2022	20 560	98,8	4 056 110	99,5
2023	20 470	98,3	4 045 930	99,2
2024	20 350	97,8	4 033 020	98,9
2025	20 230	97,2	4 017 580	98,5
2026	20 090	96,5	4 000 200	98,1
2027	19 960	95,9	3 981 550	97,6
2028	19 810	95,2	3 962 250	97,2
2029	19 670	94,5	3 942 660	96,7
2030	19 530	93,8	3 922 900	96,2
2031	19 380	93,1	3 902 830	95,7
2032	19 240	92,4	3 882 080	95,2
2033	19 090	91,7	3 860 290	94,7
2034	18 940	91,0	3 837 340	94,1
2035	18 790	90,3	3 814 570	93,5

1) Bevölkerungsfortschreibung

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

Abb. 6 Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2035
2018 = 100

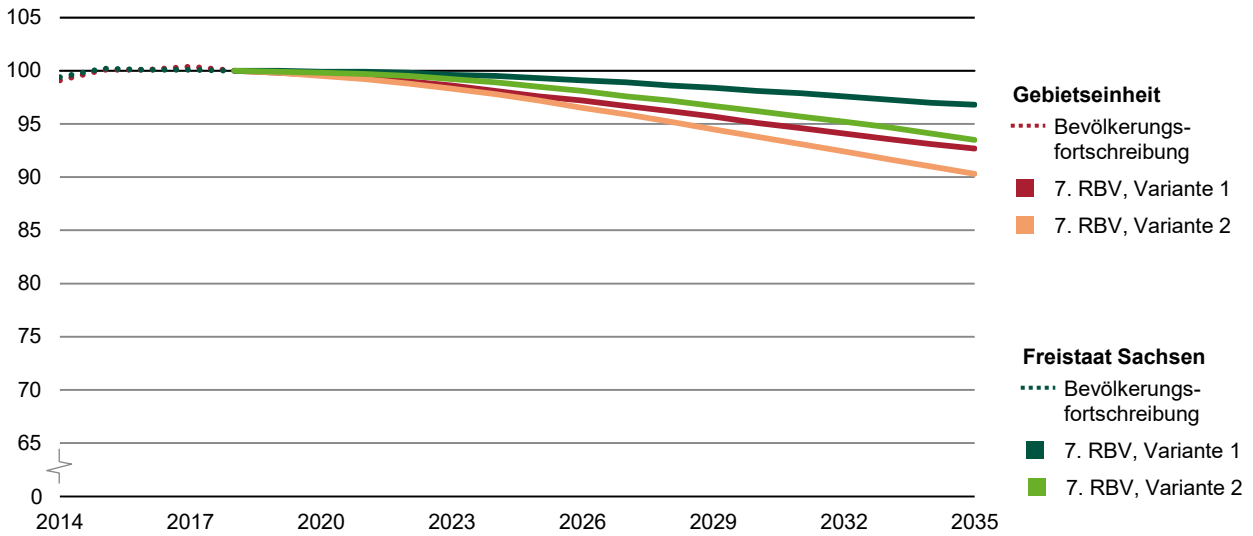
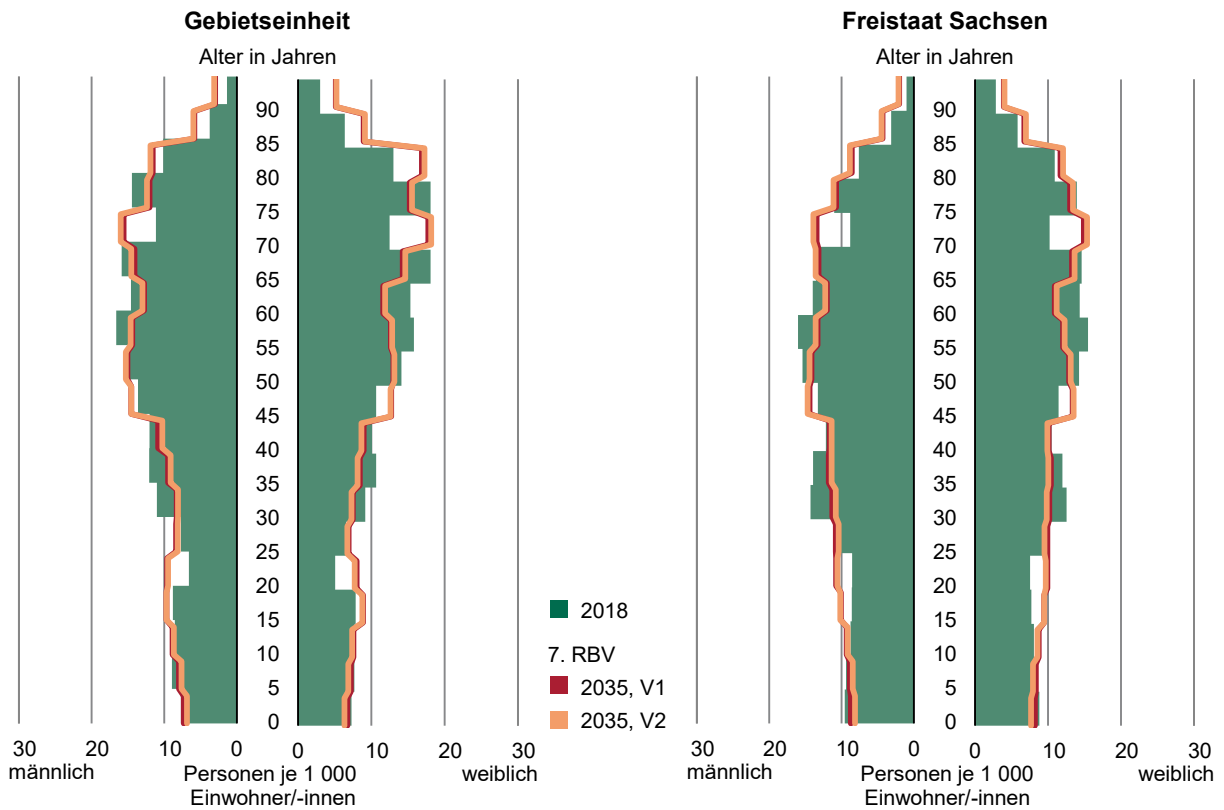


Abb. 7 Altersstruktur der Bevölkerung 2018 und 2035¹⁾
durchschnittliche Anzahl Personen je 1 000 Einwohner/-innen



1) Die Grafiken stellen die durchschnittliche Anzahl von Männern bzw. Frauen je 1 000 Einwohner/-innen in Gruppen von jeweils fünf Einzelaltersjahren dar.
Lesebeispiel: Im Freistaat Sachsen lebten 2018 in den Altersjahren 25 bis 29 durchschnittlich 11 Männer je 1 000 männliche Einwohner.

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

5. Demografische Indikatoren zur Bevölkerungsentwicklung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035

Merkmal	Gebietseinheit			
	Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung		
		2018	2025	2030

Variante 1

	je 100			
Demografische Quotienten				
Jugendquotient	31,2	32,9	33,9	33,2
Altenquotient	62,9	69,5	74,9	74,6
Gesamtquotient	94,1	102,4	108,7	107,9
	Jahre			
Durchschnittsalter				
Männlich	48,2	48,9	49,1	49,1
Weiblich	51,8	52,9	53,1	53,1
Insgesamt	50,1	51,0	51,2	51,2
		Männer je 100 Frauen		
Geschlechterproportion	91,8	90,8	90,8	91,5
		Einwohner/-innen je km ²		
Bevölkerungsdichte	804	786	765	745

Variante 2

	je 100			
Demografische Quotienten				
Jugendquotient	31,2	32,6	33,4	32,5
Altenquotient	62,9	69,8	76,1	77,1
Gesamtquotient	94,1	102,5	109,5	109,6
	Jahre			
Durchschnittsalter				
Männlich	48,2	49,0	49,4	49,7
Weiblich	51,8	53,0	53,5	53,6
Insgesamt	50,1	51,1	51,5	51,8
		Männer je 100 Frauen		
Geschlechterproportion	91,8	90,9	90,8	91,2
		Einwohner/-innen je km ²		
Bevölkerungsdichte	804	782	755	726

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Freistaat Sachsen

Noch 5. Demografische Indikatoren zur Bevölkerungsentwicklung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035

Merkmal	Freistaat Sachsen			
	Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung		
	2018	2025	2030	2035

Variante 1

	je 100			
Demografische Quotienten				
Jugendquotient	30,7	33,4	34,3	34,1
Altenquotient	46,3	50,9	55,1	56,5
Gesamtquotient	77,0	84,3	89,4	90,6
		Jahre		
Durchschnittsalter				
Männlich	45,0	45,4	45,7	46,0
Weiblich	48,5	48,7	48,8	48,9
Insgesamt	46,8	47,1	47,3	47,4
		Männer je 100 Frauen		
Geschlechterproportion	97,2	98,0	98,5	99,0
		Einwohner/-innen je km ²		
Bevölkerungsdichte	221	219	217	214

Variante 2

	je 100			
Demografische Quotienten				
Jugendquotient	30,7	33,2	33,9	33,4
Altenquotient	46,3	51,3	56,3	58,6
Gesamtquotient	77,0	84,6	90,2	91,9
		Jahre		
Durchschnittsalter				
Männlich	45,0	45,6	46,1	46,6
Weiblich	48,5	48,8	49,2	49,5
Insgesamt	46,8	47,2	47,7	48,1
		Männer je 100 Frauen		
Geschlechterproportion	97,2	98,0	98,4	98,6
		Einwohner/-innen je km ²		
Bevölkerungsdichte	221	218	213	207

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

6. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen

Merkmal	Gebietseinheit						
	Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung			Veränderung ... gegenüber 2018		
		2018	2025	2030	2035	2025	2030
	absolut				%		

Variante 1

Bevölkerung

Männlich	9 966	9 670	9 430	9 220	-3,0	-5,4	-7,5
Weiblich	10 851	10 660	10 380	10 070	-1,8	-4,3	-7,2
Insgesamt	20 817	20 330	19 800	19 290	-2,4	-4,9	-7,3

Alter von... bis unter ... Jahren

unter 20	3 351	3 300	3 210	3 080	-1,5	-4,1	-8,0
20 - 65	10 725	10 050	9 490	9 280	-6,3	-11,5	-13,5
65 und mehr	6 741	6 980	7 100	6 930	3,6	5,4	2,8
Insgesamt	20 817	20 330	19 800	19 290	-2,4	-4,9	-7,3

Variante 2

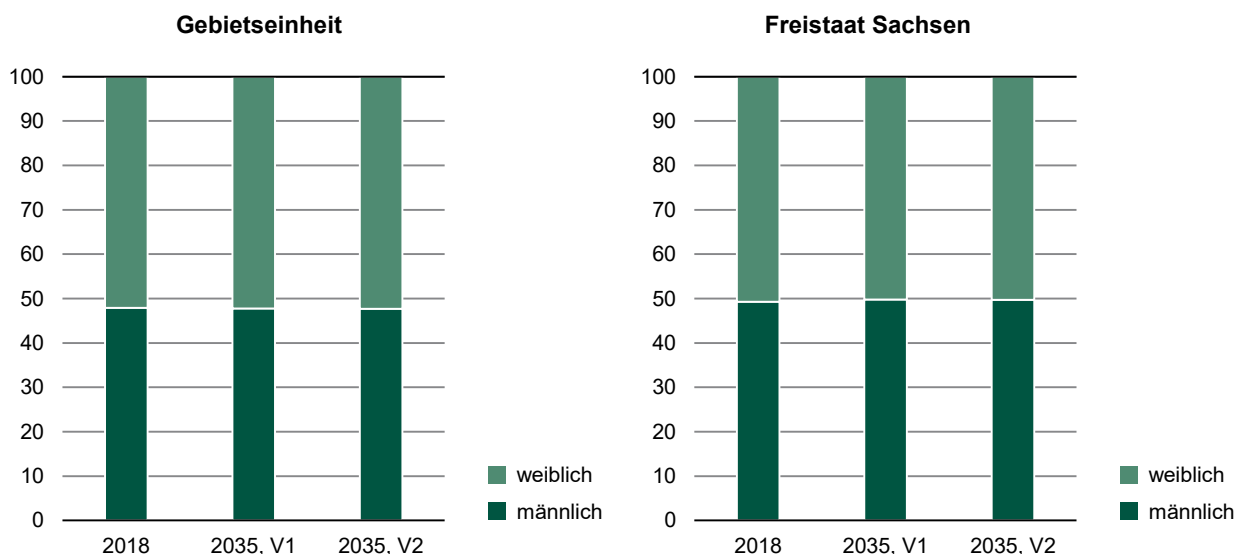
Bevölkerung

Männlich	9 966	9 630	9 290	8 960	-3,4	-6,8	-10,1
Weiblich	10 851	10 600	10 230	9 830	-2,4	-5,7	-9,4
Insgesamt	20 817	20 230	19 530	18 790	-2,8	-6,2	-9,7

Alter von... bis unter ... Jahren

unter 20	3 351	3 260	3 110	2 910	-2,7	-7,2	-13,0
20 - 65	10 725	9 990	9 320	8 960	-6,9	-13,1	-16,4
65 und mehr	6 741	6 980	7 100	6 910	3,5	5,3	2,6
Insgesamt	20 817	20 230	19 530	18 790	-2,8	-6,2	-9,7

Abb. 8 Bevölkerung 2018 und 2035 nach Geschlecht
in Prozent



7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

Noch 6. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen

Merkmal	Gebietseinheit				Sachsen			
	Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung			Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung		
	2018	2025	2030	2035	2018	2025	2030	2035
	%							

Variante 1

Bevölkerung

Männlich	47,9	47,6	47,6	47,8	49,3	49,5	49,6	49,8
Weiblich	52,1	52,4	52,4	52,2	50,7	50,5	50,4	50,2
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

Alter von... bis
unter ... Jahren

unter 20	16,1	16,2	16,2	16,0	17,3	18,1	18,1	17,9
20 - 65	51,5	49,4	47,9	48,1	56,5	54,3	52,8	52,5
65 und mehr	32,4	34,3	35,9	35,9	26,1	27,6	29,1	29,6
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

Variante 2

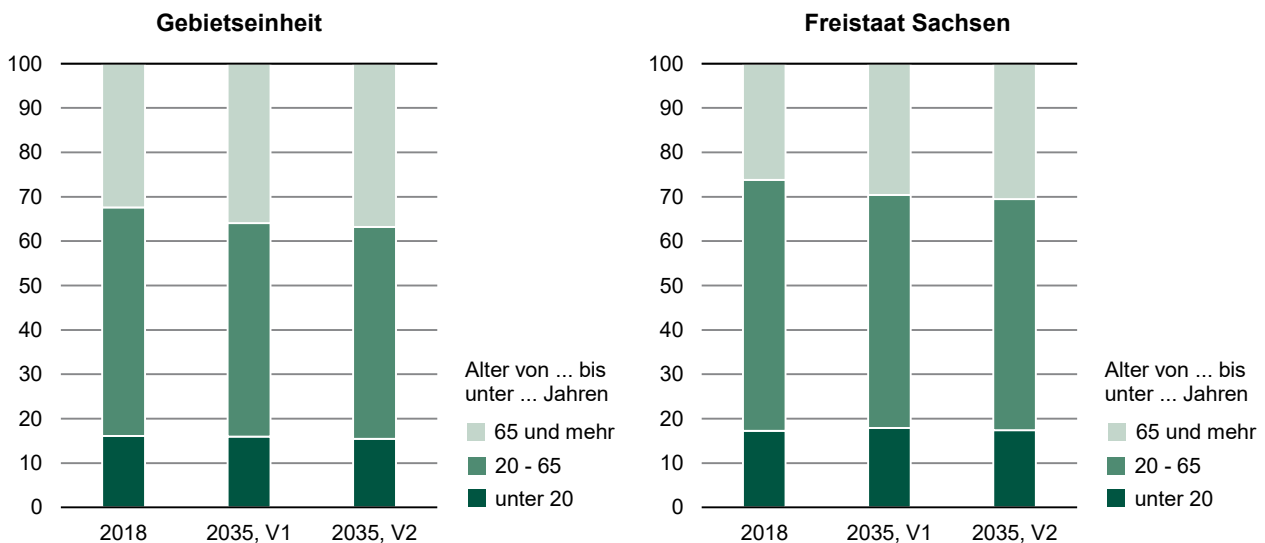
Bevölkerung

Männlich	47,9	47,6	47,6	47,7	49,3	49,5	49,6	49,7
Weiblich	52,1	52,4	52,4	52,3	50,7	50,5	50,4	50,3
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

Alter von... bis
unter ... Jahren

unter 20	16,1	16,1	15,9	15,5	17,3	18,0	17,8	17,4
20 - 65	51,5	49,4	47,7	47,7	56,5	54,2	52,6	52,1
65 und mehr	32,4	34,5	36,3	36,8	26,1	27,8	29,6	30,5
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

Abb. 9 Bevölkerung 2018 und 2035 nach Altersgruppen
in Prozent



7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

7. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen (SEKo)

Merkmal	Gebietseinheit						
	Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung			Veränderung ... gegenüber 2018		
		2018	2025	2030	2035	2025	2030
	absolut				%		

Variante 1

Alter von... bis unter ... Jahren	Insgesamt						
unter 6	949	850	820	820	-10,0	-14,0	-14,0
6 - 15	1 537	1 570	1 470	1 380	2,3	-4,4	-10,5
15 - 25	1 468	1 630	1 710	1 740	10,8	16,7	18,3
25 - 40	2 964	2 490	2 240	2 350	-16,1	-24,3	-20,7
40 - 65	7 158	6 810	6 460	6 090	-4,9	-9,8	-15,0
65 und mehr	6 741	6 980	7 100	6 930	3,6	5,4	2,8
Insgesamt	20 817	20 330	19 800	19 290	-2,4	-4,9	-7,3
	männlich						
unter 6	461	430	410	410	-7,8	-11,9	-11,9
6 - 15	794	800	750	700	0,6	-6,2	-11,3
15 - 25	767	840	890	890	9,5	16,3	15,6
25 - 40	1 532	1 270	1 140	1 200	-17,3	-25,4	-21,5
40 - 65	3 576	3 440	3 290	3 120	-3,7	-8,0	-12,9
65 und mehr	2 836	2 900	2 950	2 900	2,2	4,0	2,4
Insgesamt	9 966	9 670	9 430	9 220	-3,0	-5,4	-7,5
	weiblich						
unter 6	488	430	410	410	-12,1	-16,0	-16,0
6 - 15	743	770	730	670	4,0	-2,4	-9,7
15 - 25	701	790	820	850	12,1	17,1	21,1
25 - 40	1 432	1 220	1 100	1 150	-14,9	-23,1	-19,8
40 - 65	3 582	3 360	3 170	2 970	-6,1	-11,6	-17,1
65 und mehr	3 905	4 090	4 150	4 020	4,6	6,4	3,0
Insgesamt	10 851	10 660	10 380	10 070	-1,8	-4,3	-7,2

Variante 2

Alter von... bis unter ... Jahren	Insgesamt						
unter 6	949	830	770	750	-12,5	-19,3	-21,0
6 - 15	1 537	1 560	1 430	1 300	1,4	-6,8	-15,5
15 - 25	1 468	1 620	1 680	1 670	10,2	14,7	13,7
25 - 40	2 964	2 460	2 160	2 220	-17,1	-27,1	-25,0
40 - 65	7 158	6 790	6 390	5 940	-5,2	-10,7	-17,1
65 und mehr	6 741	6 980	7 100	6 910	3,5	5,3	2,6
Insgesamt	20 817	20 230	19 530	18 790	-2,8	-6,2	-9,7
	männlich						
unter 6	461	410	380	370	-10,4	-17,4	-19,1
6 - 15	794	790	730	670	-0,1	-8,7	-16,2
15 - 25	767	840	880	860	9,3	14,9	11,7
25 - 40	1 532	1 260	1 100	1 140	-18,0	-27,9	-25,8
40 - 65	3 576	3 430	3 250	3 030	-4,0	-9,0	-15,2
65 und mehr	2 836	2 900	2 950	2 900	2,1	4,0	2,3
Insgesamt	9 966	9 630	9 290	8 960	-3,4	-6,8	-10,1
	weiblich						
unter 6	488	420	390	380	-14,5	-21,1	-22,7
6 - 15	743	770	710	630	3,1	-4,8	-14,8
15 - 25	701	780	800	810	11,3	14,6	15,8
25 - 40	1 432	1 200	1 060	1 090	-16,3	-26,2	-24,0
40 - 65	3 582	3 350	3 140	2 910	-6,4	-12,5	-18,9
65 und mehr	3 905	4 080	4 150	4 010	4,5	6,2	2,7
Insgesamt	10 851	10 600	10 230	9 830	-2,4	-5,7	-9,4

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

Noch 7. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen (SEKo)

Merkmal	Gebietseinheit				Sachsen			
	Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung			Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung		
		2018	2025	2030		2035	2018	2025
%								

Variante 1

Alter von... bis unter ... Jahren	Insgesamt							
unter 6	4,6	4,2	4,1	4,2	5,5	5,1	5,0	5,1
6 - 15	7,4	7,7	7,4	7,1	7,8	8,4	8,3	7,9
15 - 25	7,1	8,0	8,6	9,0	8,1	9,2	9,8	10,1
25 - 40	14,2	12,2	11,3	12,2	18,3	16,5	15,4	16,1
40 - 65	34,4	33,5	32,6	31,5	34,2	33,2	32,5	31,2
65 und mehr	32,4	34,3	35,9	35,9	26,1	27,6	29,1	29,6
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
	männlich							
unter 6	4,6	4,4	4,3	4,4	5,7	5,3	5,2	5,2
6 - 15	8,0	8,3	7,9	7,6	8,1	8,8	8,6	8,2
15 - 25	7,7	8,7	9,5	9,6	8,6	9,6	10,2	10,4
25 - 40	15,4	13,1	12,1	13,0	19,6	17,5	16,4	16,9
40 - 65	35,9	35,6	34,9	33,8	35,4	34,6	34,0	32,7
65 und mehr	28,5	30,0	31,3	31,5	22,6	24,2	25,8	26,5
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
	weiblich							
unter 6	4,5	4,0	4,0	4,1	5,3	5,0	4,8	4,9
6 - 15	6,8	7,3	7,0	6,7	7,5	8,1	8,0	7,7
15 - 25	6,5	7,4	7,9	8,4	7,6	8,8	9,4	9,7
25 - 40	13,2	11,4	10,6	11,4	17,0	15,5	14,5	15,3
40 - 65	33,0	31,6	30,5	29,5	33,0	31,7	31,0	29,7
65 und mehr	36,0	38,3	40,0	39,9	29,6	31,0	32,3	32,7
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

Variante 2

Alter von... bis unter ... Jahren	Insgesamt							
unter 6	4,6	4,1	3,9	4,0	5,5	5,0	4,8	4,8
6 - 15	7,4	7,7	7,3	6,9	7,8	8,4	8,2	7,7
15 - 25	7,1	8,0	8,6	8,9	8,1	9,1	9,7	10,0
25 - 40	14,2	12,1	11,1	11,8	18,3	16,3	15,0	15,5
40 - 65	34,4	33,6	32,7	31,6	34,2	33,3	32,8	31,6
65 und mehr	32,4	34,5	36,3	36,8	26,1	27,8	29,6	30,5
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
	männlich							
unter 6	4,6	4,3	4,1	4,2	5,7	5,2	4,9	4,9
6 - 15	8,0	8,2	7,8	7,4	8,1	8,8	8,5	8,0
15 - 25	7,7	8,7	9,5	9,6	8,6	9,5	10,1	10,4
25 - 40	15,4	13,1	11,9	12,7	19,6	17,4	15,9	16,3
40 - 65	35,9	35,7	35,0	33,8	35,4	34,8	34,3	33,1
65 und mehr	28,5	30,1	31,7	32,4	22,6	24,4	26,2	27,4
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100
	weiblich							
unter 6	4,5	3,9	3,8	3,8	5,3	4,8	4,6	4,6
6 - 15	6,8	7,2	6,9	6,4	7,5	8,1	7,9	7,5
15 - 25	6,5	7,4	7,8	8,3	7,6	8,7	9,3	9,6
25 - 40	13,2	11,3	10,3	11,1	17,0	15,3	14,1	14,7
40 - 65	33,0	31,6	30,6	29,6	33,0	31,8	31,2	30,0
65 und mehr	36,0	38,5	40,5	40,8	29,6	31,2	32,9	33,6
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

8. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen (10-Jahresschritte)

Merkmal	Gebietseinheit						
	Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung			Veränderung ... gegenüber 2018		
		2018	2025	2030	2035	2025	2030
	absolut				%		

Variante 1

Alter von... bis
unter ... Jahren

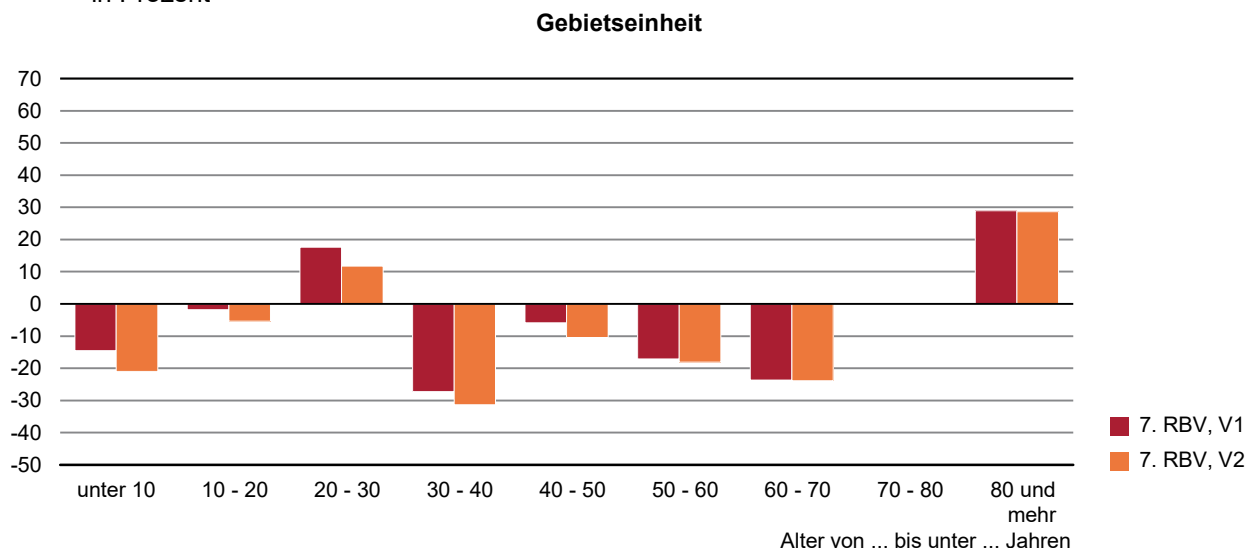
unter 10	1 641	1 530	1 430	1 400	-6,9	-12,7	-14,5
10 - 20	1 710	1 770	1 780	1 680	3,7	4,1	-1,8
20 - 30	1 341	1 400	1 470	1 580	4,3	9,8	17,6
30 - 40	2 226	1 840	1 560	1 620	-17,4	-30,0	-27,3
40 - 50	2 403	2 540	2 590	2 260	5,7	7,7	-5,9
50 - 60	3 196	2 590	2 480	2 650	-19,1	-22,4	-17,1
60 - 70	3 331	3 120	3 040	2 540	-6,4	-8,9	-23,7
70 - 80	2 934	2 910	3 000	2 940	-0,7	2,4	0
80 und mehr	2 035	2 630	2 450	2 620	29,2	20,5	28,9
Insgesamt	20 817	20 330	19 800	19 290	-2,4	-4,9	-7,3

Variante 2

Alter von... bis
unter ... Jahren

unter 10	1 641	1 500	1 360	1 300	-8,8	-17,2	-21,0
10 - 20	1 710	1 760	1 750	1 620	3,1	2,5	-5,4
20 - 30	1 341	1 390	1 440	1 500	3,5	7,5	11,7
30 - 40	2 226	1 820	1 490	1 530	-18,5	-33,1	-31,3
40 - 50	2 403	2 530	2 540	2 150	5,4	5,9	-10,4
50 - 60	3 196	2 580	2 460	2 620	-19,3	-23,1	-18,1
60 - 70	3 331	3 110	3 030	2 530	-6,5	-9,0	-23,9
70 - 80	2 934	2 910	3 000	2 930	-0,8	2,2	-0,2
80 und mehr	2 035	2 630	2 450	2 620	29,2	20,5	28,6
Insgesamt	20 817	20 230	19 530	18 790	-2,8	-6,2	-9,7

Abb. 10 Veränderung der Bevölkerung der Gebietseinheit 2035 gegenüber 2018 nach Altersgruppen in Prozent



7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

Gemeinde Coswig, Stadt

Noch 8. Bevölkerung 2018 sowie 2025, 2030 und 2035 nach Altersgruppen (10-Jahresschritte)

Merkmal	Gebietseinheit				Sachsen			
	Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung			Bevölkerungs- fortschreibung	voraussichtliche Bevölkerung		
		2018	2025	2030		2035	2018	2025
%								

Variante 1

Alter von... bis
unter ... Jahren

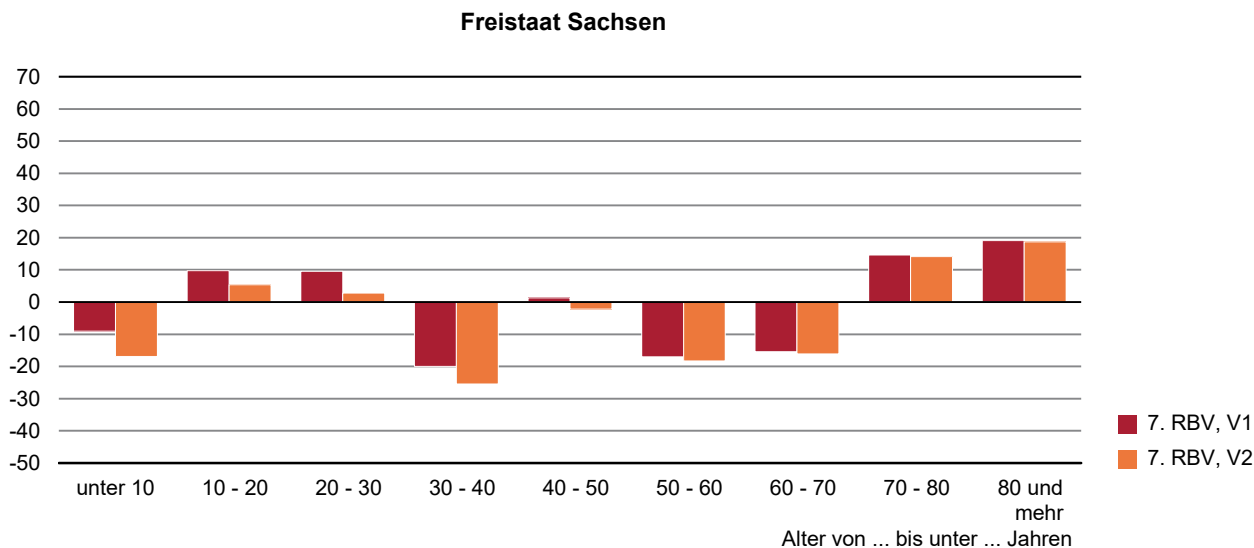
unter 10	7,9	7,5	7,2	7,3	9,1	8,9	8,5	8,5
10 - 20	8,2	8,7	9,0	8,7	8,3	9,2	9,6	9,4
20 - 30	6,4	6,9	7,4	8,2	9,1	9,4	9,9	10,3
30 - 40	10,7	9,0	7,9	8,4	13,2	11,7	10,5	10,9
40 - 50	11,5	12,5	13,1	11,7	11,8	12,8	13,6	12,4
50 - 60	15,4	12,7	12,5	13,7	15,3	12,6	12,1	13,1
60 - 70	16,0	15,3	15,3	13,2	14,1	14,6	14,3	12,4
70 - 80	14,1	14,3	15,2	15,2	11,0	11,3	12,5	13,0
80 und mehr	9,8	12,9	12,4	13,6	8,1	9,4	9,1	10,0
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

Variante 2

Alter von... bis
unter ... Jahren

unter 10	7,9	7,4	7,0	6,9	9,1	8,8	8,2	8,1
10 - 20	8,2	8,7	9,0	8,6	8,3	9,2	9,6	9,3
20 - 30	6,4	6,9	7,4	8,0	9,1	9,2	9,6	10,0
30 - 40	10,7	9,0	7,6	8,1	13,2	11,6	10,2	10,5
40 - 50	11,5	12,5	13,0	11,5	11,8	12,9	13,7	12,4
50 - 60	15,4	12,7	12,6	13,9	15,3	12,7	12,2	13,3
60 - 70	16,0	15,4	15,5	13,5	14,1	14,7	14,5	12,7
70 - 80	14,1	14,4	15,4	15,6	11,0	11,4	12,8	13,4
80 und mehr	9,8	13,0	12,6	13,9	8,1	9,5	9,2	10,3
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

Abb. 11 Veränderung der Bevölkerung in Sachsen 2035 gegenüber 2018 nach Altersgruppen
in Prozent





Herausgeber, Redaktion, Gestaltung, Satz
Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen
Macherstraße 63, 01917 Kamenz
Telefon +49 3578 33-1913
Telefax +49 3578 33-1921
E-Mail info@statistik.sachsen.de

Druck
Diese Veröffentlichung steht ausschließlich in elektronischer Form bereit.

Bezug
Download im Internet kostenfrei unter
www.statistik.sachsen.de

Erscheinungsfolge
unregelmäßig

Verteilerhinweis
Diese Informationsschrift wird von der Sächsischen Staatsregierung im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Information der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern im Zeitraum von sechs Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.
Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.
Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

Copyright
Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz 2020
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Titelbild
© Adobe Stock / alphspirit

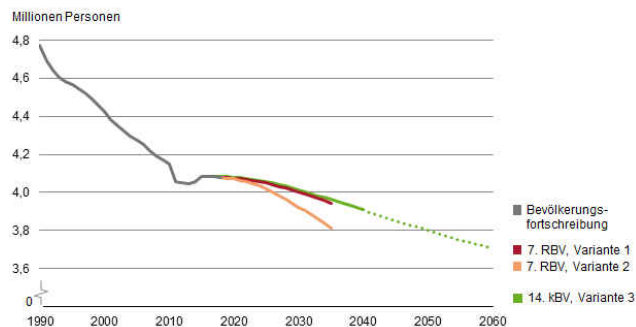
Ergebnisse der 14. KBV

Ergebnisse für Sachsen

Am 27. Juni 2019 veröffentlichte das Statistische Bundesamt die 14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung mit einem Zeitraum bis 2060. Das Statistische Bundesamt erstellte insgesamt 30 Varianten und Modellrechnungen. Für die Bundesländer liegen Ergebnisse in 3 Varianten vor. Die 14. KBV (14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung) bietet somit die Möglichkeit, die voraussichtliche Entwicklung Sachsens im Kontext der Entwicklung Deutschlands oder der Bundesländer zu betrachten.

Bevölkerung im Freistaat Sachsen 1990 bis 2060

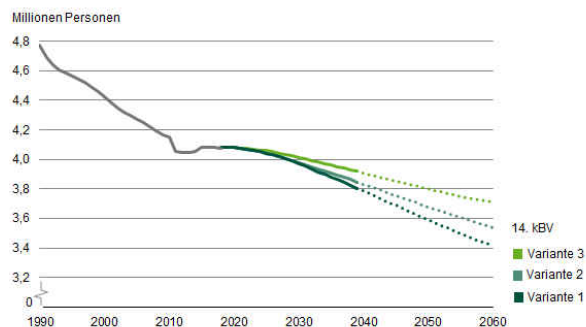
Auch die Ergebnisse der 14. KBV (Variante 3) zeigen einen weiteren Bevölkerungsrückgang im Freistaat Sachsen.



Datenquelle: 1990 bis 2010 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Registerdaten vom 3. Oktober 1990
 2011 bis 2018 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011
 2019 bis 2035 - 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2035
 2019 bis 2060 - 14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2060, Variante 3 (Statistisches Bundesamt)
 Variante 3: Moderate Entwicklung der Geburtenhäufigkeit und Lebenserwartung bei hohem Wanderungssaldo

Bevölkerung im Freistaat Sachsen 1990 bis 2060

Nach den 3 Hauptvarianten der 14. KBV wird die Bevölkerung in Sachsen bis 2040 um bis zu 7,2 Prozent zurückgehen.

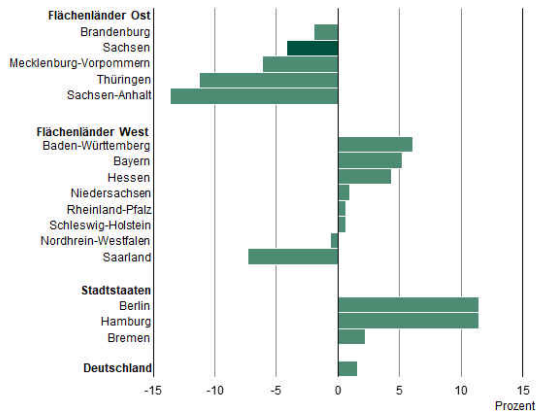


Datenquelle: 1990 bis 2010 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Registerdaten vom 3. Oktober 1990
 2011 bis 2018 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011
 2019 bis 2040 - 14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2060, Variante 3 (Statistisches Bundesamt)
 Variante 3 (G2-L2-W3): Moderate Entwicklung Geburtenhäufigkeit und Lebenserwartung bei hohem Wanderungssaldo
 Variante 2 (G2-L2-W2): Moderate Entwicklung Geburtenhäufigkeit, Lebenserwartung und Wanderungssaldo
 Variante 3 (G2-L2-W1): Moderate Entwicklung Geburtenhäufigkeit und Lebenserwartung bei niedrigem Wanderungssaldo

Bevölkerungsentwicklung bis 2040 in den Bundesländern

Der Vergleich mit den anderen Bundesländern zeigt für Sachsen eine ähnliche Entwicklung wie für alle Flächenländer Ost.

Veränderung der Bevölkerung 2040 gegenüber 2018 nach Bundesländern
in Prozent



Datenquelle: 2018 - Bevölkerungsfortschreibung auf Basis des Zensus vom 9. Mai 2011
2040 - 14, koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2060, Variante 3 (Statistisches Bundesamt)
Variante 3 (G2-L2-W3): Moderate Entwicklung Geburtenhäufigkeit und Lebenserwartung bei hohem Wanderungssaldo

Eckdaten für Sachsen

Jahr	Einheit	Variante 1 (G2-L2-W1) ¹⁾	Variante 2 (G2-L2-W2) ²⁾	Variante 3 (G2-L2-W3)
2020	Personen in 1 000	4 079	4 079	4 080
2025	Personen in 1 000	4 043	4 043	4 058
2030	Personen in 1 000	3 972	3 980	4 015
2035	Personen in 1 000	3 881	3 907	3 962
2040	Personen in 1 000	3 785	3 832	3 908
2045	Personen in 1 000	3 688	3 755	3 853
2050	Personen in 1 000	3 591	3 679	3 800
2055	Personen in 1 000	3 498	3 605	3 750
2060	Personen in 1 000	3 415	3 540	3 709

(Fußnote zur Eckdatentabelle)

1) Variante 1 (G2-L2-W1): Moderate Entwicklung Geburtenhäufigkeit und Lebenserwartung bei niedrigem

Wanderungssaldo

2) Variante 2 (G2-L2-W2):): Moderate Entwicklung Geburtenhäufigkeit, Lebenserwartung und

Wanderungssaldo

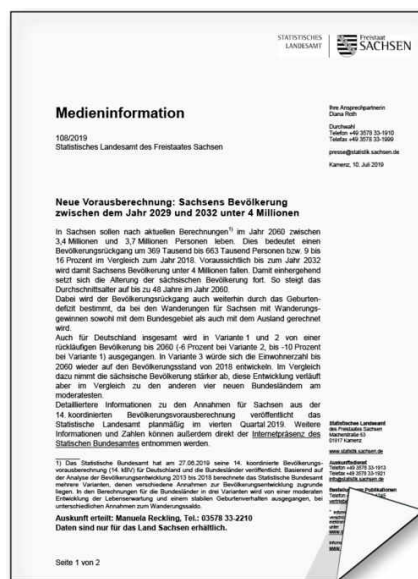
3) Variante 3 (G2-L2-W3): Moderate Entwicklung Geburtenhäufigkeit und Lebenserwartung bei hohem

Wanderungssaldo

Gesamtergebnisse

Medieninformation 14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung

Medieninformation 108/2019



[Medieninformation als PDF, Datei ist nicht barrierefrei \(*.pdf, 84,55 KB\) \(/download/kBV/mi_statistik-sachsen_108-2019_bevoelkerungsprognose-2032.pdf\)](#)

Fachbeitrag 14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung



Der folgende Fachbeitrag gibt einen Überblick über die getroffenen Annahmen für Deutschland und Sachsen sowie die aufgrund der Annahmen berechnete Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2060. Außerdem werden die einzelnen Komponenten der Bevölkerungsentwicklung und die Veränderungen der Altersstruktur näher betrachtet.

Ergebnisse für Sachsen

Ergebnisse für Sachsen

Am 19. Mai 2020 veröffentlichte das Statistische Landesamt die 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung. Die neue Bevölkerungsvorausberechnung zeigt die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung für den Freistaat Sachsen, die 10 Landkreise, die 3 Kreisfreien Städte sowie die 416 kreisangehörigen Gemeinden für den Zeitraum 2019 bis 2035 auf. Mit Veröffentlichung der Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung ab 2019 wird die Treffsicherheit der 7. RBV durch Abweichungsanalysen bewertet.

Anlage 84**Regionaldaten Gemeindestatistik Sachsen**

[Vorauswahl nach Themen]

Gemeindestatistik 2016 für Coswig, Stadt

(Amtlicher Gemeindeschlüssel = 14627010 / Gebietsstand 01.01.2016)

Gebiet und Bevölkerung

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Fläche am 31.12.2015 in km ²	25,88	1454,59
Bevölkerung am 03.10.1990	26123	289937
Bevölkerung am 09.05.2011	20689	247054
Bevölkerung am 31.12.2015 insgesamt	20831	245244
männlich	10004	121132
weiblich	10827	124112
Zu-/Abnahme 31.12.2015 gegenüber 31.12.2014	200	1499
in Prozent	1,0	0,6
je 1 000 Einwohner	9,6	6,1
Einwohner je km ² am 31.12.2015	805	169
Ausländer am 31.12.2015 insgesamt	658	6606
Bevölkerung am 31.12.2015		
unter 3 Jahre	456	6195
von 3 bis unter 6 Jahre	513	6566
von 6 bis unter 10 Jahre	650	8563
von 10 bis unter 15 Jahre	855	10697
von 15 bis unter 18 Jahre	489	5999
von 18 bis unter 20 Jahre	321	3346
von 20 bis unter 25 Jahre	574	6646
von 25 bis unter 30 Jahre	994	12363
von 30 bis unter 35 Jahre	1116	14018
von 35 bis unter 40 Jahre	1129	14639
von 40 bis unter 45 Jahre	1115	14044
von 45 bis unter 50 Jahre	1398	17955
von 50 bis unter 55 Jahre	1726	21822
von 55 bis unter 60 Jahre	1510	19702
von 60 bis unter 65 Jahre	1850	19179
von 65 bis unter 75 Jahre	2963	28710
von 75 Jahre und mehr	3172	34800

Bevölkerungsbewegung 2015

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Lebendgeborene insgesamt	150	1996
je 1 000 Einwohner	7,2	8,2
Gestorbene insgesamt	216	3220
je 1 000 Einwohner	10,4	13,2
Überschuss Lebendgeborene bzw. Gestorbene insgesamt	-66	-1224
je 1 000 Einwohner	-3,2	-5,0
Zuzüge insgesamt über die Gebietsgrenze 15)	1211	9558
je 1 000 Einwohner 15)	58,4	39,1
Fortzüge insgesamt über die Gebietsgrenze 15)	947	6854
je 1 000 Einwohner 15)	45,7	28,0
Überschuss Zu- bzw. Fortzüge insgesamt	264	2704
je 1 000 Einwohner	12,7	11,1

Erwerbstätigkeit 2015

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort am 30.06.</i>		
insgesamt	5749	86569
männlich	3279	47340
weiblich	2470	39229
<i>Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Wohnort am 30.06.</i>		
insgesamt	7911	94168

männlich	3970	48800
weiblich	3941	45368
Bildungswesen	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Allgemeinbildende Schulen am 18.09.2015</i>		
Grundschulen	4	48
Klassen	28	399
Schüler	616	8208
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	41	535
Lehrpersonen		
Mittel-/Oberschulen	3	23
Klassen	31	321
Schüler	716	7691
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	59	629
Lehrpersonen		
Gymnasien	1	10
Klassen 13)	25	191
Schüler	813	5938
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	64	513
Lehrpersonen		
Allgemeinbildende Förderschulen 3)	1	9
Klassen	27	126
Schüler	288	1203
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	48	203
Lehrpersonen		
Absolventen/Abgänger insgesamt am Ende des Schuljahres 2014/2015 11)	191	1859
ohne Hauptschulabschluss	17	105
mit Hauptschulabschluss	36	176
mit Realschulabschluss	66	1010
mit allgemeiner Hochschulreife	72	568
<i>Berufsbildende Schulen am 09.10.2015</i>		
insgesamt 1)	-	8
Klassen 2)	-	197
Schüler	-	3868
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	-	253
Lehrpersonen		
Gewerbeanzeigen 2015	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Gewerbebeanmeldungen	121	1658
Gewerbeabmeldungen	134	1628
Landwirtschaft	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Landwirtschaftliche Betriebe 2010 insgesamt	14	585
mit landwirtschaftlich genutzter Fläche		
unter 10 ha	12	194
von 10 bis unter 100 ha	-	237
100 ha und mehr	2	154
Landwirtschaftliche Betriebe 2010 insgesamt	14	585
Landwirtschaftlich genutzte Fläche 2016 insgesamt in ha	495	94571
und zwar Betriebe mit Ackerland	10	460
Ackerland - Fläche in ha	.	81785
Betriebe mit Dauerkulturen	4	90
Dauerkulturen - Fläche in ha	96	698
Betriebe mit Dauergrünland	4	436
Dauergrünland - Fläche in ha	.	12084

Viehzählung am 01.03.2010

Betriebe mit Rinderhaltung	-	206
Rinder insgesamt	-	34 256
darunter Milchkühe	-	12 387
andere Kühe	-	3 124
Betriebe mit Schweinehaltung	-	100
Schweine insgesamt	-	121 472
Betriebe mit Hühnerhaltung	-	121
Hühner insgesamt	-	782 064
Betriebe mit Haltung von Einhufern ¹⁷⁾	2	94
Einhufer insgesamt	.	841
Betriebe mit Schafhaltung	-	91
Schafe insgesamt	-	8 430
darunter Mutterschafe einschließlich bereits gedeckter Jungschafe unter 1 Jahr ¹⁸⁾	-	5 023
Betriebe mit Ziegenhaltung	-	18
Ziegen insgesamt	-	468

Flächennutzung am 31.12. 2015**Coswig, Stadt****Landkreis Meißen**

Bodenfläche insgesamt in ha	.	145459
Siedlungs- und Verkehrsfläche	.	17246
Gebäude- und Freifläche	.	9200
Betriebsfläche (ohne Abbauland)	.	334
Erholungsfläche	.	1565
Friedhofsfläche	.	94
Verkehrsfläche	.	6054
darunter Straße, Weg, Platz	.	5084
Landwirtschaftsfläche	.	103576
Waldfläche	.	19792
Wasserfläche	.	3240
Abbauland	.	504
Flächen anderer Nutzung (ohne Friedhof)	.	1101

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe**Coswig, Stadt****Landkreis Meißen***Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe 2015*

Betriebe am 30.09.	21	198
Tätige Personen am 30.09.	1745	19331
Bezahlte Entgelte in 1 000 €	59689	674113
Gesamtumsatz in 1 000 €	296386	4482254
darunter Auslandsumsatz in 1 000 €	66573	1544625

Investitionen 2014

Betriebe mit Investitionen am 30.09.	18	156
Bruttoanlageinvestitionen in 1 000 €	9789	133761
Bruttoanlageinvestitionen je Beschäftigter in €	5748	6726

Baugewerbe 2015**Coswig, Stadt****Landkreis Meißen***Bauhauptgewerbe*

Betriebe am 30.06.	26	415
Tätige Personen am 30.06.	272	4230
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	33993	473861

Ausbaugewerbe

Betriebe am 30.06.	9	89
Tätige Personen am 30.06.	180	1997
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	15869	213545

Bautätigkeit 2015**Coswig, Stadt****Landkreis Meißen**

Baugenehmigungen

Errichtung neuer Wohngebäude	22	338
darunter mit 1 Wohnung	16	305
mit 2 Wohnungen	1	17
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	11	133
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	160	755
mit 1 und 2 Räumen 4)	104	266
mit 3 Räumen 4)	26	84
mit 4 Räumen 4)	14	74
mit 5 und mehr Räumen 4)	16	331
Wohnfläche in m ² insgesamt	11303	79822

Baufertigstellungen

Errichtung neuer Wohngebäude	32	308
darunter mit 1 Wohnung	30	284
mit 2 Wohnungen	1	12
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	9	145
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	20	438
mit 1 und 2 Räumen 4)	6	41
mit 3 Räumen 4)	-12	20
mit 4 Räumen 4)	-4	44
mit 5 und mehr Räumen 4)	30	333
Wohnfläche in m ² insgesamt	4369	62839

Gebäude- und Wohnungsbestand am 31.12. 2015 16)**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

Bestand an Wohngebäuden	3512	57534
darunter mit 1 oder 2 Wohnungen	2534	46413
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden insgesamt	11565	135330
mit 1 Raum	154	2643
mit 2 Räumen	1197	11935
mit 3 Räumen	3293	35122
mit 4 Räumen	3860	39178
mit 5 Räumen	1787	22649
mit 6 Räumen	762	13343
mit 7 und mehr Räumen	512	10460
Räume der Wohnungen mit 7 Räumen oder mehr	4032	82961
Wohnfläche in 100 m ²	8238	108245

Tourismus 2015**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

geöffnete Beherbergungseinrichtungen im Juli	13	140
angebotene Betten im Juli	220	5974
Ankünfte	9122	327836
Übernachtungen	25217	736985

Straßenverkehrsunfälle 2015 6)**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

Unfälle insgesamt (ohne sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkohol)	67	1072
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne	8	252
sonstige schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln	2	37
Unfälle mit Personenschaden	57	783
getötete Personen	-	18

schwerverletzte Personen	17	285
leichtverletzte Personen	47	740
Kfz-Bestand am 01.01. 2016 10)	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Kfz-Bestand insgesamt	12238	163385
darunter Pkw	10572	134094
Kraftfahrzeuge	739	10142
Öffentliche Finanzen 2015	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Realsteuervergleich</i>		
Hebesatz Grundsteuer A in Prozent	300	313
Hebesatz Grundsteuer B in Prozent	410	408
Hebesatz Gewerbesteuer in Prozent	400	389
Ist-Aufkommen Grundsteuer A in 1 000 €	18	1685
Ist-Aufkommen Grundsteuer B in 1 000 €	1883	24143
Ist-Aufkommen Gewerbesteuer in 1 000 €	3987	85916
Gemeindeanteil an der Einkommensteuer in 1 000 €	5411	63831
Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer in 1 000 €	877	11623
Gewerbesteuerumlage in 1 000 €	349	7734
Gewerbesteuer netto in 1 000 €	3638	78181
Grundbetrag Grundsteuer A in 1 000 €	6	538
Grundbetrag Grundsteuer B in 1 000 €	459	5925
Grundbetrag Gewerbesteuer in 1 000 €	997	22098
Realsteueraufbringungskraft in 1 000 €	6434	123023
Steuereinnahmekraft in 1 000 €	12374	190742
je Einwohner in € 9)	599	783
<i>Schuldenstand am 31.12. 14)</i>		
insgesamt in 1 000 €	8960	214490
je Einwohner in € 9)	434	880
<i>Bereinigte Einnahmen der öffentlichen Kommunalhaushalte 8)</i>		
insgesamt in 1 000 €	35132	674995
Einnahmen der laufenden Rechnung	26701	620543
darunter Schlüsselzuweisungen vom Land	7555	114574
Gebühren, zweckgebundene Abgaben	563	52974
Einnahmen der Kapitalrechnung	8431	54452
darunter Zuweisungen für Investitionen vom Land	1949	35219
<i>Bereinigte Ausgaben der öffentlichen Kommunalhaushalte 8)</i>		
insgesamt in 1 000 €	28438	646745
Ausgaben der laufenden Rechnung	24290	563250
darunter Personalausgaben	4860	161948
laufender Sachaufwand	5653	125161
Ausgaben der Kapitalrechnung	4148	83495
darunter Sachinvestitionen	2617	55800
Baumaßnahmen	2252	43927
Finanzierungssaldo 8)	6695	28250
Personal im öffentlichen Dienst am 30.06. 2015	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Personalstand 12)	125	3659

Definitionen und Erläuterungen

Gebiet und Bevölkerung

[zurück](#)

Die **Flächenangaben** (Katasterflächen) basieren auf den Angaben des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung Sachsen. Flächenänderungen ergeben sich aus Grenzänderungen und Neuvermessungen. Aufgrund fachlicher und methodischer Umstellungen in der Vermessungsverwaltung ist der Vergleich der Flächendaten ab 2015 mit den Flächendaten der vorangegangenen Jahre erheblich eingeschränkt.

[zurück](#)

Zur **Bevölkerung** zählen bei der Fortschreibung alle Personen, die im ausgewiesenen Gebiet ihre alleinige Wohnung oder Hauptwohnung haben, ausgenommen die Angehörigen der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen.

Hauptwohnung ist die vorwiegend benutzte Wohnung des Einwohners. Hauptwohnung eines verheirateten Einwohners, der nicht dauernd von seiner Familie getrennt lebt, ist die vorwiegend benutzte Wohnung der Familie. In Zweifelsfällen ist die vorwiegend benutzte Wohnung dort, wo der Schwerpunkt der Lebensbeziehungen des Einwohners liegt.

Grundlage des Systems der Bevölkerungsstatistik sind die in größeren Zeitabständen zu einem Stichtag stattfindenden Volkszählungen, bei denen demographische Grunddaten der Bevölkerung in regionaler Gliederung nach Gemeinden erhoben werden.

Die aktuellen Bevölkerungszahlen (Bevölkerungsstand) ergeben sich durch Fortschreibung der Ergebnisse der jeweiligen letzten Volkszählung mit den Ergebnissen der Statistiken der Geburten und Sterbefälle sowie der Wanderungsstatistik. Ferner werden Staatsangehörigkeitswechsel, Bestandskorrekturen und zum Nachweis des Familienstandes die Daten zu Eheschließungen, Ehescheidungen und Lebenspartnerschaften berücksichtigt.

Basis der aktuellen Fortschreibung (ab Berichtsmonat Mai 2011) ist die am Zensusstichtag 9. Mai 2011 nachgewiesene Bevölkerung.

Bei den vorliegenden Zahlen handelt es sich um Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011.

Die Darstellung der Kreis- und Gemeindeergebnisse erfolgt zum Gebietsstand 1. Januar 2016. Bei Teilumgliederungen wurde die Bevölkerung entsprechend den prozentualen Anteilen zum Zeitpunkt der Teilung berechnet. Die Kreisfreien Städte und Landkreise sind für die NUTS2-Regionen aufsteigend nach ihren amtlichen Schlüsselnummern aufgeführt. Der Freistaat Sachsen gliederte sich in 3 Kreisfreie Städte und 10 Landkreise mit 423 Gemeinden.

[zurück](#)

Ausländer sind alle Personen, die nicht Deutsche und auch nicht Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes gleichgestellt sind. Dazu gehören auch Staatenlose und Personen mit "ungeklärter" Staatsangehörigkeit. Deutsche, die zugleich eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, zählen als Deutsche. Die Mitglieder der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen werden statistisch nicht erfasst.

[zurück](#)

Bevölkerungsbewegung

[zurück](#)

Zu den **Lebendgeborenen** zählen alle Kinder, bei denen entweder das Herz geschlagen oder die Nabelschnur pulsiert oder die natürliche Lungenatmung eingesetzt hat. Geborene, bei denen nicht mindestens eines dieser Lebenszeichen und ein Mindestgewicht von 500 g vorliegt, werden als Totgeborene registriert. Die regionale Zuordnung der Geborenen erfolgt nach dem Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung der Mutter.

[zurück](#)

Als **Gestorbene** werden alle amtlich festgestellten Sterbefälle gezählt, außer Totgeborene, standesamtlich beurkundete Kriegssterbefälle und gerichtliche Todeserklärungen. Die regionale Zuordnung der Gestorbenen erfolgt nach dem Ort ihrer alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung.

[zurück](#)

Zuzüge und Fortzüge

Die Statistik der räumlichen Bevölkerungsbewegung (Wanderungsstatistik) erfasst die **Zuzüge** (behördliche Anmeldungen) und **Fortzüge** (behördliche Abmeldungen) über Gemeindegrenzen innerhalb des Freistaates Sachsen (Wanderungen innerhalb Sachsens) sowie über die Grenze des Freistaates Sachsen (Wanderungen über die Landesgrenze). Wohnungswechsel innerhalb einer Gemeinde (Umzüge) werden statistisch nicht erfasst. Einbezogen werden nur Personen, die zur Bevölkerung im Sinne der Fortschreibung gehören. Die

Differenz zwischen der Anzahl der Zuzüge und Fortzüge ist der Wanderungssaldo (Überschuss der Zu- bzw. Fortzüge).

Wohnungsstatuswechsel zählen beim neuen Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung als Zuzüge, beim entsprechenden bisherigen Ort als Fortzüge.

[zurück](#)

Abweichungen von der **Zu-/Abnahme** der Bevölkerung zu der Summe der **Überschüsse der Lebendgeborenen bzw. Gestorbenen und der Zu- bzw. Fortzüge** resultieren aus den im Laufe eines Berichtsjahres von den Standes- und Meldeämtern übergebenen bestandsrelevanten Korrekturen, die zwar in die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, nicht aber in die ursprünglichen Bewegungsstatistiken eingehen.

[zurück](#)

Erwerbstätigkeit

[zurück](#)

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

umfassen alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind. Dazu gehören insbesondere auch:

- Auszubildende,
- Altersteilzeitbeschäftigte,
- Praktikanten,
- Werkstudenten,
- Personen, die aus einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis zur Ableistung von gesetzlichen Dienstplichten (z. B. Wehrübung) einberufen werden,
- behinderte Menschen in anerkannten Werkstätten oder gleichartigen Einrichtungen,
- Personen in Einrichtungen der Jugendhilfe, Berufsbildungswerken oder ähnlichen Einrichtungen für behinderte Menschen,
- Personen, die ein freiwilliges soziales Jahr, ein freiwilliges ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst ableisten.

Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gezählt werden im Rahmen der Beschäftigungsstatistik die geringfügig Beschäftigten, da für diese nur pauschale Sozialversicherungsabgaben zu leisten sind. Nicht einbezogen sind zudem Beamte, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige, Berufs- und Zeitsoldaten, sowie Wehr- und Zivildienstleistende.

Die regionale Zuordnung der Beschäftigten erfolgt nach ihrem von den auskunftspflichtigen Arbeitgebern angegebenen Arbeits- bzw. Wohnort.

[zurück](#)

Bildungswesen

[zurück](#)

Die **Grundschulen** umfassen die Klassenstufen 1 bis 4. Sie haben die Aufgabe, alle Schüler in einem gemeinsamen Bildungsgang ausgehend von den individuellen Lern- und Entwicklungsvoraussetzungen unter Einbeziehung von Elementen des spielerischen und kreativen Lernens zu den weiterführenden Bildungsgängen zu führen.

[zurück](#)

Die **Mittel-/Oberschulen** umfassen die Klassenstufen 5 bis 10 und vermitteln eine allgemeine und berufsvorbereitende Bildung. Die Klassenstufen 5 und 6 haben Orientierungsfunktion, ab Klassenstufe 7 beginnt eine auf Leistungsentwicklung und Abschlüsse bezogene Differenzierung. Ebenfalls ab Klassenstufe 7 beginnt für alle Schüler eine neigungsorientierte Differenzierung. Im Rahmen wahlobligatorischer Angebote wählen die Schüler der Klassenstufen 7 bis 9 pro Schuljahr einen Neigungskurs und die Schüler der Klassenstufe 10 einen Vertiefungskurs entsprechend ihrer Interessen und Begabungen. Die Ausbildung an den Mittel-/Oberschulen schließt mit dem Hauptschulabschluss, dem qualifizierenden Hauptschulabschluss oder dem Realschulabschluss ab.

[zurück](#)

Die **Gymnasien** vermitteln den Schülern mit entsprechenden Begabungen und Bildungsabsichten eine vertiefte allgemeine Bildung. Sie umfassen die Klassen- bzw. Jahrgangsstufen 5 bis 12, wobei die Klassenstufen 5 und 6 Orientierungsfunktion haben. An den Gymnasien werden besondere Profile mit informatischer Bildung eingerichtet. Die Schüler der Gymnasien schließen ihre Ausbildung mit der Abiturprüfung ab und erwerben die allgemeine Hochschulreife.

[zurück](#)

Die **allgemeinbildenden Förderschulen** werden von Schülern besucht, die wegen der Beeinträchtigung einer oder mehrerer physischer oder psychischer Funktionen auch durch besondere Hilfen in den anderen allgemeinbildenden Schulen nicht oder nicht hinreichend integriert werden können und deshalb über einen längeren Zeitraum einer sonderpädagogischen Förderung bedürfen. An den allgemeinbildenden Förderschulen können die Abschlüsse der übrigen Schularten erworben werden.

[zurück](#)

Absolventen/Abgänger sind Schüler, die nach Erfüllung der Vollzeitschulpflicht (neun Schuljahre) die allgemeinbildende Schule mit einem Abschlusszeugnis (Absolventen) oder Abgangszeugnis (Abgänger) verlassen. Schüler von Mittel-/Oberschulen, Gymnasien und allgemeinbildenden Förderschulen ohne Abschluss erhalten ein Abgangszeugnis.

[zurück](#)

Berufsbildende Schulen umfassen alle öffentlichen und Schulen in freier Trägerschaft im Freistaat Sachsen. Alle berufsbildenden Schulen befinden sich in Verantwortung des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus. Die berufsbildenden Schulen sind seit dem Schuljahr 1992/1993 in Berufliche Schulzentren (BSZ) integriert. Auf diese Art wird es möglich, auch wenige Klassen einer Schulart zu bilden und eine flächendeckende Beschulung zu erreichen. An jedem BSZ können mehrere Schularten gemäß §§ 8 bis 13a SchulG vorhanden sein. Jede vorhandene Schulart kann es am BSZ nur einmal geben.

Berufsbildende Förderschulen werden von Schülern besucht, die einer sonderpädagogischen Förderung bedürfen. Bildungsinhalte und Bildungsabschlüsse entsprechen denen der übrigen berufsbildenden Schulen. Bis zum Schuljahr 2003/04 wurden diese Schüler an den berufsbildenden Schulen für Behinderte unterrichtet. Mit der Neufassung des Schulgesetzes vom 16. Juli 2004 gibt es im Freistaat Sachsen ab dem Schuljahr 2004/05 berufsbildende Förderschulen (§ 13a SchulG) für jede entsprechende Schulart [z. B. Berufsfachschulen und Berufsfachschulen (berufsbildende Förderschulen)].

[zurück](#)

Lehrpersonen

sind jene, die ganz oder teilweise im Rahmen gesetzlich oder vertraglich festgesetzter Pflichtstunden unterrichten bzw. unter Berücksichtigung von Anrechnungsstunden eine Schule leiten. Es wird nur die Zahl der hauptberuflich voll- und teilzeitbeschäftigten Lehrpersonen dargestellt.

[zurück](#)

Gewerbeanzeigen

[zurück](#)

Auskunftspflichtig für die Gewerbeanzeigenstatistik sind die Gewerbeanzeigenden, die nach § 14 der Gewerbeordnung (GewO) jedes stehende Gewerbe oder den Betrieb einer Zweigniederlassung oder einer unselbstständigen Zweigstelle bzw. nach § 55c GewO ein Reisegewerbe als selbstständige Tätigkeit anzeigen müssen. Sie erfüllen ihre statistische Auskunftspflicht durch die Erstattung der Anzeige bei den zuständigen Behörden. Diese übermitteln die Angaben der Gewerbeanzeigen monatlich an das zuständige statistische Landesamt.

Als Gewerbe gilt jede erlaubte selbstständige Tätigkeit, die auf Dauer angelegt ist und mit Absicht der Gewinnerzielung betrieben wird. Die Tätigkeiten, die der Gewerbeordnung unterliegen, regelt § 6 GewO.

Ausgenommen von der Anzeigepflicht sind insbesondere die Urproduktion (Land- und Forstwirtschaft, Garten- und Weinbau, Fischerei, Bergbau), die freien Berufe im Sinne des Gewerberechts (z. B. Ärzte, Rechtsanwälte, Notare, Wirtschaftsprüfer, wissenschaftliche, künstlerische oder schriftstellerische Tätigkeiten), Versicherungsunternehmen und die Verwaltung eigenen Vermögens. Wird aber eine dieser nichtgewerblichen Tätigkeiten in Verbindung mit einer Gewerbetätigkeit ausgeübt, kommen die allgemeinen Bestimmungen der GewO zur Anwendung.

Anzeigepflichtig sind die Gewerbetreibenden (natürliche oder juristische Personen). Bei Personengesellschaften sind die geschäftsführungsberechtigten Gesellschafter die Gewerbetreibenden, nicht dagegen die Personengesellschaften als solche, da diese keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzen. Damit ist jeder dieser Gesellschafter auch anzeigepflichtig.

Eine Gewerbemeldung kann aus unterschiedlichen Gründen erfolgen und wird mit einem der dafür gesetzlich vorgegebenen Meldeformulare, unterschieden nach Anmeldung, Ummeldung oder Abmeldung, vollzogen. Gewerbeummeldungen werden entsprechend dem Ersten Gesetz zum Abbau bürokratischer Hemmnisse insbesondere in der mittelständischen Wirtschaft vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 1970) ab August 2006 nicht mehr verarbeitet.

[zurück](#)

Eine Anmeldung ist abzugeben bei

Neuerrichtung eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- Neugründungen,
- Gründungen nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Zugang eines bestehenden Betriebes aus einem anderen Gewerbeamtbereich, d. h. Wiedereröffnung nach Verlegung,

Übernahme eines bereits bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschaftereintritt,
- Erbfolge, Kauf oder Pacht.

[zurück](#)

Eine **Abmeldung** ist abzugeben bei

Aufgabe eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- vollständigen Aufgaben,

- Schließung nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Fortzug eines bestehenden Gewerbebetriebes in einen anderen Gewerbeamtsbereich, d. h. Schließung wegen Verlegung,

Übergabe eines weiterhin bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschafteraustritt,
- Erbfolge, Verkauf oder Verpachtung.

[zurück](#)

Die Gewerbemeldungen beinhalten u. a. neben den Hilfsmerkmalen, Name und Anschrift des Gewerbetreibenden, verbale Angaben zur aufgenommenen bzw. beendeten Tätigkeit, die Anzahl der voraussichtlich bzw. zuletzt beschäftigten Arbeitnehmer, unterschieden nach Vollzeit und Teilzeitbeschäftigten, den Grund der Gewerbemeldung, die Art der Niederlassung, Eintragung im Handels-, Genossenschafts- oder Vereinsregister. Neben diesen betriebsbezogenen Merkmalen werden die personenbezogenen Merkmale Staatsangehörigkeit und Geschlecht der Gewerbetreibenden erfasst. Jedes Gewerbe wird gemäß den verbalen Angaben auf der Gewerbeanzeige zur angemeldeten bzw. beendeten Tätigkeit einer Wirtschaftsabteilung der "Klassifikation der Wirtschaftszweige" (WZ 2008) zugeordnet.

Landwirtschaft

[zurück](#)

Die Bodennutzungshaupterhebung und die **Viehzählung** wurden als Teil der Landwirtschaftszählung 2010 (Haupterhebung) durchgeführt. Zum Erfassungsbereich dieser Erhebung gehören ab 2010 nach der Novellierung des Agrarstatistikgesetzes Dezember 2009 unabhängig von der Erwerbsart (Haupt- oder Nebenerwerb) alle landwirtschaftlichen und Gartenbaubetriebe:

1. mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche (LF) von mindestens fünf Hektar oder
2. weniger als fünf ha LF (einschl. Betriebe ohne LF), wenn diese mindestens eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- 10 Rinder
- 50 Schweine
- 10 Zuchtsauen
- 20 Schafe
- 20 Ziegen
- 1000 Haltungsplätze für Geflügel
- 0,5 ha Hopfen
- 0,5 ha Tabak
- 1,0 ha Dauerkulturen im Freiland oder je 0,5 ha Obstanbau-, Reb- oder Baumschulfläche
- 0,5 ha Gemüse oder Erdbeeren im Freiland
- 0,3 ha Blumen und Zierpflanzen im Freiland
- 0,1 ha Kulturen unter hohen begehbaren Schutzabdeckungen einschl. Gewächshäusern
- 0,1 ha Produktionsfläche für Speisepilze

Betriebsgrößen, Kulturarten und Fläche sowie die Merkmale der Viehzählung wurden im Rahmen der Landwirtschaftszählung 2010 total erfasst. Alle Zahlenangaben der vorliegenden Veröffentlichung beziehen sich ausschließlich auf die Bodennutzung und Viehhaltung in landwirtschaftlichen Betrieben. Die regionale Zuordnung der Flächen und Viehbestände zu den Gemeinden und Kreisen richtet sich nach dem Sitz des Betriebes (Betriebssitzprinzip).

[zurück](#)

Landwirtschaftlicher Betrieb

Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist eine technisch-wirtschaftliche Einheit mit einer einheitlichen Betriebsführung, die landwirtschaftliche Tätigkeiten im Wirtschaftsgebiet der Europäischen Union entweder im Haupt- oder im Nebenerwerb ausübt. Die Absicht, Gewinn zu erzielen, ist nicht erforderlich.

[zurück](#)

Landwirtschaftlich genutzte Fläche

Fläche, die zur Erzeugung pflanzlicher landwirtschaftlicher Produkte bestimmt ist. Hierzu rechnen die Flächen der folgenden Nutzungsarten: Ackerland, Dauergrünland, Gartenland, Obstanlagen, Baumschulen, Rebland, Korweidenanlagen sowie Weihnachtsbaumkulturen außerhalb des Waldes.

[zurück](#)

Flächennutzung

[zurück](#)

Die Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung wird jährlich zum Stichtag 31. Dezember durchgeführt. Erhebungsgrundlage stellen die Liegenschaftskataster dar.

Aufgrund fachlichen und methodischer Umstellungen in der Vermessungsverwaltung ist der Vergleich der Flächendaten von 2015 mit den Flächendaten der vorangegangenen Jahre erheblich eingeschränkt, weshalb auf eine Darstellung von Gemeindeergebnissen verzichtet wird.

[zurück](#)

Bodenfläche

Fläche bis zur so genannten Küstenlinie - das ist die Grenze zwischen Meer und Festland bei einem mittleren Wasserstand - einschließlich der Binnengewässer (ohne Bodensee).

[zurück](#)

Siedlungs- und Verkehrsfläche

Summe mehrerer sehr heterogener Flächennutzungsarten, die durch eine überwiegend siedlungswirtschaftliche bzw. siedlungswirtschaftlichen Zwecken dienende Ergänzungsfunktion gekennzeichnet sind. Sie setzt sich aus der Gebäude- und Freifläche, der Betriebsfläche (ohne Abbauland), der Erholungsfläche, der Verkehrsfläche und der Fläche für Friedhöfe zusammen. Sie kann keineswegs mit dem Begriff "versiegelt" gleichgesetzt werden, da sie einen nicht quantifizierbaren Anteil von nicht bebauten und nicht versiegelten Frei- und Grünflächen enthält.

[zurück](#)

Gebäude- und Freifläche

Flächen mit Gebäuden (Gebäudeflächen) und unbebaute Flächen (Freiflächen), die Zwecken der Gebäude untergeordnet sind. Zu den unterzuordnenden Flächen zählen insbesondere Vorgärten, Hausgärten, Spielplätze, Stellplätze usw., die mit der Bebauung im Zusammenhang stehen.

[zurück](#)

Betriebsfläche

Unbebaute Flächen, die gewerblich, industriell oder für Zwecke der Ver- und Entsorgung genutzt werden (z. B. Abbauland, Halde, Lagerplatz, Versorgungsanlage, Entsorgungsanlage).

[zurück](#)

Abbauland

Unbebaute Flächen, die vorherrschend durch Abbau der Bodensubstanz genutzt werden (z. B. Sand, Kies, Kohle).

[zurück](#)

Erholungsfläche

Unbebaute Flächen, die dem Sport und der Erholung dienen (z. B. Sportfläche, Park, Zoologischer Garten, Campingplatz, Kleingarten).

[zurück](#)

Friedhofsfläche

Unbebaute Flächen, die zur Bestattung dienen oder gedient haben; letztere nur, sofern nicht vom Charakter der Anlage her Grünanlage (Nutzungsartenschlüssel 420) zutreffender ist.

[zurück](#)

Verkehrsfläche

Unbebaute Flächen, die dem Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr sowie Landflächen, die dem Verkehr auf den Wasserstraßen dienen.

[zurück](#)

Landwirtschaftsfläche

Unbebaute Flächen, die dem Ackerbau, der Wiesen- und Weidewirtschaft, dem Garten-, Obst- oder Weinbau dienen sowie Moor und Heide.

[zurück](#)

Waldfläche

Unbebaute Flächen, die mit Bäumen oder Sträuchern bewachsen sind. Hierzu gehören auch Waldblößen, Pflanzschulen, Wildäsnungsflächen u. dgl. bis zu ca. 0,1 ha sowie in der Regel auch Waldwege, sofern sie nicht als Flurstück ausgewiesen sind.

[zurück](#)

Wasserfläche

Flächen, die ständig oder zeitweilig mit Wasser bedeckt sind, gleichgültig, ob das Wasser in natürlichen oder künstlichen Betten abfließt oder steht. Hierzu gehören in der Regel auch Böschungen, Uferbefestigungen u. dgl.

[zurück](#)

Flächen anderer Nutzung

Unbebaute Flächen, die nicht mit einer der vorgenannten Nutzungsarten bezeichnet werden können (z. B. Übungsgelände, Schutzfläche, Friedhof, Unland).

[zurück](#)

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe

[zurück](#)

Abschnitte B und C

Der Erhebungsbereich umfasst die wirtschaftlichen Tätigkeiten nach den Abschnitten B "Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden" sowie C "Verarbeitendes Gewerbe" der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (NACE Rev.2) bzw. der daraus abgeleiteten deutschen Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008).

Meldepflichtig sind alle produzierenden Betriebe von Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden (Industrie und Handwerk) mit im Allgemeinen 20 und mehr tätigen Personen und Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden mit 20 und mehr tätigen Personen von Mehrbetriebsunternehmen anderer Wirtschaftsbereiche außerhalb des oben genannten Erhebungsbereiches.

Als Ausnahme zu den genannten Abschneidegrenzen werden in den folgenden Wirtschaftszweigen auch Betriebe von Unternehmen mit 10 und mehr tätigen Personen zur Berichterstattung herangezogen:

08.11 Gewinnung von Naturwerksteinen und Natursteinen, Kalk- und Gipsstein, Kreide und Schiefer
08.12 Gewinnung von Kies, Sand, Ton und Kaolin
10.91 Herstellung von Futtermitteln für Nutztiere
10.92 Herstellung von Futtermitteln für sonstige Tiere
11.06 Herstellung von Malz
16.10 Säge-, Hobel- und Holzimprägnierwerke (gilt hier nur für Sägewerke)
23.63 Herstellung von Frischbeton (Transportbeton)

[zurück](#)

Betrieb

Ein an einem Standort gelegenes Unternehmen (Einbetriebsunternehmen) oder ein Teil eines Unternehmens, wenn an diesem Ort oder von diesem Ort aus Wirtschaftstätigkeiten ausgeübt werden, für die in der Regel eine oder mehrere Personen im Auftrag desselben Unternehmens arbeiten. Örtlich getrennte Hauptverwaltungen der Unternehmen werden im Verarbeitenden Gewerbe sowie im Bergbau und der Gewinnung von Steinen und Erden ebenfalls als eigenständige Betriebe erfasst.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Alle Personen, die in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zum Betrieb stehen, tätige Inhaber, -innen und tätige Mitinhaber, -innen sowie unbezahlt mithelfende Familienangehörige, soweit sie mindestens ein Drittel der üblichen Arbeitszeit im Betrieb tätig sind, als Heimarbeiter, -innen auf der Lohn- und Gehaltsliste geführt werden, an andere Unternehmen gegen Entgelt überlassene Mitarbeiter sowie Personen, die im Betrieb tätig sind und in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zu einem auf Personalbewirtschaftung spezialisierten Tochterunternehmen (Personalgesellschaft) oder einer im Rahmen eines Insolvenzverfahrens gebildeten Auffanggesellschaft der Unternehmensgruppe stehen, der auch der Betrieb/das Unternehmen angehört. In der Zahl der tätigen Personen sind gewerblich und kaufmännisch Auszubildende enthalten. Nicht dazu rechnen dagegen gemäß Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) von anderen Unternehmen gegen Entgelt zur Arbeitsleistung überlassene Personen (Leiharbeiter, -innen).

[zurück](#)

Entgelte (Bruttolohn- und Bruttogehaltssumme)

Summe der Bruttobezüge der tätigen Personen ohne Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Kranken-, Renten-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung), jedoch einschließlich Lohn- und Gehaltszuschläge (auch Gratifikationen, Erfolgsprämien, Provisionen, Tantiemen usw.). Vergütungen für gewerblich und kaufmännisch Auszubildende sind enthalten. Nicht erfasst werden allgemeine soziale Aufwendungen sowie Vergütungen, die als Spesenersatz anzusehen sind.

[zurück](#)

Gesamtumsatz

Umsatz aus eigenen Erzeugnissen und industriellen/handwerklichen Dienstleistungen, baugewerblicher Umsatz sowie Umsatz aus Handelsware und sonstiger nichtindustrieller Tätigkeit (z. B. Erlöse aus Vermietung und Verpachtung, aus Lizenzverträgen, Provisionseinnahmen und aus Veräußerung von Patenten sowie Erlöse aus Transportleistungen für Dritte und aus dem Verkauf von eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen). Als Umsatz gilt die Summe der Rechnungsendbeträge ohne in Rechnung gestellte Umsatz-(Mehrwert-)steuer, jedoch einschließlich Verbrauchsteuern und der Kosten für Fracht, Verpackung und Porto, auch wenn diese gesondert in Rechnung gestellt werden.

[zurück](#)

Auslandsumsatz

Umsatz aus direkten Lieferungen und Leistungen an Empfänger, die im Ausland ansässig sind, sowie Erlöse aus Lieferungen an inländische Firmen, die die bestellten Waren ohne weitere Be- und Verarbeitung in das Ausland ausführen (Umsätze mit deutschen Exporteuren).

[zurück](#)

Investitionen

Dazu gehören die gesamten nach dem HGB aktivierten Bruttozugänge an Sachanlagen (Neu- und Ersatzinvestitionen) einschließlich selbsterstellter Anlagen, im Bau befindliche Anlagen (soweit aktiviert) und solche Leasing-Güter, welche beim Leasing-Nehmer (bezogen auf das Geschäftsjahr) aktiviert wurden. Nicht berücksichtigt sind die Anzahlungen für Anlagen, soweit sie nicht bereits aktiviert wurden, die Investitionen in Betrieben des Unternehmens im Ausland, Zugänge durch den Kauf kompletter Unternehmen oder Betriebe, die bei den Investitionen entstandenen Finanzierungskosten, Umbuchungen zwischen verschiedenen Anlagekonten, der Erwerb von Beteiligungen, Wertpapieren usw. (Finanzanlagen) sowie der Erwerb von Konzessionen, Patenten, Lizenzen u. a.

[zurück](#)

Baugewerbe

[zurück](#)

Bauhauptgewerbe - Hochbau, Tiefbau und Vorbereitende Baustellenarbeiten und sonstige spezialisierte Bautätigkeiten

Grundlage der Tabelle ist die Ergänzungserhebung im Bauhauptgewerbe. Die Erhebung umfasst alle bauhauptgewerblichen Betriebe von Unternehmen des Bauhauptgewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)

Betrieb

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)

Gesamtumsatz des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)

Ausbaugewerbe - Bauinstallation und sonstiger Ausbau

Grundlage der Tabelle ist die Jährliche Erhebung im Ausbaugewerbe. Die Erhebung umfasst alle ausbaugewerblichen Betriebe von Unternehmen des Ausbaugewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche mit im Allgemeinen 10 und mehr tätigen Personen, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)

Betrieb

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)

Gesamtumsatz des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)

Bautätigkeit

[zurück](#)

Baugenehmigungen/Baufertigstellungen

Die Bautätigkeitsstatistik erstreckt sich auf alle genehmigungs- und anzeigepflichtigen sowie zustimmungsbedürftigen Baumaßnahmen im Hochbau, bei denen Wohnraum oder sonstiger Nutzraum geschaffen oder verändert wird. Erfasst werden Baugenehmigungen, Baufertigstellungen und Bauabgänge. Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zu- oder Abgang an Wohnungen oder Wohnfläche, d. h. die Differenz zwischen "neuem" und "altem" Zustand ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z. B. geht Wohnfläche verloren, wenn eine Wohnung zur Arztpraxis umgebaut wird) Minuswerte auftreten.

[zurück](#)

Gebäude

Als Gebäude gelten gemäß der Systematik der Bauwerke selbständig benutzbare, überdachte Bauwerke, die auf Dauer errichtet sind, von Menschen betreten werden können und geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dabei kommt es auf die Umschließung durch Wände nicht an; die Überdachung allein ist ausreichend. Gebäude im Sinne der Systematik sind auch selbständig benutzbare unterirdische Bauwerke, die von Menschen betreten werden können und ebenfalls geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dazu zählen u. a. unterirdische Krankenhäuser, Ladenzentren und Tiefgaragen.

Wohngebäude

Wohngebäude sind Gebäude, die mindestens zur Hälfte - gemessen am Anteil der Wohnfläche an der Nutzfläche nach DIN 277 (in der jeweils gültigen Fassung) - Wohnzwecken dienen. Zu den Wohngebäuden zählen auch Ferien-, Sommer- und Wochenendhäuser mit einer Mindestgröße von 50 m² Wohnfläche.

[zurück](#)

Nichtwohngebäude

Nichtwohngebäude sind Gebäude, die überwiegend (mindestens zu mehr als der Hälfte der Nutzfläche)

Nichtwohnzwecken dienen. (z. B. Anstaltsgebäude, Büro- und Verwaltungsgebäude, Fabrikgebäude, Hotels usw.).

[zurück](#)

Wohnung

Unter einer Wohnung sind nach außen abgeschlossene, zu Wohnzwecken bestimmte, in der Regel zusammenliegende Räume zu verstehen, die die Führung eines eigenen Haushalts ermöglichen. Wohnungen haben einen eigenen Eingang unmittelbar vom Freien, von einem Treppenhaus oder einem Vorraum. Zur Wohnung können aber auch außerhalb des eigentlichen Wohnungsabschlusses liegende zu Wohnzwecken ausgebaut Keller- oder Bodenräume (z. B. Mansarden) gehören.

Wohnräume Die Zahl der Räume umfasst alle Wohn-, Ess- und Schlafzimmer und andere separate Räume (z. B. bewohnbare Keller- und Bodenräume) von mindestens 6 m² Größe sowie abgeschlossene Küchen unabhängig von deren Größe.

[zurück](#)

Wohnfläche

Die Wohnfläche (zu berechnen nach der Wohnflächenverordnung) umfasst die Grundflächen der Räume, die ausschließlich zu dieser Wohnung gehören, also die Flächen von Wohn- und Schlafräumen, Küchen und Nebenräumen (z. B. Dielen, Abstellräume und Bad) innerhalb der Wohnung. Zur Wohnfläche gehören auch die Grundflächen von Wintergärten, Schwimmbädern und ähnlichen nach allen Seiten geschlossenen Räumen sowie Balkonen, Loggien, Dachgärten und Terrassen, wenn sie ausschließlich zu der Wohnung oder dem Wohnheim gehören. Nicht gezählt werden die Grundflächen von Zubehörräumen (z. B. Kellerräume, Abstellräume außerhalb der Wohnung, Waschküchen, Bodenräume, Trockenräume, Heizungsräume und Garagen). Voll berechnet werden die Grundflächen von Räumen und Raumteilen mit einer lichten Höhe von mindestens 2 m.

[zurück](#)

Gebäude- und Wohnungsbestand

[zurück](#)

Der **Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes** liegen als Ausgangsdaten die Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung vom 9. Mai 2011 zugrunde. Für die maschinelle Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes werden Daten aus der Fertigstellungsstatistik und der Abgangsstatistik mit dem Ausgangsbestand zusammengeführt. Fortgeschrieben wird nur der Bestand an Wohngebäuden, Wohnheimen und Wohnungen (in Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden).

[zurück](#)

Tourismus

[zurück](#)

Der Berichterstattung unterliegen alle **Beherbergungseinrichtungen**, die zehn und mehr Gäste gleichzeitig beherbergen können. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen Hotels, Hotels garnis, Gasthöfe, Pensionen, Jugendherbergen und Hütten, Erholungs- und Ferienheime, Ferienzentren, Ferienhäuser und -wohnungen sowie Vorsorge- und Rehabilitationskliniken und Schulungsheime. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen auch alle Campingplätze (Urlaubscamping) mit mindestens zehn Stellplätzen.

[zurück](#)

Angebote Betten

Das ist die Anzahl der Betten und sonstigen Schlafgelegenheiten, die tatsächlich in den geöffneten Beherbergungsstätten (ohne Camping) angeboten wurden. Die Anzahl der Betten entspricht dabei der Anzahl der Personen, die bei Normalbelegung gleichzeitig hätten übernachten können. Behelfsmäßige Schlafgelegenheiten, die bei Überbelegung zusätzlich zur Verfügung gestanden hätten, wurden nicht berücksichtigt.

[zurück](#)

Ankünfte

Die Ankünfte beinhalten die Zahl der Gäste, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen ankamen und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Übernachtungen

Als Übernachtungen zählen Übernachtungen von Personen, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen übernachteten und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle sind Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen

Personen verletzt oder getötet wurden oder Sachschaden verursacht worden ist. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erfasst alle Unfälle, zu denen die Polizei herangezogen wurde. Erhebungspapiere für die Statistik der Straßenverkehrsunfälle sind die Durchdrucke der im Grundaufbau bundeseinheitlichen Verkehrsunfallanzeigen, die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden.

Die Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen werden auf Gemeindeebene nicht vollständig nachgewiesen, sie sind aber in der Kreissumme enthalten.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)

Das sind Unfälle, bei denen als Unfallursache ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) vorlag und bei denen gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden musste (nicht fahrbereit). Dies betrifft auch Fälle unter Einfluss berauschender Mittel.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden - sonstige Sachschadensunfälle unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln

Ab Berichtsjahr 2008 handelt es sich um Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder anderen berauschenden Mitteln stand und gleichzeitig alle beteiligten Kfz noch fahrbereit waren.

Die Zahl für die Berichtsjahre bis 2007 enthält nur Unfälle unter Alkoholeinfluss, so dass von 2007 zu 2008 kein Vergleich möglich ist.

[zurück](#)

Sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung

Dabei handelt es sich um Unfälle, bei denen kein Straftatbestand und keine Ordnungswidrigkeit vorlag (unabhängig davon, ob die beteiligten Kfz fahrbereit waren oder nicht) und Unfälle, bei denen ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit vorlag und alle beteiligten Kfz fahrbereit waren, aber kein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand. Diese Straßenverkehrsunfälle werden nur zahlenmäßig nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen und werden somit in der Gemeindestatistik nicht erfasst.

[zurück](#)

Unfälle mit Personenschaden

Das sind Unfälle, bei denen Personen getötet bzw. schwer oder leicht verletzt wurden.

Als Verunglückte zählen Personen, die beim Unfall verletzt oder getötet wurden. Dabei werden erfasst als:

Getötete: Personen, die beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben.

Schwerverletzte: Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (für mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten.

[zurück](#)

Kraftfahrzeugbestand

[zurück](#)

Kfz-Bestand

Die jährliche Zählung des Fahrzeugbestandes umfasst alle Kraftfahrzeuge und Anhänger, die am 1. Januar eines Jahres im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert sind. Außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge sind nicht enthalten, Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen dagegen schon.

[zurück](#)

Öffentliche Finanzen

[zurück](#)

Ist-Aufkommen der Realsteuern

Der von den Steuerpflichtigen in der einzelnen Gemeinde im Laufe des Kalenderjahres aufgebrauchte Steuerbetrag in den Steuerarten **Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer**.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

Die Gemeinden erhalten 15 Prozent des Jahresaufkommens an der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer sowie 12 Prozent des Jahresaufkommens aus der Kapitalertragssteuer. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer wird für jedes Land nach den Steuerbeträgen bemessen, die von den Finanzbehörden im Gebiet des Landes unter Berücksichtigung der Zerlegung vereinnahmt werden.

Die Aufteilung des Gemeindeanteils auf die Gemeinden wird nach einem Schlüssel vorgenommen, dessen Grundlage die Lohn- und Einkommensteuerstatistik ist. Diese Schlüsselzahl wird für jede Gemeinde ermittelt und entspricht somit dem in einer Dezimalzahl ausgedrückten Anteil am Steueraufkommen.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

Anteil, der den Gemeinden in Höhe von 2,2 Prozent des Aufkommens an der Umsatzsteuer zusteht (nach Abzug des Vorabanteils des Bundes zur Finanzierung eines zusätzlichen Bundeszuschusses an die Rentenversicherung). Die Verteilung dieses Betrages auf die einzelnen Länder erfolgt jeweils nach Schlüsseln. Grundlage für die Schlüsselberechnung bilden das Gewerbesteueraufkommen und die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eines Bundeslandes.

Die gemeindekonkrete Schlüsselzahl ergibt sich aus dem Anteil der Gemeinde an dem Gesamtwert des Landes. Sie wird für jede einzelne Gemeinde durch Rechtsverordnung festgesetzt.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Hebesatz

Bei der Berechnung der Realsteuern wird von einem Steuermessbetrag ausgegangen. Durch Anwendung eines Hundertsatzes (Hebesatz) auf den Steuermessbetrag erhält man die geschuldete Steuer.

Der Hebesatz wird durch die hebeberechtigte Gemeinde für jeweils ein Kalenderjahr festgesetzt. Dabei kann der jahresgültige Hebesatz bis zum Ablauf des ersten Halbjahres rückwirkend für das gesamte Kalenderjahr geändert werden, danach nur, wenn keine Erhöhung gegenüber der letzten Festsetzung stattfindet.

Mit der selbständigen Festlegung der Hebesätze haben die Gemeinden die Möglichkeit, die Höhe ihrer Realsteuereinnahmen zu beeinflussen. Die Festsetzung unterliegt jedoch nach oben der Beschränkung, dass die Gemeinde bei der Einnahmehbeschaffung auf die wirtschaftliche Kraft der Abgabepflichtigen Rücksicht nehmen muss.

Hebeberechtigt ist die Gemeinde, in deren Gebiet der Grundbesitz (Grundsteuer) bzw. der Gewerbebetrieb (Gewerbesteuer) liegt.

[zurück](#)

Realsteueraufbringungskraft und Steuereinnahmekraft

Die Realsteueraufbringungskraft ergibt sich aus der Summe der Fiktiven Ist-Aufkommen der Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer. Die Realsteueraufbringungskraft vermindert um die Gewerbesteuerumlage und Hinzurechnung der Gemeindeanteile an der Einkommen- und der Umsatzsteuer ergibt die Steuereinnahmekraft.

Durch die Anwendung des jeweiligen gewogenen landesdurchschnittlichen Hebesatzes auf die Grundbeträge wird die Wirkung der unterschiedlichen Hebesatzanspannungen ausgeschaltet. Man erhält für den Berichtszeitraum einen vergleichbaren Maßstab zur Beurteilung der Gemeinden eines Bundeslandes untereinander.

[zurück](#)

Gewerbesteuerumlage/Gewerbesteuer - netto

Vom Gewerbesteueraufkommen müssen die Gemeinden eine Umlage an das für sie örtlich zuständige Finanzamt abführen. Die Umlage errechnet man durch Anwenden eines Vervielfältigers auf den Grundbetrag der Gewerbesteuer im Erhebungszeitraum. Der Vervielfältiger beträgt im Jahr 2015 für die neuen Bundesländer 35 Prozent.

Die Umlage ist entsprechend dem Verhältnis von Bundes- und Landesvervielfältiger auf den Bund bzw. das Bundesland aufzuteilen (14,5 Prozent Bundesvervielfältiger und 20,5 Prozent Landesvervielfältiger).

Nach Abzug der Gewerbesteuerumlage vom Ist-Aufkommen der Gewerbesteuer erhält man die Gewerbesteuer netto. Im Austausch für diese Gewerbesteuerumlage erhalten die Gemeinden einen Anteil von der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer.

[zurück](#)

Schuldenstand

Die Erhebung zum jährlichen Schuldenstand erfasst sowohl den Schuldenstand am Ende des Berichtsjahres als auch alle in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember eines Berichtsjahres neu aufgenommenen Schulden zum Zeitpunkt des Mittelzuflusses und die im gleichen Zeitraum zurückgezahlten Schuldbeträge.

[zurück](#)

Einnahmen/Ausgaben der laufenden Rechnung

Summe aller Einnahmen bzw. Ausgaben (ohne haushaltstechnische Verrechnungen), die im Rahmen des Verwaltungsvollzuges sowie des Betriebes von Einrichtungen und Anstalten meistens regelmäßig anfallen und nicht vermögenswirksam sind, bereinigt um Zahlungen von gleicher Ebene, d. h. zwischen Gemeinden und Gemeindeverbänden (siehe dazu Zahlungen von gleicher Ebene).

[zurück](#)

Einnahmen/Ausgaben der Kapitalrechnung

Summe aller Einnahmen bzw. Ausgaben (ohne haushaltstechnische Verrechnungen und besondere Finanzierungsvorgänge), die eine Vermögensänderung herbeiführen oder der Finanzierung von Investitionen anderer Träger dienen und keine besonderen Finanzierungsvorgänge darstellen, bereinigt um Zahlungen von gleicher Ebene, d. h. zwischen Gemeinden und Gemeindeverbänden (siehe dazu Zahlungen von gleicher Ebene).

[zurück](#)

Bereinigte Einnahmen/Ausgaben

Summe aller Einnahmen bzw. Ausgaben der laufenden Rechnung und der Kapitalrechnung

[zurück](#)

Zahlungen von gleicher Ebene (finanzstatistische Bereinigung)

Durch die Zahlungen zwischen den einzelnen öffentlichen Haushalten ergeben sich bei der Zusammenfassung der Ergebnisse mehrerer Körperschaften oder Körperschaftsgruppen zu einer Darstellungsebene Doppelzählungen. Die finanzstatistische Bereinigung dieser Doppelzählungen kann dabei nicht bei einzelnen Einnahme- oder Ausgabearten, sondern nur global erfolgen, indem die Zahlungen zwischen den einzelnen Körperschaften oder Körperschaftsgruppen - in Höhe der Zahlungseingänge - als Gesamtbetrag sowohl von der Einnahmesumme als auch von der Ausgabensumme abgesetzt werden.

Finanzierungssaldo

Saldo der bereinigten Einnahmen und Ausgaben

[zurück](#)

Personal im öffentlichen Dienst

[zurück](#)

Im Personalbestand der Gemeinden/Gemeindeverbände sind die Beschäftigten der im Haushalt brutto geführten Ämter und Einrichtungen (Beschäftigungsbereich 21), der aus dem Haushalt ausgegliederten und als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Einrichtungen und Unternehmen (Eigenbetriebe - Beschäftigungsbereich 22) sowie der als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Krankenhäuser (Beschäftigungsbereich 23) enthalten.

Zum Personal-Ist-Bestand zählen alle Beschäftigten, die am 30. Juni des jeweiligen Berichtsjahres in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnis zu einer berichtspflichtigen Einrichtung stehen und in der Regel Gehalt oder Entgelt aus Haushaltsmitteln dieser Stelle beziehen oder aus Drittmitteln finanziert werden. Hierzu gehören neben den Dauerbeschäftigten auch die Beschäftigten in Ausbildung und die Beschäftigten mit Zeitvertrag (einschließlich der Arbeitnehmer in einem öffentlich geförderten Arbeitsverhältnis).

Die Rechtsgrundlage liefert das Gesetz über die Statistiken der öffentlichen Finanzen und des Personals im öffentlichen Dienst (Finanz- und Personalstatistikgesetz - FPStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 2006 (BGBl. I S. 438) in Verbindung mit dem Gesetz über die Statistik für Bundeszwecke (Bundesstatistikgesetz - BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565) in der jeweils geltenden Fassung. Erhoben werden die Angaben zu § 6 und § 9 FPStatG.

[zurück](#)

Alle Fußnoten

1) Berufliche Schulzentren sowie separate Schulen

2) ohne Kurse an beruflichen Gymnasien

3) einschließlich Schüler in Förderschulklassen an Freien Waldorfschulen

4) Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zugang an Wohnungen oder Wohnfläche, d.h. die Differenz zwischen "neuem Zustand" und "altem Zustand", ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z.B. eine Wohnung wird Arztpraxis) Minuswerte bzw. in der kumulativen Darstellung Rückgänge gegenüber dem Vorberichtsstand auftreten.

6) Die Kreissummen der Unfälle bzw. Verletzten sind nicht unbedingt identisch mit der Summe der einzelnen Gemeinden, da Unfälle auf der Autobahn oftmals keiner Gemeinde direkt zugeordnet werden können.

8) Gegenwärtig erfolgt in den Kommunen die Umstellung des Rechnungswesens von der Kameralistik zur Doppik. Im Jahr 2015 wendeten bereits 100 Prozent der Gemeinden und Gemeindeverbände das neue doppelte Rechnungswesen an. Für eine einheitliche Ergebnisdarstellung werden die doppelischen Daten in kameralistische Daten umgesetzt. Während der gesamten Umstellungsphase ist mit Beeinträchtigungen der Ergebnisdaten in ihrer Aussagekraft und Vergleichbarkeit zu rechnen.

Die Kreisgebietssummen enthalten die Daten der Landkreise (Landratsämter), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände, die NUTS2-Regionen darüber hinaus die der Kreisfreien Städte. Das Ergebnis von Sachsen enthält zusätzlich die Daten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

9) bezogen auf Einwohnerstand vom 30.06. des Berichtsjahres

10) Primärdaten des Kraftfahrtbundesamtes, Flensburg / Angaben für Kreise und Sachsen einschließlich unbekannter Gemeinde- bzw. Kreiszugehörigkeit

Ab 1. März 2007 ist nicht mehr der Standort, sondern der Wohnort des Halters maßgebend.

Nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

11) einschließlich Absolventen/Abgänger von Schulen des 2. Bildungsweges

12) Die Landkreissummen enthalten die Beschäftigten der Landkreise (LRÄ), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände. Die NUTS 2-Regionssummen enthalten darüber hinaus die Beschäftigten der Kreisfreien Städte. Die Sachsensumme der Beschäftigten der Gemeinden und Gemeindeverbände enthält darüber hinaus die Beschäftigten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

13) ohne Jahrgangsstufen 11 und 12

14) Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich ab dem Berichtsjahr 2010 die Berechnungsvorschrift für den Gesamtschuldenstand aufgrund von Anforderungen der EU geändert hat.

Bis einschließlich Berichtsjahr 2009 werden in dem Gesamtschuldenstand nur Wertpapier-, Kreditmarktschulden und Schulden bei öffentlichen Haushalten ausgewiesen. Ab 2010 enthält der Gesamtschuldenstand:

- Kassenkredite
- Wertpapierschulden
- Schulden aus Krediten
- Versicherungstechnische Rückstellungen (nur 2010)
- übrige Verbindlichkeiten (ab 2013 nur Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen) und
- Kreditähnliche Rechtsgeschäfte.

Die Kreisgebiets- bzw. NUTS 2-Regionssummen enthalten die Daten der Landkreise (Landratsämter), kreisfreien Städte, kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände. Das Ergebnis für Sachsen enthält darüber hinaus die Daten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

15) Zu- bzw. Fortzüge über die Grenzen des jeweiligen Gebietes (Gemeinde, Kreis, NUTS2, Land)

16) Fortschreibung basierend auf den Ergebnissen der Gebäude- und Wohnungszählung 2011

17) bis 2007 Pferde, einschließlich Ponys

18) bis 2007 weibliche Schafe zur Zucht (einschließlich Jährlinge) 1 Jahr und älter

Anlage 85

Regionaldaten Gemeindestatistik Sachsen



[Vorauswahl nach Themen]

Gemeindestatistik 2017 für Coswig, Stadt

(Amtlicher Gemeindeschlüssel = 14627010 / Gebietsstand 01.01.2017)

Gebiet und Bevölkerung 5)

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Fläche am 31.12.2016 in km ²	25,88	1 454,59
Bevölkerung am 03.10.1990	26 123	289 937
Bevölkerung am 09.05.2011	20 689	247 054
Bevölkerung am 31.12.2016 insgesamt	20 841	243 889
männlich	9 994	120 270
weiblich	10 847	123 619
Einwohner je km ² am 31.12.2016	805	168
Ausländer am 31.12.2016 insgesamt	708	6 657
Bevölkerung am 31.12.2016		
unter 3 Jahre	440	6 238
von 3 bis unter 6 Jahre	517	6 518
von 6 bis unter 10 Jahre	660	8 802
von 10 bis unter 15 Jahre	850	10 650
von 15 bis unter 18 Jahre	530	6 292
von 18 bis unter 20 Jahre	292	3 444
von 20 bis unter 25 Jahre	584	6 228
von 25 bis unter 30 Jahre	922	11 158
von 30 bis unter 35 Jahre	1 089	13 795
von 35 bis unter 40 Jahre	1 139	14 930
von 40 bis unter 45 Jahre	1 077	13 259
von 45 bis unter 50 Jahre	1 382	17 500
von 50 bis unter 55 Jahre	1 685	21 340
von 55 bis unter 60 Jahre	1 544	20 213
von 60 bis unter 65 Jahre	1 731	18 988
von 65 bis unter 75 Jahre	2 953	28 240
von 75 Jahre und mehr	3 446	36 294

An diesem Thema wird noch weitergearbeitet.

Bevölkerungsbewegung 2016**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen**

Diese Daten werden demnächst veröffentlicht.

Erwerbstätigkeit 2016**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen***Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort am 30.06.*

insgesamt	5 919	87 570
männlich	3 383	47 675
weiblich	2 536	39 895

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Wohnort am 30.06.

insgesamt	8 072	94 592
männlich	4 085	49 028
weiblich	3 987	45 564

Bildungswesen**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen***Allgemeinbildende Schulen am 02.09.2016*

Grundschulen	4	48
Klassen	27	394
Schüler	625	8368
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	40	532
Mittel-/Oberschulen	3	23
Klassen	30	322
Schüler	754	7878
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	60	622
Gymnasien	1	10
Klassen 13)	25	189

Schüler	857	5916
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	64	516
Allgemeinbildende Förderschulen 3)	1	9
Klassen	26	123
Schüler	269	1160
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	44	194
Absolventen/Abgänger insgesamt am Ende des Schuljahres 2015/2016 11)	202	2049
ohne Hauptschulabschluss	19	159
mit Hauptschulabschluss	23	186
mit Realschulabschluss	97	1160
mit allgemeiner Hochschulreife	63	544
Berufsbildende Schulen am 19.10.2016		
insgesamt 1)	-	7
Klassen 2)	-	202
Schüler	-	3972
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	-	249
Gewerbeanzeigen 2016	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Gewerbeanmeldungen	105	1472
Gewerbeabmeldungen	110	1731
Landwirtschaft	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Landwirtschaftliche Betriebe 2016 insgesamt	17	610
mit landwirtschaftlich genutzter Fläche		
unter 10 ha	13	210
von 10 bis unter 100 ha	2	245
100 ha und mehr	2	155
Landwirtschaftliche Betriebe 2016 insgesamt	17	610
Landwirtschaftlich genutzte Fläche 2016 insgesamt in ha	526	92 962
und zwar Betriebe mit Ackerland	10	443
Ackerland - Fläche in ha	.	79 725
Betriebe mit Dauerkulturen	6	98
Dauerkulturen - Fläche in ha	148	702
Betriebe mit Dauergrünland	7	456
Dauergrünland - Fläche in ha	.	12 529
Viehzählung am 01.03.2016		
Betriebe mit Rinderhaltung	1	221
Rinder insgesamt	.	34 652
darunter Milchkühe	-	12 817
andere Kühe	.	3 183
Betriebe mit Schweinehaltung	-	80
Schweine insgesamt	-	120 048
Betriebe mit Hühnerhaltung	1	99
Hühner insgesamt	.	1 040 255
Betriebe mit Haltung von Einhufern 17)	2	80
Einhufer insgesamt	.	857
Betriebe mit Schafhaltung	1	88
Schafe insgesamt	.	7 567
darunter Mutterschafe 18)	.	3 674
Betriebe mit Ziegenhaltung	-	18
Ziegen insgesamt	-	425

Flächennutzung am 31.12. 2016

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Bodenfläche insgesamt in ha	2 588	145 459
Siedlung	642	11 727
darunter Wohnbaufläche	323	5 889
Industrie- und Gewerbefläche	195	2 578
Tagebau, Grube, Steinbruch	9	502
Sport-, Freizeit und Erholungsfläche	72	1 567
Verkehr	196	6 059
darunter Straße, Weg, Platz	160	5 088
Vegetation	1 660	124 446
darunter Landwirtschaft	951	101 241
Wald	668	18 839
Gewässer	89	3 227
Siedlungs- und Verkehrsfläche	829	17 284

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen***Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe 2016*

Betriebe am 30.09.	20	205
Tätige Personen am 30.09.	1797	19950
Bezahlte Entgelte in 1 000 €	63754	700573
Gesamtumsatz in 1 000 €	325748	4624610
darunter <i>Auslandsumsatz</i> in 1 000 €	72813	1600258

Investitionen 2015

Betriebe mit Investitionen am 30.09.	17	153
Bruttoanlageinvestitionen in 1 000 €	17234	138015
Bruttoanlageinvestitionen je Beschäftigter in €	9876	6988

Baugewerbe 2016**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen***Bauhauptgewerbe*

Betriebe am 30.06.	27	448
Tätige Personen am 30.06.	279	4176
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	29749	469909

Ausbaugewerbe

Betriebe am 30.06.	9	87
Tätige Personen am 30.06.	193	1981
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	21031	209879

Bautätigkeit 2016**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen***Baugenehmigungen*

Errichtung neuer Wohngebäude	25	312
darunter mit 1 Wohnung	24	294
mit 2 Wohnungen	-	4
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	16	151
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	43	530
mit 1 und 2 Räumen 4)	2	75
mit 3 Räumen 4)	-	32
mit 4 Räumen 4)	9	73
mit 5 und mehr Räumen 4)	32	350

Wohnfläche in m ² insgesamt	5784	76302
--	------	-------

Baufertigstellungen

Errichtung neuer Wohngebäude	18	317
darunter mit 1 Wohnung	14	289

mit 2 Wohnungen	-	11
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	9	113
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	149	704
mit 1 und 2 Räumen 4)	101	204
mit 3 Räumen 4)	23	85
mit 4 Räumen 4)	9	77
mit 5 und mehr Räumen 4)	16	338
Wohnfläche in m ² insgesamt	10177	74864
Gebäude- und Wohnungsbestand am 31.12. 2016 16)	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Bestand an Wohngebäuden	3530	57865
darunter mit 1 oder 2 Wohnungen	2548	46714
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden insgesamt	11713	135952
mit 1 Raum	158	2699
mit 2 Räumen	1294	12041
mit 3 Räumen	3316	35180
mit 4 Räumen	3868	39248
mit 5 Räumen	1795	22790
mit 6 Räumen	767	13475
mit 7 und mehr Räumen	515	10519
Räume der Wohnungen mit 7 Räumen oder mehr	4055	83444
Wohnfläche in 100 m ²	8339	108943
Tourismus 2016	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
geöffnete Beherbergungseinrichtungen im Juli	13	135
angebotene Betten im Juli	218	5611
Ankünfte	10737	318525
Übernachtungen	28252	719333
Straßenverkehrsunfälle 2016 6)	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Unfälle insgesamt (ohne sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkohol)	77	1123
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne	13	292
sonstige schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln	3	45
Unfälle mit Personenschaden	61	786
getötete Personen	1	10
schwerverletzte Personen	11	253
leichtverletzte Personen	55	727
Kfz-Bestand am 01.01. 2017 10)	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Kfz-Bestand insgesamt	12374	164981
darunter Pkw	10673	134877
Krafträder	752	10446
Öffentliche Finanzen 2016	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Realsteuervergleich</i>		
Hebesatz Grundsteuer A in Prozent	310	314
Hebesatz Grundsteuer B in Prozent	415	412
Hebesatz Gewerbesteuer in Prozent	400	391
Ist-Aufkommen Grundsteuer A in €	18782	1666583
Ist-Aufkommen Grundsteuer B in €	1889228	24581541
Ist-Aufkommen Gewerbesteuer in €	4278627	87064238

Gemeindeanteil an der Einkommensteuer in €	5788590	68288911
Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer in €	904175	11977176
Gewerbesteuerumlage in €	374380	7799726
Gewerbesteuer netto in €	3904247	79264512
Grundbetrag Grundsteuer A in €	6059	529916
Grundbetrag Grundsteuer B in €	455236	5969858
Grundbetrag Gewerbesteuer in €	1069657	22284931
Realsteueraufbringungskraft in €	6773288	125016342
Steuereinnahmekraft in €	13091673	197482703
je Einwohner in € 9)	628	805
Schuldenstand am 31.12. 14)		
insgesamt in 1 000 €	7228	200888
je Einwohner in € 9)	347	819
Bereinigte Einzahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 8)		
insgesamt in 1 000 €	32 682	711 739
Bereinigte Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	28 510	652 605
darunter Schlüsselzuweisungen vom Land	8 026	114 575
Privatrechtliche Leistungsentgelte, Kostenerstattungen und Kostenumlagen	1 539	56 255
Investitionszuwendungen vom Land	2 686	38 071
darunter Investive Schlüsselzuweisungen	1 108	11 029
Bereinigte Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 8)		
insgesamt in 1 000 €	34 576	689 562
Bereinigte Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	25 403	599 130
darunter Personalauszahlungen	4 511	167 145
Sach- und Dienstleistungen	5 650	96 181
Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	9 173	91 701
darunter Baumaßnahmen	3 007	54 420
Saldo der bereinigten Einzahlungen und Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 8)	-1 894	22 178
Personal im öffentlichen Dienst am 30.06. 2016	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Personalstand 12)	115	3660

Definitionen und Erläuterungen

Gebiet und Bevölkerung

[zurück](#)

Die **Flächenangaben** (Katasterflächen) basieren auf den Angaben des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung Sachsen. Flächenänderungen ergeben sich aus Grenzänderungen und Neuvermessungen. Aufgrund fachlicher und methodischer Umstellungen in der Vermessungsverwaltung ist der Vergleich der Flächendaten ab 2015 mit den Flächendaten der vorangegangenen Jahre erheblich eingeschränkt.

[zurück](#)

Zur **Bevölkerung** zählen bei der Fortschreibung alle Personen, die im ausgewiesenen Gebiet ihre alleinige Wohnung oder Hauptwohnung haben, ausgenommen die Angehörigen der ausländischen

Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen.

Hauptwohnung ist die vorwiegend benutzte Wohnung des Einwohners. Hauptwohnung eines verheirateten Einwohners, der nicht dauernd von seiner Familie getrennt lebt, ist die vorwiegend benutzte Wohnung der Familie. In Zweifelsfällen ist die vorwiegend benutzte Wohnung dort, wo der Schwerpunkt der Lebensbeziehungen des Einwohners liegt.

Grundlage des Systems der Bevölkerungsstatistik sind die in größeren Zeitabständen zu einem Stichtag stattfindenden Volkszählungen, bei denen demographische Grunddaten der Bevölkerung in regionaler Gliederung nach Gemeinden erhoben werden.

Die aktuellen Bevölkerungszahlen (Bevölkerungsstand) ergeben sich durch Fortschreibung der Ergebnisse der jeweiligen letzten Volkszählung mit den Ergebnissen der Statistiken der Geburten und Sterbefälle sowie der Wanderungsstatistik. Ferner werden Staatsangehörigkeitswechsel, Bestandskorrekturen und zum Nachweis des Familienstandes die Daten zu Eheschließungen, Ehescheidungen und Lebenspartnerschaften berücksichtigt.

Basis der aktuellen Fortschreibung (ab Berichtsmonat Mai 2011) ist die am Zensusstichtag 9. Mai 2011 nachgewiesene Bevölkerung.

Bei den vorliegenden Zahlen handelt es sich um Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011.

Die Darstellung der Kreis- und Gemeindeergebnisse erfolgt zum Gebietsstand 1. Januar 2017. Bei Teilumgliederungen wurde die Bevölkerung entsprechend den prozentualen Anteilen zum Zeitpunkt der Teilung berechnet. Die Kreisfreien Städte und Landkreise sind für die NUTS2-Regionen aufsteigend nach ihren amtlichen Schlüsselnummern aufgeführt. Der Freistaat Sachsen gliederte sich in 3 Kreisfreie Städte und 10 Landkreise mit 420 kreisangehörigen Gemeinden.

Das Gesamtergebnis kann Fälle mit unbestimmtem Geschlecht beinhalten, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen bei der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.

[zurück](#)

Ausländer sind alle Personen, die nicht Deutsche und auch nicht Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes gleichgestellt sind. Dazu gehören auch Staatenlose und Personen mit "ungeklärter" Staatsangehörigkeit. Deutsche, die zugleich eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, zählen als Deutsche. Die Mitglieder der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen werden statistisch nicht erfasst.

[zurück](#)

Bevölkerungsbewegung

[zurück](#)

Zu den **Lebendgeborenen** zählen alle Kinder, bei denen entweder das Herz geschlagen oder die Nabelschnur pulsiert oder die natürliche Lungenatmung eingesetzt hat. Geborene, bei denen nicht mindestens eines dieser Lebenszeichen und ein Mindestgewicht von 500 g vorliegt, werden als Totgeborene registriert. Die regionale Zuordnung der Geborenen erfolgt nach dem Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung der Mutter.

[zurück](#)

Als **Gestorbene** werden alle amtlich festgestellten Sterbefälle gezählt, außer Totgeborene, standesamtlich beurkundete Kriegssterbefälle und gerichtliche Todeserklärungen. Die regionale Zuordnung der Gestorbenen erfolgt nach dem Ort ihrer alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung.

[zurück](#)

Zuzüge und Fortzüge

Die Statistik der räumlichen Bevölkerungsbewegung (Wanderungsstatistik) erfasst die **Zuzüge** (behördliche Anmeldungen) und **Fortzüge** (behördliche Abmeldungen) über Gemeindegrenzen innerhalb des Freistaates Sachsen (Wanderungen innerhalb Sachsens) sowie über die Grenze des Freistaates Sachsen (Wanderungen über die Landesgrenze). Wohnungswechsel innerhalb einer Gemeinde (Umzüge) werden statistisch nicht erfasst. Einbezogen werden nur Personen, die zur Bevölkerung im Sinne der Fortschreibung gehören. Die Differenz zwischen der Anzahl der Zuzüge und Fortzüge ist der Wanderungssaldo (Überschuss der Zu- bzw. Fortzüge).

Wohnungsstatuswechsel zählen beim neuen Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung als Zuzüge, beim entsprechenden bisherigen Ort als Fortzüge.

[zurück](#)

Abweichungen von der **Zu-/Abnahme** der Bevölkerung zu der Summe der **Überschüsse der Lebendgeborenen bzw. Gestorbenen und der Zu- bzw. Fortzüge** resultieren aus den im Laufe eines Berichtsjahres von den Standes- und Meldeämtern übergebenen bestandsrelevanten Korrekturen, die zwar in die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, nicht aber in die ursprünglichen Bewegungsstatistiken eingehen.

[zurück](#)

Erwerbstätigkeit

[zurück](#)

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

umfassen alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind. Dazu gehören insbesondere auch:

- Auszubildende,
- Altersteilzeitbeschäftigte,
- Praktikanten,
- Werkstudenten,
- Personen, die aus einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis zur Ableistung von gesetzlichen Dienstpfllichten (z. B. Wehrübung) einberufen werden,
- behinderte Menschen in anerkannten Werkstätten oder gleichartigen Einrichtungen,
- Personen in Einrichtungen der Jugendhilfe, Berufsbildungswerken oder ähnlichen Einrichtungen für behinderte Menschen,
- Personen, die ein freiwilliges soziales Jahr, ein freiwilliges ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst ableisten.

Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gezählt werden im Rahmen der Beschäftigungsstatistik die geringfügig Beschäftigten, da für diese nur pauschale Sozialversicherungsabgaben zu leisten sind. Nicht einbezogen sind zudem Beamte, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige, Berufs- und Zeitsoldaten, sowie Wehr- und Zivildienstleistende.

Die regionale Zuordnung der Beschäftigten erfolgt nach ihrem von den auskunftspflichtigen Arbeitgebern angegebenen Arbeits- bzw. Wohnort.

[zurück](#)

Bildungswesen

[zurück](#)

Die **Grundschulen** umfassen die Klassenstufen 1 bis 4. Sie haben die Aufgabe, alle Schüler in einem gemeinsamen Bildungsgang ausgehend von den individuellen Lern- und Entwicklungsvoraussetzungen unter Einbeziehung von Elementen des spielerischen und kreativen Lernens zu den weiterführenden Bildungsgängen zu führen.

[zurück](#)

Die **Mittel-/Oberschulen** umfassen die Klassenstufen 5 bis 10 und vermitteln eine allgemeine und berufsvorbereitende Bildung. Die Klassenstufen 5 und 6 haben Orientierungsfunktion, ab Klassenstufe 7 beginnt eine auf Leistungsentwicklung und Abschlüsse bezogene Differenzierung. Ebenfalls ab Klassenstufe 7 beginnt für alle Schüler eine neigungsorientierte Differenzierung. Im Rahmen wahlobligatorischer Angebote wählen die Schüler der Klassenstufen 7 bis 9 pro Schuljahr einen Neigungskurs und die Schüler der Klassenstufe 10 einen Vertiefungskurs entsprechend ihrer Interessen und Begabungen. Die Ausbildung an den Mittel-/Oberschulen schließt mit dem Hauptschulabschluss, dem qualifizierenden Hauptschulabschluss oder dem Realschulabschluss ab.

[zurück](#)

Die **Gymnasien** vermitteln den Schülern mit entsprechenden Begabungen und Bildungsabsichten eine vertiefte allgemeine Bildung. Sie umfassen die Klassen- bzw. Jahrgangsstufen 5 bis 12, wobei die Klassenstufen 5 und 6 Orientierungsfunktion haben. An den Gymnasien werden besondere Profile mit informatischer Bildung eingerichtet. Die Schüler der Gymnasien schließen ihre Ausbildung mit der Abiturprüfung ab und erwerben die allgemeine Hochschulreife.

[zurück](#)

Die **allgemeinbildenden Förderschulen** werden von Schülern besucht, die wegen der Beeinträchtigung einer oder mehrerer physischer oder psychischer Funktionen auch durch besondere Hilfen in den anderen allgemeinbildenden Schulen nicht oder nicht hinreichend integriert werden können und deshalb über einen längeren Zeitraum einer sonderpädagogischen Förderung bedürfen. An den allgemeinbildenden Förderschulen können die Abschlüsse der übrigen Schularten erworben werden.

[zurück](#)

Absolventen/Abgänger sind Schüler, die nach Erfüllung der Vollzeitschulpflicht (neun Schuljahre) die allgemeinbildende Schule mit einem Abschlusszeugnis (Absolventen) oder Abgangszeugnis (Abgänger) verlassen. Schüler von Mittel-/Oberschulen, Gymnasien und allgemeinbildenden Förderschulen ohne Abschluss erhalten ein Abgangszeugnis.

[zurück](#)

Berufsbildende Schulen umfassen alle öffentlichen und Schulen in freier Trägerschaft im Freistaat Sachsen. Alle berufsbildenden Schulen befinden sich in Verantwortung des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus. Die berufsbildenden Schulen sind seit dem Schuljahr 1992/1993 in Berufliche Schulzentren (BSZ) integriert. Auf diese Art wird es möglich, auch wenige Klassen einer Schulart zu bilden und eine flächendeckende Beschulung

zu erreichen. An jedem BSZ können mehrere Schularten gemäß §§ 8 bis 13a SchulG vorhanden sein. Jede vorhandene Schulart kann es am BSZ nur einmal geben.

Berufsbildende Förderschulen werden von Schülern besucht, die einer sonderpädagogischen Förderung bedürfen. Bildungsinhalte und Bildungsabschlüsse entsprechen denen der übrigen berufsbildenden Schulen. Bis zum Schuljahr 2003/04 wurden diese Schüler an den berufsbildenden Schulen für Behinderte unterrichtet. Mit der Neufassung des Schulgesetzes vom 16. Juli 2004 gibt es im Freistaat Sachsen ab dem Schuljahr 2004/05 berufsbildende Förderschulen (§ 13a SchulG) für jede entsprechende Schulart [z. B. Berufsfachschulen und Berufsfachschulen (berufsbildende Förderschulen)].

[zurück](#)

Lehrpersonen

sind jene, die ganz oder teilweise im Rahmen gesetzlich oder vertraglich festgesetzter Pflichtstunden unterrichten bzw. unter Berücksichtigung von Anrechnungsstunden eine Schule leiten. Es wird nur die Zahl der hauptberuflich voll- und teilzeitbeschäftigten Lehrpersonen dargestellt.

[zurück](#)

Gewerbeanzeigen

[zurück](#)

Auskunftspflichtig für die Gewerbeanzeigenstatistik sind die Gewerbeanzeigenden, die nach § 14 der Gewerbeordnung (GewO) jedes stehende Gewerbe oder den Betrieb einer Zweigniederlassung oder einer unselbstständigen Zweigstelle bzw. nach § 55c GewO ein Reisegewerbe als selbstständige Tätigkeit anzeigen müssen. Sie erfüllen ihre statistische Auskunftspflicht durch die Erstattung der Anzeige bei den zuständigen Behörden. Diese übermitteln die Angaben der Gewerbeanzeigen monatlich an das zuständige statistische Landesamt.

Als Gewerbe gilt jede erlaubte selbstständige Tätigkeit, die auf Dauer angelegt ist und mit Absicht der Gewinnerzielung betrieben wird. Die Tätigkeiten, die der Gewerbeordnung unterliegen, regelt § 6 GewO.

Ausgenommen von der Anzeigepflicht sind insbesondere die Urproduktion (Land- und Forstwirtschaft, Garten- und Weinbau, Fischerei, Bergbau), die freien Berufe im Sinne des Gewerberechts (z. B. Ärzte, Rechtsanwälte, Notare, Wirtschaftsprüfer, wissenschaftliche, künstlerische oder schriftstellerische Tätigkeiten), Versicherungsunternehmen und die Verwaltung eigenen Vermögens. Wird aber eine dieser nichtgewerblichen Tätigkeiten in Verbindung mit einer Gewerbetätigkeit ausgeübt, kommen die allgemeinen Bestimmungen der GewO zur Anwendung.

Anzeigepflichtig sind die Gewerbetreibenden (natürliche oder juristische Personen). Bei Personengesellschaften sind die geschäftsführungsberechtigten Gesellschafter die Gewerbetreibenden, nicht dagegen die Personengesellschaften als solche, da diese keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzen. Damit ist jeder dieser Gesellschafter auch anzeigepflichtig.

Eine Gewerbemeldung kann aus unterschiedlichen Gründen erfolgen und wird mit einem der dafür gesetzlich vorgegebenen Meldeformulare, unterschieden nach Anmeldung, Ummeldung oder Abmeldung, vollzogen. Gewerbeummeldungen werden entsprechend dem Ersten Gesetz zum Abbau bürokratischer Hemmnisse insbesondere in der mittelständischen Wirtschaft vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 1970) ab August 2006 nicht mehr verarbeitet.

[zurück](#)

Eine Anmeldung ist abzugeben bei

Neuerrichtung eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- Neugründungen,
- Gründungen nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Zuzug eines bestehenden Betriebes aus einem anderen Gewerbeamtsbereich, d. h. Wiedereröffnung nach Verlegung,

Übernahme eines bereits bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschaftereintritt,
- Erbfolge, Kauf oder Pacht.

[zurück](#)

Eine **Abmeldung** ist abzugeben bei

Aufgabe eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- vollständigen Aufgaben,
- Schließung nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Fortzug eines bestehenden Gewerbebetriebes in einen anderen Gewerbeamtsbereich, d. h. Schließung wegen Verlegung,

Übergabe eines weiterhin bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschafteraustritt,
- Erbfolge, Verkauf oder Verpachtung.

[zurück](#)

Die Gewerbemeldungen beinhalten u. a. neben den Hilfsmerkmalen, Name und Anschrift des Gewerbetreibenden, verbale Angaben zur aufgenommenen bzw. beendeten Tätigkeit, die Anzahl der voraussichtlich bzw. zuletzt beschäftigten Arbeitnehmer, unterschieden nach Vollzeit und Teilzeitbeschäftigten, den Grund der Gewerbemeldung, die Art der Niederlassung, Eintragung im Handels-, Genossenschafts- oder Vereinsregister. Neben diesen betriebsbezogenen Merkmalen werden die personenbezogenen Merkmale Staatsangehörigkeit und Geschlecht der Gewerbetreibenden erfasst. Jedes Gewerbe wird gemäß den verbalen Angaben auf der Gewerbeanzeige zur angemeldeten bzw. beendeten Tätigkeit einer Wirtschaftsabteilung der "Klassifikation der Wirtschaftszweige" (WZ 2008) zugeordnet.

Landwirtschaft

[zurück](#)

Die Bodennutzungshaupterhebung und die **Viehzählung** wurden als Teil der Agrarstrukturerhebung 2016 (Haupterhebung) durchgeführt. Zum Erfassungsbereich dieser Erhebung gehören ab 2010 nach der Novellierung des Agrarstatistikgesetzes Dezember 2009 unabhängig von der Erwerbsart (Haupt- oder Nebenerwerb) alle landwirtschaftlichen und Gartenbaubetriebe:

1. mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche (LF) von mindestens fünf Hektar oder
2. weniger als fünf ha LF (einschl. Betriebe ohne LF), wenn diese mindestens eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- 10 Rinder
- 50 Schweine
- 10 Zuchtsauen
- 20 Schafe
- 20 Ziegen
- 1000 Haltungspätze für Geflügel
- 0,5 ha Hopfen
- 0,5 ha Tabak
- 1,0 ha Dauerkulturen im Freiland oder je 0,5 ha Obstanbau-, Reb- oder Baumschulfläche
- 0,5 ha Gemüse oder Erdbeeren im Freiland
- 0,3 ha Blumen und Zierpflanzen im Freiland
- 0,1 ha Kulturen unter hohen begehbaren Schutzabdeckungen einschl. Gewächshäusern
- 0,1 ha Produktionsfläche für Speisepilze

Betriebsgrößen, Kulturarten und Fläche sowie die Merkmale der Viehzählung wurden im Rahmen der Agrarstrukturerhebung 2016 total erfasst. Alle Zahlenangaben der vorliegenden Veröffentlichung beziehen sich ausschließlich auf die Bodennutzung und Viehhaltung in landwirtschaftlichen Betrieben. Die regionale Zuordnung der Flächen und Viehbestände zu den Gemeinden und Kreisen richtet sich nach dem Sitz des Betriebes (Betriebsitzprinzip).

[zurück](#)

Landwirtschaftlicher Betrieb

Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist eine technisch-wirtschaftliche Einheit mit einer einheitlichen Betriebsführung, die landwirtschaftliche Tätigkeiten im Wirtschaftsgebiet der Europäischen Union entweder im Haupt- oder im Nebenerwerb ausübt. Die Absicht, Gewinn zu erzielen, ist nicht erforderlich.

[zurück](#)

Landwirtschaftlich genutzte Fläche

Fläche, die zur Erzeugung pflanzlicher landwirtschaftlicher Produkte bestimmt ist. Hierzu rechnen die Flächen der folgenden Nutzungsarten: Ackerland, Dauergrünland, Gartenland, Obstanlagen, Baumschulen, Rebland, Korbweidenanlagen sowie Weihnachtsbaumkulturen außerhalb des Waldes.

[zurück](#)

Flächennutzung

[zurück](#)

Die Ergebnisse der Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung resultieren aus Auswertungen des im Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen geführten Liegenschaftskatasters zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres. Die Ergebnisse werden entsprechend der Nutzungsartensystematik des Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystems (ALKIS) ausgewiesen. ALKIS vereint die Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK) und das Automatisierte Liegenschaftsbuch (ALB) in einem System. Dadurch werden die raumbezogenen Kartendaten mit den nicht raumbezogenen Buchdaten verbunden.

[zurück](#)

Bodenfläche

Die Bodenfläche unterteilt sich in die Nutzungsartenbereiche Siedlung, Verkehr, Vegetation und Gewässer.

[zurück](#)

Siedlung

Der Nutzungsartenbereich Siedlung beinhaltet die bebauten und nicht bebauten Flächen, die durch die Ansiedlung von Menschen geprägt sind oder zur Ansiedlung beitragen.

[zurück](#)

Wohnbaufläche

Baulich geprägte Fläche einschließlich der mit ihr im Zusammenhang stehenden Freifläche (z.B. Vorgärten,

Ziergärten, Zufahrten, Stellplätze), die ausschließlich oder vorwiegend dem Wohnen dient.

[zurück](#)

Industrie- und Gewerbefläche

Fläche, die vorwiegend industriellen oder gewerblichen Zwecken dient.

[zurück](#)

Tagebau, Grube, Steinbruch

Fläche, auf der oberirdisch Bodenmaterial abgebaut wird.

[zurück](#)

Sport-, Freizeit und Erholungsfläche

Baulich geprägte Fläche einschließlich der mit ihr im Zusammenhang stehenden Freifläche, die der Ausübung von Sportarten, der Freizeitgestaltung oder der Erholung dient.

[zurück](#)

Verkehr

Der Nutzungsartenbereich Verkehr enthält die bebauten und nicht bebauten Flächen, die dem Verkehr dienen.

[zurück](#)

Vegetation

Der Nutzungsartenbereich Vegetation umfasst zum großen Teil Landwirtschaftsflächen und Wald, d.h. Flächen außerhalb der Ansiedlungen, die durch land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, durch natürlichen Bewuchs oder dessen Fehlen geprägt sind.

[zurück](#)

Landwirtschaft

Die Landwirtschaftsfläche umfasst Flächen für den Anbau von Feldfrüchten sowie Fläche, die beweidet oder gemäht werden kann einschließlich der mit besonderen Pflanzen angebaute Flächen.

[zurück](#)

Wald

Wald ist die Fläche, die mit Forstpflanzen (Waldbäume und Waldsträucher) bestockt ist.

[zurück](#)

Gewässer

Der Nutzungsartenbereich Gewässer umfasst die mit Wasser bedeckten Flächen.

[zurück](#)

Siedlungs- und Verkehrsfläche

Die als Siedlungs- und Verkehrsfläche ausgewiesene Fläche dient der Berechnung des Nachhaltigkeitsindikators „Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche“. Sie setzt sich zusammen aus der Summe von „Siedlung“ und „Verkehr“ abzüglich der Summe aus „Bergbaubetrieb“ und „Tagebau, Grube, Steinbruch“.

[zurück](#)

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe

[zurück](#)

Abschnitte B und C

Der Erhebungsbereich umfasst die wirtschaftlichen Tätigkeiten nach den Abschnitten B "Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden" sowie C "Verarbeitendes Gewerbe" der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (NACE Rev.2) bzw. der daraus abgeleiteten deutschen Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008).

Meldepflichtig sind alle produzierenden Betriebe von Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden (Industrie und Handwerk) mit im Allgemeinen 20 und mehr tätigen Personen und Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden mit 20 und mehr tätigen Personen von Mehrbetriebsunternehmen anderer Wirtschaftsbereiche außerhalb des oben genannten Erhebungsbereiches.

Als Ausnahme zu den genannten Abschneidegrenzen werden in den folgenden Wirtschaftszweigen auch Betriebe von Unternehmen mit 10 und mehr tätigen Personen zur Berichterstattung herangezogen:

08.11 Gewinnung von Naturwerksteinen und Natursteinen, Kalk- und Gipsstein, Kreide und Schiefer

08.12 Gewinnung von Kies, Sand, Ton und Kaolin

10.91 Herstellung von Futtermitteln für Nutztiere

10.92 Herstellung von Futtermitteln für sonstige Tiere

11.06 Herstellung von Malz

16.10 Säge-, Hobel- und Holzimprägnierwerke (gilt hier nur für Sägewerke)

23.63 Herstellung von Frischbeton (Transportbeton)

[zurück](#)

Betrieb

Ein an einem Standort gelegenes Unternehmen (Einbetriebsunternehmen) oder ein Teil eines Unternehmens, wenn an diesem Ort oder von diesem Ort aus Wirtschaftstätigkeiten ausgeübt werden, für die in der Regel eine oder mehrere Personen im Auftrag desselben Unternehmens arbeiten. Örtlich getrennte Hauptverwaltungen der Unternehmen werden im Verarbeitenden Gewerbe sowie im Bergbau und der Gewinnung von Steinen und Erden ebenfalls als eigenständige Betriebe erfasst.

[zurück](#)**Tätige Personen** (Beschäftigte)

Alle Personen, die in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zum Betrieb stehen, tätige Inhaber, -innen und tätige Mitinhaber, -innen sowie unbezahlt mithelfende Familienangehörige, soweit sie mindestens ein Drittel der üblichen Arbeitszeit im Betrieb tätig sind, als Heimarbeiter, -innen auf der Lohn- und Gehaltsliste geführt werden, an andere Unternehmen gegen Entgelt überlassene Mitarbeiter sowie Personen, die im Betrieb tätig sind und in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zu einem auf Personalbewirtschaftung spezialisierten Tochterunternehmen (Personalgesellschaft) oder einer im Rahmen eines Insolvenzverfahrens gebildeten Auffanggesellschaft der Unternehmensgruppe stehen, der auch der Betrieb/das Unternehmen angehört. In der Zahl der tätigen Personen sind gewerblich und kaufmännisch Auszubildende enthalten. Nicht dazu rechnen dagegen gemäß Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) von anderen Unternehmen gegen Entgelt zur Arbeitsleistung überlassene Personen (Leiharbeiter, -innen).

[zurück](#)**Entgelte (Bruttolohn- und Bruttogehaltssumme)**

Summe der Bruttobezüge der tätigen Personen ohne Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Kranken-, Renten-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung), jedoch einschließlich Lohn- und Gehaltszuschläge (auch Gratifikationen, Erfolgsprämien, Provisionen, Tantiemen usw.). Vergütungen für gewerblich und kaufmännisch Auszubildende sind enthalten. Nicht erfasst werden allgemeine soziale Aufwendungen sowie Vergütungen, die als Spesenersatz anzusehen sind.

[zurück](#)**Gesamtumsatz**

Umsatz aus eigenen Erzeugnissen und industriellen/handwerklichen Dienstleistungen, baugewerblicher Umsatz sowie Umsatz aus Handelsware und sonstiger nichtindustrieller Tätigkeit (z. B. Erlöse aus Vermietung und Verpachtung, aus Lizenzverträgen, Provisionseinnahmen und aus Veräußerung von Patenten sowie Erlöse aus Transportleistungen für Dritte und aus dem Verkauf von eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen). Als Umsatz gilt die Summe der Rechnungsendbeträge ohne in Rechnung gestellte Umsatz-(Mehrwert-)steuer, jedoch einschließlich Verbrauchsteuern und der Kosten für Fracht, Verpackung und Porto, auch wenn diese gesondert in Rechnung gestellt werden.

[zurück](#)**Auslandsumsatz**

Umsatz aus direkten Lieferungen und Leistungen an Empfänger, die im Ausland ansässig sind, sowie Erlöse aus Lieferungen an inländische Firmen, die die bestellten Waren ohne weitere Be- und Verarbeitung in das Ausland ausführen (Umsätze mit deutschen Exporteuren).

[zurück](#)**Investitionen**

Dazu gehören die gesamten nach dem HGB aktivierten Bruttozugänge an Sachanlagen (Neu- und Ersatzinvestitionen) einschließlich selbsterstellter Anlagen, im Bau befindliche Anlagen (soweit aktiviert) und solche Leasing-Güter, welche beim Leasing-Nehmer (bezogen auf das Geschäftsjahr) aktiviert wurden. Nicht berücksichtigt sind die Anzahlungen für Anlagen, soweit sie nicht bereits aktiviert wurden, die Investitionen in Betrieben des Unternehmens im Ausland, Zugänge durch den Kauf kompletter Unternehmen oder Betriebe, die bei den Investitionen entstandenen Finanzierungskosten, Umbuchungen zwischen verschiedenen Anlagekonten, der Erwerb von Beteiligungen, Wertpapieren usw. (Finanzanlagen) sowie der Erwerb von Konzessionen, Patenten, Lizenzen u. a.

[zurück](#)

Baugewerbe[zurück](#)**Bauhauptgewerbe** - Hochbau, Tiefbau und Vorbereitende Baustellenarbeiten und sonstige spezialisierte Bautätigkeiten

Grundlage der Tabelle ist die Ergänzungserhebung im Bauhauptgewerbe. Die Erhebung umfasst alle bauhauptgewerblichen Betriebe von Unternehmen des Bauhauptgewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)**Betrieb**

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)**Tätige Personen** (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)**Gesamtumsatz** des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)**Ausbaugewerbe** - Bauinstallation und sonstiger Ausbau

Grundlage der Tabelle ist die Jährliche Erhebung im Ausbaugewerbe. Die Erhebung umfasst alle ausbaugewerblichen Betriebe von Unternehmen des Ausbaugewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche mit im Allgemeinen 10 und mehr tätigen Personen, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)**Betrieb**

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)**Tätige Personen** (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)**Gesamtumsatz** des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)

Bautätigkeit[zurück](#)**Baugenehmigungen/Baufertigstellungen**

Die Bautätigkeitsstatistik erstreckt sich auf alle genehmigungs- und anzeigepflichtigen sowie zustimmungsbedürftigen Baumaßnahmen im Hochbau, bei denen Wohnraum oder sonstiger Nutzraum geschaffen oder verändert wird. Erfasst werden Baugenehmigungen, Baufertigstellungen und Bauabgänge. Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zu- oder Abgang an Wohnungen oder Wohnfläche, d. h. die Differenz zwischen "neuem" und "altem" Zustand ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z. B. geht Wohnfläche verloren, wenn eine Wohnung zur Arztpraxis umgebaut wird) Minuswerte auftreten.

[zurück](#)**Gebäude**

Als Gebäude gelten gemäß der Systematik der Bauwerke selbständig benutzbare, überdachte Bauwerke, die auf Dauer errichtet sind, von Menschen betreten werden können und geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dabei kommt es auf die Umschließung durch Wände nicht an; die Überdachung allein ist ausreichend. Gebäude im Sinne der Systematik sind auch selbständig benutzbare unterirdische Bauwerke, die von Menschen betreten werden können und ebenfalls geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dazu zählen u. a. unterirdische Krankenhäuser, Ladenzentren und Tiefgaragen.

Wohngebäude

Wohngebäude sind Gebäude, die mindestens zur Hälfte - gemessen am Anteil der Wohnfläche an der Nutzfläche nach DIN 277 (in der jeweils gültigen Fassung) - Wohnzwecken dienen. Zu den Wohngebäuden zählen auch Ferien-, Sommer- und Wochenendhäuser mit einer Mindestgröße von 50 m² Wohnfläche.

[zurück](#)**Nichtwohngebäude**

Nichtwohngebäude sind Gebäude, die überwiegend (mindestens zu mehr als der Hälfte der Nutzfläche) Nichtwohnzwecken dienen. (z. B. Anstaltsgebäude, Büro- und Verwaltungsgebäude, Fabrikgebäude, Hotels usw.).

[zurück](#)**Wohnung**

Unter einer Wohnung sind nach außen abgeschlossene, zu Wohnzwecken bestimmte, in der Regel zusammenliegende Räume zu verstehen, die die Führung eines eigenen Haushalts ermöglichen. Wohnungen haben einen eigenen Eingang unmittelbar vom Freien, von einem Treppenhaus oder einem Vorraum. Zur Wohnung können aber auch außerhalb des eigentlichen Wohnungsabschlusses liegende zu Wohnzwecken ausgebaut Keller- oder Bodenräume (z. B. Mansarden) gehören.

Wohnräume Die Zahl der Räume umfasst alle Wohn-, Ess- und Schlafzimmer und andere separate Räume (z. B. bewohnbare Keller- und Bodenräume) von mindestens 6 m² Größe sowie abgeschlossene Küchen unabhängig von deren Größe.

[zurück](#)**Wohnfläche**

Die Wohnfläche (zu berechnen nach der Wohnflächenverordnung) umfasst die Grundflächen der Räume, die ausschließlich zu dieser Wohnung gehören, also die Flächen von Wohn- und Schlafräumen, Küchen und

Nebenräumen (z. B. Dielen, Abstellräume und Bad) innerhalb der Wohnung. Zur Wohnfläche gehören auch die Grundflächen von Wintergärten, Schwimmbädern und ähnlichen nach allen Seiten geschlossenen Räumen sowie Balkonen, Loggien, Dachgärten und Terrassen, wenn sie ausschließlich zu der Wohnung oder dem Wohnheim gehören. Nicht gezählt werden die Grundflächen von Zubehörräumen (z. B. Kellerräume, Abstellräume außerhalb der Wohnung, Waschküchen, Bodenräume, Trockenräume, Heizungsräume und Garagen). Voll berechnet werden die Grundflächen von Räumen und Raumteilen mit einer lichten Höhe von mindestens 2 m.

[zurück](#)

Gebäude- und Wohnungsbestand

[zurück](#)

Der **Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes** liegen als Ausgangsdaten die Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung vom 9. Mai 2011 zugrunde. Für die maschinelle Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes werden Daten aus der Fertigstellungsstatistik und der Abgangsstatistik mit dem Ausgangsbestand zusammengeführt. Fortgeschrieben wird nur der Bestand an Wohngebäuden, Wohnheimen und Wohnungen (in Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden).

[zurück](#)

Tourismus

[zurück](#)

Der Berichterstattung unterliegen alle **Beherbergungseinrichtungen**, die zehn und mehr Gäste gleichzeitig beherbergen können. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen Hotels, Hotels garnis, Gasthöfe, Pensionen, Jugendherbergen und Hütten, Erholungs- und Ferienheime, Ferienzentren, Ferienhäuser und -wohnungen sowie Vorsorge- und Rehabilitationskliniken und Schulungsheime. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen auch alle Campingplätze (Urlaubscamping) mit mindestens zehn Stellplätzen.

[zurück](#)

Angebotene Betten

Das ist die Anzahl der Betten und sonstigen Schlafgelegenheiten, die tatsächlich in den geöffneten Beherbergungsstätten (ohne Camping) angeboten wurden. Die Anzahl der Betten entspricht dabei der Anzahl der Personen, die bei Normalbelegung gleichzeitig hätten übernachten können. Behelfsmäßige Schlafgelegenheiten, die bei Überbelegung zusätzlich zur Verfügung gestanden hätten, wurden nicht berücksichtigt.

[zurück](#)

Ankünfte

Die Ankünfte beinhalten die Zahl der Gäste, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen ankamen und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Übernachtungen

Als Übernachtungen zählen Übernachtungen von Personen, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen übernachteten und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle sind Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen verletzt oder getötet wurden oder Sachschaden verursacht worden ist. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erfasst alle Unfälle, zu denen die Polizei herangezogen wurde. Erhebungspapiere für die Statistik der Straßenverkehrsunfälle sind die Durchdrucke der im Grundaufbau bundeseinheitlichen Verkehrsunfallanzeigen, die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden.

Die Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen werden auf Gemeindeebene nicht vollständig nachgewiesen, sie sind aber in der Kreissumme enthalten.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)

Das sind Unfälle, bei denen als Unfallursache ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) vorlag und bei denen gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden musste (nicht fahrbereit). Dies betrifft auch Fälle unter Einfluss berauschender Mittel.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden - sonstige Sachschadensunfälle unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln

Ab Berichtsjahr 2008 handelt es sich um Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder anderen berauschenden Mitteln stand und gleichzeitig alle beteiligten Kfz noch fahrbereit

waren.

Die Zahl für die Berichtsjahre bis 2007 enthält nur Unfälle unter Alkoholeinfluss, so dass von 2007 zu 2008 kein Vergleich möglich ist.

[zurück](#)

Sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung

Dabei handelt es sich um Unfälle, bei denen kein Straftatbestand und keine Ordnungswidrigkeit vorlag (unabhängig davon, ob die beteiligten Kfz fahrbereit waren oder nicht) und Unfälle, bei denen ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit vorlag und alle beteiligten Kfz fahrbereit waren, aber kein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand. Diese Straßenverkehrsunfälle werden nur zahlenmäßig nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen und werden somit in der Gemeindestatistik nicht erfasst.

[zurück](#)

Unfälle mit Personenschaden

Das sind Unfälle, bei denen Personen getötet bzw. schwer oder leicht verletzt wurden.

Als Verunglückte zählen Personen, die beim Unfall verletzt oder getötet wurden. Dabei werden erfasst als:

Getötete: Personen, die beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben.

Schwerverletzte: Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (für mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten.

[zurück](#)

Kraftfahrzeugbestand

[zurück](#)

Kfz-Bestand

Die jährliche Zählung des Fahrzeugbestandes umfasst alle Kraftfahrzeuge und Anhänger, die am 1. Januar eines Jahres im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert sind. Außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge sind nicht enthalten, Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen dagegen schon.

[zurück](#)

Öffentliche Finanzen

[zurück](#)

Ist-Aufkommen der Realsteuern

Der von den Steuerpflichtigen in der einzelnen Gemeinde im Laufe des Kalenderjahres aufgebrachte Steuerbetrag in den Steuerarten **Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer**.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

Die Gemeinden erhalten 15 Prozent des Jahresaufkommens an der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer sowie 12 Prozent des Jahresaufkommens aus der Kapitalertragssteuer. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer wird für jedes Land nach den Steuerbeträgen bemessen, die von den Finanzbehörden im Gebiet des Landes unter Berücksichtigung der Zerlegung vereinnahmt werden.

Die Aufteilung des Gemeindeanteils auf die Gemeinden wird nach einem Schlüssel vorgenommen, dessen Grundlage die Lohn- und Einkommensteuerstatistik ist. Diese Schlüsselzahl wird für jede Gemeinde ermittelt und entspricht somit dem in einer Dezimalzahl ausgedrückten Anteil am Steueraufkommen.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

Anteil, der den Gemeinden in Höhe von 2,2 Prozent des Aufkommens an der Umsatzsteuer zusteht (nach Abzug des Vorabanteils des Bundes zur Finanzierung eines zusätzlichen Bundeszuschusses an die Rentenversicherung). Die Verteilung dieses Betrages auf die einzelnen Länder erfolgt jeweils nach Schlüsseln. Grundlage für die Schlüsselberechnung bilden das Gewerbesteueraufkommen und die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eines Bundeslandes.

Die gemeindekonkrete Schlüsselzahl ergibt sich aus dem Anteil der Gemeinde an dem Gesamtwert des Landes. Sie wird für jede einzelne Gemeinde durch Rechtsverordnung festgesetzt.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Hebesatz

Bei der Berechnung der Realsteuern wird von einem Steuermessbetrag ausgegangen. Durch Anwendung eines Hundertsatzes (Hebesatz) auf den Steuermessbetrag erhält man die geschuldete Steuer.

Der Hebesatz wird durch die heheberechtigte Gemeinde für jeweils ein Kalenderjahr festgesetzt. Dabei kann der

jahresgültige Hebesatz bis zum Ablauf des ersten Halbjahres rückwirkend für das gesamte Kalenderjahr geändert werden, danach nur, wenn keine Erhöhung gegenüber der letzten Festsetzung stattfindet.

Mit der selbständigen Festlegung der Hebesätze haben die Gemeinden die Möglichkeit, die Höhe ihrer Realsteuereinnahmen zu beeinflussen. Die Festsetzung unterliegt jedoch nach oben der Beschränkung, dass die Gemeinde bei der Einnahmebeschaffung auf die wirtschaftliche Kraft der Abgabepflichtigen Rücksicht nehmen muss.

Heheberechtigt ist die Gemeinde, in deren Gebiet der Grundbesitz (Grundsteuer) bzw. der Gewerbebetrieb (Gewerbesteuer) liegt.

[zurück](#)

Realsteueraufbringungskraft und Steuereinnahmekraft

Die Realsteueraufbringungskraft ergibt sich aus der Summe der Fiktiven Ist-Aufkommen der Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer. Die Realsteueraufbringungskraft vermindert um die Gewerbesteuerumlage und Hinzurechnung der Gemeindeanteile an der Einkommen- und der Umsatzsteuer ergibt die Steuereinnahmekraft.

Durch die Anwendung des jeweiligen gewogenen landesdurchschnittlichen Hebesatzes auf die Grundbeträge wird die Wirkung der unterschiedlichen Hebesatzanspannungen ausgeschaltet. Man erhält für den Berichtszeitraum einen vergleichbaren Maßstab zur Beurteilung der Gemeinden eines Bundeslandes untereinander.

[zurück](#)

Gewerbesteuerumlage/Gewerbesteuer - netto

Vom Gewerbesteueraufkommen müssen die Gemeinden eine Umlage an das für sie örtlich zuständige Finanzamt abführen. Die Umlage errechnet man durch Anwenden eines Vervielfältigers auf den Grundbetrag der Gewerbesteuer im Erhebungszeitraum. Der Vervielfältiger beträgt derzeit für die neuen Bundesländer 35 Prozent.

Die Umlage ist entsprechend dem Verhältnis von Bundes- und Landesvervielfältiger auf den Bund bzw. das Bundesland aufzuteilen (14,5 Prozent Bundesvervielfältiger und 20,5 Prozent Landesvervielfältiger).

Nach Abzug der Gewerbesteuerumlage vom Ist-Aufkommen der Gewerbesteuer erhält man die Gewerbesteuer netto. Im Austausch für diese Gewerbesteuerumlage erhalten die Gemeinden einen Anteil von der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer.

[zurück](#)

Schuldenstand

Die Erhebung zum jährlichen Schuldenstand erfasst sowohl den Schuldenstand am Ende des Berichtsjahres als auch alle in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember eines Berichtsjahres neu aufgenommenen Schulden zum Zeitpunkt des Mittelzuflusses und die im gleichen Zeitraum zurückgezahlten Schuldbeträge.

[zurück](#)

Bereinigte Einzahlungen/ Auszahlungen

Summe aller Einzahlungen bzw. Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) abzüglich der Einzahlungen von gleicher Ebene, d. h. zwischen Gemeinden und Gemeindeverbänden.

[zurück](#)

Personal im öffentlichen Dienst

[zurück](#)

Im Personalbestand der Gemeinden/Gemeindeverbände sind die Beschäftigten der im Haushalt brutto geführten Ämter und Einrichtungen (Beschäftigungsbereich 21), der aus dem Haushalt ausgegliederten und als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Einrichtungen und Unternehmen (Eigenbetriebe - Beschäftigungsbereich 22) sowie der als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Krankenhäuser (Beschäftigungsbereich 23) enthalten.

Zum Personal-Ist-Bestand zählen alle Beschäftigten, die am 30. Juni des jeweiligen Berichtsjahres in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnis zu einer berichtspflichtigen Einrichtung stehen und in der Regel Gehalt oder Entgelt aus Haushaltsmitteln dieser Stelle beziehen oder aus Drittmitteln finanziert werden. Hierzu gehören neben den Dauerbeschäftigten auch die Beschäftigten in Ausbildung und die Beschäftigten mit Zeitvertrag (einschließlich der Arbeitnehmer in einem öffentlich geförderten Arbeitsverhältnis).

Die Rechtsgrundlage liefert das Gesetz über die Statistiken der öffentlichen Finanzen und des Personals im öffentlichen Dienst (Finanz- und Personalstatistikgesetz - FPStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 2006 (BGBl. I S. 438) in Verbindung mit dem Gesetz über die Statistik für Bundeszwecke (Bundesstatistikgesetz - BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565) in der jeweils geltenden Fassung. Erhoben werden die Angaben zu § 6 und § 9 FPStatG.

[zurück](#)

Alle Fußnoten

1) Berufliche Schulzentren sowie separate Schulen

2) ohne Kurse an beruflichen Gymnasien

3) einschließlich Schüler in Förderschulklassen an Freien Waldorfschulen

4) Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zugang an Wohnungen oder Wohnfläche, d.h. die Differenz zwischen "neuem Zustand" und "altem Zustand", ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z.B. eine Wohnung wird Arztpraxis) Minuswerte bzw. in der kumulativen Darstellung Rückgänge gegenüber dem Vorberichtsstand auftreten.

5) Das Gesamtergebnis kann Fälle mit unbestimmtem Geschlecht beinhalten, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen bei der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.

6) Die Kreissummen der Unfälle bzw. Verletzten sind nicht unbedingt identisch mit der Summe der einzelnen Gemeinden, da Unfälle auf der Autobahn oftmals keiner Gemeinde direkt zugeordnet werden können.

8) Die Kreisgebietssummen enthalten die Daten der Landkreise (Landratsämter), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände, die NUTS2-Regionen darüber hinaus die der Kreisfreien Städte. Das Ergebnis für den Freistaat Sachsen enthält zusätzlich zur Summe der Gemeinden und Gemeindeverbände die Daten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

9) bezogen auf Einwohnerstand vom 31.12.2015

10) Primärdaten des Kraftfahrtbundesamtes, Flensburg / Angaben für Kreise und Sachsen einschließlich unbekannter Gemeinde- bzw. Kreiszuordnung
Ab 1. März 2007 ist nicht mehr der Standort, sondern der Wohnort des Halters maßgebend.
Nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

11) einschließlich Absolventen/Abgänger von Schulen des 2. Bildungsweges

12) Die Landkreissummen enthalten die Beschäftigten der Landkreise (LRÄ), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände. Die NUTS 2-Regionssummen enthalten darüber hinaus die Beschäftigten der Kreisfreien Städte. Die Sachsensumme der Beschäftigten der Gemeinden und Gemeindeverbände enthält darüber hinaus die Beschäftigten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

13) ohne Jahrgangsstufen 11 und 12

14) Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich ab dem Berichtsjahr 2010 die Berechnungsvorschrift für den Gesamtschuldenstand aufgrund von Anforderungen der EU geändert hat.

Bis einschließlich Berichtsjahr 2009 werden in dem Gesamtschuldenstand nur Wertpapier-, Kreditmarktschulden und Schulden bei öffentlichen Haushalten ausgewiesen. Ab 2010 enthält der Gesamtschuldenstand:

- Kassenkredite
- Wertpapiersschulden
- Schulden aus Krediten
- Versicherungstechnische Rückstellungen (nur 2010)
- übrige Verbindlichkeiten (ab 2013 nur Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen) und
- kreditähnliche Rechtsgeschäfte.

Die Kreisgebiets- bzw. NUTS 2-Regionssummen enthalten die Daten der Landkreise (Landratsämter), kreisfreien Städte, kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände. Das Ergebnis für Sachsen enthält darüber hinaus die Daten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

15) Zu- bzw. Fortzüge über die Grenzen des jeweiligen Gebietes (Gemeinde, Kreis, NUTS2, Land)

16) Fortschreibung basierend auf den Ergebnissen der Gebäude- und Wohnungszählung 2011

17) Pferde, Esel, Maultiere und andere

18) einschließlich bereits gedeckter Schafe unter 1 Jahr

Anlage 86

Regionaldaten Gemeindestatistik Sachsen



[Vorauswahl nach Themen]

Gemeindestatistik 2018 für Coswig, Stadt

(Amtlicher Gemeindeschlüssel = 14627010 / Gebietsstand 01.01.2018)

Gebiet und Bevölkerung 5)

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Fläche am 31.12.2017 in km ²	25,88	1 454,59
Bevölkerung am 03.10.1990	26 123	289 937
Bevölkerung am 09.05.2011	20 689	247 054
Bevölkerung am 31.12.2017 insgesamt	20 899	242 862
männlich	9 989	119 693
weiblich	10 910	123 169
Zu-/Abnahme 31.12.2017 gegenüber 31.12.2016	58	-1 027
in Prozent	0,3	-0,4
je 1 000 Einwohner	2,8	-4,2
Einwohner je km ² am 31.12.2017	808	167
Ausländer am 31.12.2017 insgesamt	765	6 975
Bevölkerung am 31.12.2017		
unter 3 Jahre	461	6 162
von 3 bis unter 6 Jahre	488	6 535
von 6 bis unter 10 Jahre	676	8 834
von 10 bis unter 15 Jahre	865	10 845
von 15 bis unter 18 Jahre	525	6 336
von 18 bis unter 20 Jahre	278	3 522
von 20 bis unter 25 Jahre	612	6 298
von 25 bis unter 30 Jahre	811	9 660
von 30 bis unter 35 Jahre	1 047	13 679
von 35 bis unter 40 Jahre	1 204	15 160
von 40 bis unter 45 Jahre	1 127	13 403
von 45 bis unter 50 Jahre	1 321	16 625
von 50 bis unter 55 Jahre	1 627	20 727
von 55 bis unter 60 Jahre	1 590	20 657
von 60 bis unter 65 Jahre	1 668	18 839
von 65 bis unter 75 Jahre	3 001	28 741
von 75 Jahre und mehr	3 598	36 839

Bevölkerungsbewegung 2017

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Lebendgeborene insgesamt	154	1 889
je 1 000 Einwohner	7,4	7,8
Gestorbene insgesamt	240	3 223
je 1 000 Einwohner	11,5	13,2
Überschuss Lebendgeborene bzw. Gestorbene insgesamt	-86	-1 334
je 1 000 Einwohner	-4,1	-5,5
Zuzüge insgesamt über die Gebietsgrenze 15)	1 066	7 875
je 1 000 Einwohner 15)	51,1	32,4
Fortzüge insgesamt über die Gebietsgrenze 15)	926	7 567
je 1 000 Einwohner 15)	44,4	31,1
Überschuss Zu- bzw. Fortzüge insgesamt	140	308
je 1 000 Einwohner	6,7	1,3

Erwerbstätigkeit 2017

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort am 30.06.</i>		
insgesamt	6 185	88 865
männlich	3 494	48 298
weiblich	2 691	40 567
<i>Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Wohnort am 30.06.</i>		
insgesamt	8 122	95 374

männlich	4 167	49 490
weiblich	3 955	45 884
Bildungswesen	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Allgemeinbildende Schulen am 18.10.2017</i>		
Grundschulen	4	47
Klassen	28	403
Schüler	618	8 555
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	44	554
Lehrpersonen		
Mittel-/Oberschulen	3	24
Klassen	30	318
Schüler	755	7 844
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	61	634
Lehrpersonen		
Gymnasien	1	10
Klassen 13)	25	189
Schüler	861	5 942
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	61	505
Lehrpersonen		
Allgemeinbildende Förderschulen 3)	1	9
Klassen	25	121
Schüler	250	1 144
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	48	200
Lehrpersonen		
Absolventen/Abgänger insgesamt am Ende des Schuljahres 2016/2017 11)	261	2 150
ohne Hauptschulabschluss	27	159
mit Hauptschulabschluss	30	190
mit Realschulabschluss	109	1 172
mit allgemeiner Hochschulreife	95	629
<i>Berufsbildende Schulen am 18.10.2017</i>		
insgesamt 1)	-	8
Klassen 2)	-	214
Schüler	-	3 980
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	-	261
Lehrpersonen		
Gewerbeanzeigen 2017	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Gewerbebeanmeldungen	117	1 484
Gewerbeabmeldungen	121	1 534
Landwirtschaft	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Landwirtschaftliche Betriebe 2016 insgesamt	17	610
mit landwirtschaftlich genutzter Fläche		
unter 10 ha	13	210
von 10 bis unter 100 ha	2	245
100 ha und mehr	2	155
Landwirtschaftliche Betriebe 2016 insgesamt	17	610
Landwirtschaftlich genutzte Fläche 2016 insgesamt in ha	526	92 962
und zwar Betriebe mit Ackerland	10	443
Ackerland - Fläche in ha	.	79 725
Betriebe mit Dauerkulturen	6	98
Dauerkulturen - Fläche in ha	148	702
Betriebe mit Dauergrünland	7	456
Dauergrünland - Fläche in ha	.	12 529

Viehzählung am 01.03.2016

Betriebe mit Rinderhaltung	1	221
Rinder insgesamt	.	34 652
darunter Milchkühe	-	12 817
andere Kühe	.	3 183
Betriebe mit Schweinehaltung	-	80
Schweine insgesamt	-	120 048
Betriebe mit Hühnerhaltung	1	99
Hühner insgesamt	.	1 040 255
Betriebe mit Haltung von Einhufern 17)	2	80
Einhufer insgesamt	.	857
Betriebe mit Schafhaltung	1	88
Schafe insgesamt	.	7 567
darunter Mutterschafe 18)	.	3 674
Betriebe mit Ziegenhaltung	-	18
Ziegen insgesamt	-	425

Flächennutzung am 31.12. 2017

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Bodenfläche insgesamt in ha	2 588	145 459
Siedlung	645	11 809
darunter Wohnbaufläche	323	5 885
Industrie- und Gewerbefläche	196	2 631
Tagebau, Grube, Steinbruch	9	504
Sport-, Freizeit und Erholungsfläche	74	1 582
Verkehr	197	6 051
darunter Straße, Weg, Platz	161	5 091
Vegetation	1 658	124 372
darunter Landwirtschaft	946	101 168
Wald	668	18 843
Gewässer	89	3 227
Siedlungs- und Verkehrsfläche	832	17 356

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe 2017</i>		
Betriebe am 30.09.	21	209
Tätige Personen am 30.09.	1 868	20 230
Bezahlte Entgelte in 1 000 €	66 200	728 599
Gesamtumsatz in 1 000 €	324 268	4 909 192
darunter Auslandsumsatz in 1 000 €	81 795	1 702 133
<i>Investitionen 2016</i>		
Betriebe mit Investitionen am 30.09.	16	151
Bruttoanlageinvestitionen in 1 000 €	17 408	150 794
Bruttoanlageinvestitionen je Beschäftigter in €	9 913	7 555

Baugewerbe 2017

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Bauhauptgewerbe</i>		
Betriebe am 30.06.	29	433
Tätige Personen am 30.06.	315	4 066
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	31 639	482 030
<i>Ausbaugewerbe</i>		
Betriebe am 30.06.	8	93
Tätige Personen am 30.06.	187	2 123
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	19 107	237 130

Bautätigkeit 2017

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
--	----------------------	-------------------------

Baugenehmigungen

Errichtung neuer Wohngebäude	29	321
darunter mit 1 Wohnung	28	297
mit 2 Wohnungen	1	13
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	19	158
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	35	580
mit 1 und 2 Räumen 4)	3	85
mit 3 Räumen 4)	-	72
mit 4 Räumen 4)	4	84
mit 5 und mehr Räumen 4)	28	339
Wohnfläche in m ² insgesamt	4 517	72 575

Baufertigstellungen

Errichtung neuer Wohngebäude	20	271
darunter mit 1 Wohnung	18	251
mit 2 Wohnungen	1	10
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	8	97
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	53	486
mit 1 und 2 Räumen 4)	33	185
mit 3 Räumen 4)	1	26
mit 4 Räumen 4)	1	3
mit 5 und mehr Räumen 4)	18	272
Wohnfläche in m ² insgesamt	4 981	58 841

Gebäude- und Wohnungsbestand am 31.12. 2017 16)**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

Bestand an Wohngebäuden	3 551	58 153
darunter mit 1 oder 2 Wohnungen	2 568	46 987
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden insgesamt	11 766	136 420
mit 1 Raum	183	2 830
mit 2 Räumen	1 302	12 095
mit 3 Räumen	3 317	35 193
mit 4 Räumen	3 869	39 251
mit 5 Räumen	1 799	22 897
mit 6 Räumen	777	13 565
mit 7 und mehr Räumen	519	10 589
Räume der Wohnungen mit 7 Räumen oder mehr	4 086	84 019
Wohnfläche in 100 m ²	8 389	109 521

Tourismus 2017**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

geöffnete Beherbergungseinrichtungen im Juli	13	136
angebotene Betten im Juli	217	5 644
Ankünfte	11 310	333 564
Übernachtungen	28 639	743 330

Straßenverkehrsunfälle 2017 6)**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

Unfälle insgesamt (ohne sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkohol)	72	1 087
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne	15	251
sonstige schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln	2	44
Unfälle mit Personenschaden	55	792
getötete Personen	-	11

schwerverletzte Personen	9	278
leichtverletzte Personen	56	779
Kfz-Bestand am 01.01. 2018 10)	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Kfz-Bestand insgesamt	12 485	166 499
darunter Pkw	10 737	135 635
Krafträder	779	10 630
Öffentliche Finanzen 2017	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Realsteuervergleich</i>		
Hebesatz Grundsteuer A in Prozent	310	315
Hebesatz Grundsteuer B in Prozent	415	411
Hebesatz Gewerbesteuer in Prozent	400	391
Ist-Aufkommen Grundsteuer A in €	21 418	1 672 461
Ist-Aufkommen Grundsteuer B in €	2 024 005	24 733 719
Ist-Aufkommen Gewerbesteuer in €	4 886 520	92 681 500
Gemeindeanteil an der Einkommensteuer in €	6 076 460	71 684 966
Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer in €	1 125 856	14 913 687
Gewerbesteuerumlage in €	427 571	8 293 958
Gewerbesteuer netto in €	4 458 950	84 387 542
Grundbetrag Grundsteuer A in €	6 909	531 615
Grundbetrag Grundsteuer B in €	487 712	6 011 164
Grundbetrag Gewerbesteuer in €	1 221 630	23 697 022
Realsteueraufbringungskraft in €	7 592 487	131 450 076
Steuereinnahmekraft in €	14 367 233	209 754 770
je Einwohner in € 9)	688	861
<i>Schuldenstand am 31.12. 8) 9) 14)</i>		
insgesamt in 1 000 €	5 221	187 109
je Einwohner in € 9)	250	768
<i>Bereinigte Einzahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 8)</i>		
insgesamt in 1 000 €	52 394	735 492
Bereinigte Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	31 275	663 203
darunter Schlüsselzuweisungen vom Land	9 098	117 584
Privatrechtliche Leistungsentgelte, Kostenerstattungen und Kostenumlagen	1 132	51 882
Investitionszuwendungen vom Land	3 072	38 388
darunter Investive Schlüsselzuweisungen	1 339	12 719
<i>Bereinigte Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 8)</i>		
insgesamt in 1 000 €	48 275	725 361
Bereinigte Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	26 782	602 260
darunter Personalauszahlungen	4 791	174 027
Sach- und Dienstleistungen	5 862	98 909
Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	21 493	123 560
darunter Baumaßnahmen	4 381	64 016
Saldo der bereinigten Einzahlungen und Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 8)	4 118	10 131
Personal im öffentlichen Dienst am 30.06. 2017	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Personalstand 12)	118	3 680

Definitionen und Erläuterungen

Gebiet und Bevölkerung

[zurück](#)

Die **Flächenangaben** (Katasterflächen) basieren auf den Angaben des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung Sachsen. Flächenänderungen ergeben sich aus Grenzänderungen und Neuvermessungen. Aufgrund fachlicher und methodischer Umstellungen in der Vermessungsverwaltung ist der Vergleich der Flächendaten ab 2015 mit den Flächendaten der vorangegangenen Jahre erheblich eingeschränkt.

[zurück](#)

Zur **Bevölkerung** zählen bei der Fortschreibung alle Personen, die im ausgewiesenen Gebiet ihre alleinige Wohnung oder Hauptwohnung haben, ausgenommen die Angehörigen der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen.

Hauptwohnung ist die vorwiegend benutzte Wohnung des Einwohners. Hauptwohnung eines verheirateten Einwohners, der nicht dauernd von seiner Familie getrennt lebt, ist die vorwiegend benutzte Wohnung der Familie. In Zweifelsfällen ist die vorwiegend benutzte Wohnung dort, wo der Schwerpunkt der Lebensbeziehungen des Einwohners liegt.

Grundlage des Systems der Bevölkerungsstatistik sind die in größeren Zeitabständen zu einem Stichtag stattfindenden Volkszählungen, bei denen demographische Grunddaten der Bevölkerung in regionaler Gliederung nach Gemeinden erhoben werden.

Die aktuellen Bevölkerungszahlen (Bevölkerungsstand) ergeben sich durch Fortschreibung der Ergebnisse der jeweiligen letzten Volkszählung mit den Ergebnissen der Statistiken der Geburten und Sterbefälle sowie der Wanderungsstatistik. Ferner werden Staatsangehörigkeitswechsel, Bestandskorrekturen und zum Nachweis des Familienstandes die Daten zu Eheschließungen, Ehescheidungen und Lebenspartnerschaften berücksichtigt.

Basis der aktuellen Fortschreibung (ab Berichtsmonat Mai 2011) ist die am Zensusstichtag 9. Mai 2011 nachgewiesene Bevölkerung.

Bei den vorliegenden Zahlen handelt es sich um Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011.

Die Darstellung der Kreis- und Gemeindeergebnisse erfolgt zum Gebietsstand 1. Januar 2018. Bei Teilumgliederungen wurde die Bevölkerung entsprechend den prozentualen Anteilen zum Zeitpunkt der Teilung berechnet. Die Kreisfreien Städte und Landkreise sind für die NUTS2-Regionen aufsteigend nach ihren amtlichen Schlüsselnummern aufgeführt. Der Freistaat Sachsen gliederte sich in 3 Kreisfreie Städte und 10 Landkreise mit 418 kreisangehörigen Gemeinden.

Das Gesamtergebnis kann Fälle mit unbestimmtem Geschlecht beinhalten, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen bei der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.

[zurück](#)

Ausländer sind alle Personen, die nicht Deutsche und auch nicht Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes gleichgestellt sind. Dazu gehören auch Staatenlose und Personen mit "ungeklärter" Staatsangehörigkeit. Deutsche, die zugleich eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, zählen als Deutsche. Die Mitglieder der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen werden statistisch nicht erfasst.

[zurück](#)

Bevölkerungsbewegung

[zurück](#)

Zu den **Lebendgeborenen** zählen alle Kinder, bei denen entweder das Herz geschlagen oder die Nabelschnur pulsiert oder die natürliche Lungenatmung eingesetzt hat. Geborene, bei denen nicht mindestens eines dieser Lebenszeichen und ein Mindestgewicht von 500 g vorliegt, werden als Totgeborene registriert. Die regionale Zuordnung der Geborenen erfolgt nach dem Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung der Mutter.

[zurück](#)

Als **Gestorbene** werden alle amtlich festgestellten Sterbefälle gezählt, außer Totgeborene, standesamtlich

beurkundete Kriegssterbefälle und gerichtliche Todeserklärungen. Die regionale Zuordnung der Gestorbenen erfolgt nach dem Ort ihrer alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung.

[zurück](#)

Zuzüge und Fortzüge

Die Statistik der räumlichen Bevölkerungsbewegung (Wanderungsstatistik) erfasst die **Zuzüge** (behördliche Anmeldungen) und **Fortzüge** (behördliche Abmeldungen) über Gemeindegrenzen innerhalb des Freistaates Sachsen (Wanderungen innerhalb Sachsens) sowie über die Grenze des Freistaates Sachsen (Wanderungen über die Landesgrenze). Wohnungswechsel innerhalb einer Gemeinde (Umzüge) werden statistisch nicht erfasst. Einbezogen werden nur Personen, die zur Bevölkerung im Sinne der Fortschreibung gehören. Die Differenz zwischen der Anzahl der Zuzüge und Fortzüge ist der Wanderungssaldo (Überschuss der Zu- bzw. Fortzüge).

Wohnungsstatuswechsel zählen beim neuen Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung als Zuzüge, beim entsprechenden bisherigen Ort als Fortzüge.

[zurück](#)

Abweichungen von der **Zu-/Abnahme** der Bevölkerung zu der Summe der **Überschüsse der Lebendgeborenen bzw. Gestorbenen und der Zu- bzw. Fortzüge** resultieren aus den im Laufe eines Berichtsjahres von den Standes- und Meldeämtern übergebenen bestandsrelevanten Korrekturen, die zwar in die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, nicht aber in die ursprünglichen Bewegungsstatistiken eingehen.

[zurück](#)

Erwerbstätigkeit

[zurück](#)

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

umfassen alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind. Dazu gehören insbesondere auch:

- Auszubildende,
- Altersteilzeitbeschäftigte,
- Praktikanten,
- Werkstudenten,
- Personen, die aus einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis zur Ableistung von gesetzlichen Dienstplichten (z. B. Wehrübung) einberufen werden,
- behinderte Menschen in anerkannten Werkstätten oder gleichartigen Einrichtungen,
- Personen in Einrichtungen der Jugendhilfe, Berufsbildungswerken oder ähnlichen Einrichtungen für behinderte Menschen,
- Personen, die ein freiwilliges soziales Jahr, ein freiwilliges ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst ableisten.

Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gezählt werden im Rahmen der Beschäftigungsstatistik die geringfügig Beschäftigten, da für diese nur pauschale Sozialversicherungsabgaben zu leisten sind. Nicht einbezogen sind zudem Beamte, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige, Berufs- und Zeitsoldaten, sowie Wehr- und Zivildienstleistende.

Die regionale Zuordnung der Beschäftigten erfolgt nach ihrem von den auskunftspflichtigen Arbeitgebern angegebenen Arbeits- bzw. Wohnort.

[zurück](#)

Bildungswesen

[zurück](#)

Die **Grundschulen** umfassen die Klassenstufen 1 bis 4. Sie haben die Aufgabe, alle Schüler in einem gemeinsamen Bildungsgang ausgehend von den individuellen Lern- und Entwicklungsvoraussetzungen unter Einbeziehung von Elementen des spielerischen und kreativen Lernens zu den weiterführenden Bildungsgängen zu führen.

[zurück](#)

Die **Mittel-/Oberschulen** umfassen die Klassenstufen 5 bis 10 und vermitteln eine allgemeine und berufsvorbereitende Bildung. Die Klassenstufen 5 und 6 haben Orientierungsfunktion, ab Klassenstufe 7 beginnt eine auf Leistungsentwicklung und Abschlüsse bezogene Differenzierung. Ebenfalls ab Klassenstufe 7 beginnt für alle Schüler eine neigungsorientierte Differenzierung. Im Rahmen wahlobligatorischer Angebote wählen die Schüler der Klassenstufen 7 bis 9 pro Schuljahr einen Neigungskurs und die Schüler der Klassenstufe 10 einen Vertiefungskurs entsprechend ihrer Interessen und Begabungen. Die Ausbildung an den Mittel-/Oberschulen schließt mit dem Hauptschulabschluss, dem qualifizierenden Hauptschulabschluss oder dem Realschulabschluss ab.

[zurück](#)

Die **Gymnasien** vermitteln den Schülern mit entsprechenden Begabungen und Bildungsabsichten eine vertiefte allgemeine Bildung. Sie umfassen die Klassen- bzw. Jahrgangsstufen 5 bis 12, wobei die Klassenstufen 5 und 6 Orientierungsfunktion haben. An den Gymnasien werden besondere Profile mit informatischer Bildung

eingrichtet. Die Schüler der Gymnasien schließen ihre Ausbildung mit der Abiturprüfung ab und erwerben die allgemeine Hochschulreife.

[zurück](#)

Die **allgemeinbildenden Förderschulen** werden von Schülern besucht, die wegen der Beeinträchtigung einer oder mehrerer physischer oder psychischer Funktionen auch durch besondere Hilfen in den anderen allgemeinbildenden Schulen nicht oder nicht hinreichend integriert werden können und deshalb über einen längeren Zeitraum einer sonderpädagogischen Förderung bedürfen. An den allgemeinbildenden Förderschulen können die Abschlüsse der übrigen Schularten erworben werden.

[zurück](#)

Absolventen/Abgänger sind Schüler, die nach Erfüllung der Vollzeitschulpflicht (neun Schuljahre) die allgemeinbildende Schule mit einem Abschlusszeugnis (Absolventen) oder Abgangszeugnis (Abgänger) verlassen. Schüler von Mittel-/Oberschulen, Gymnasien und allgemeinbildenden Förderschulen ohne Abschluss erhalten ein Abgangszeugnis.

[zurück](#)

Berufsbildende Schulen umfassen alle öffentlichen und Schulen in freier Trägerschaft im Freistaat Sachsen. Alle berufsbildenden Schulen befinden sich in Verantwortung des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus. Die berufsbildenden Schulen sind seit dem Schuljahr 1992/1993 in Berufliche Schulzentren (BSZ) integriert. Auf diese Art wird es möglich, auch wenige Klassen einer Schulart zu bilden und eine flächendeckende Beschulung zu erreichen. An jedem BSZ können mehrere Schularten gemäß §§ 8 bis 13a SchulG vorhanden sein. Jede vorhandene Schulart kann es am BSZ nur einmal geben.

Berufsbildende Förderschulen werden von Schülern besucht, die einer sonderpädagogischen Förderung bedürfen. Bildungsinhalte und Bildungsabschlüsse entsprechen denen der übrigen berufsbildenden Schulen. Bis zum Schuljahr 2003/04 wurden diese Schüler an den berufsbildenden Schulen für Behinderte unterrichtet. Mit der Neufassung des Schulgesetzes vom 16. Juli 2004 gibt es im Freistaat Sachsen ab dem Schuljahr 2004/05 berufsbildende Förderschulen (§ 13a SchulG) für jede entsprechende Schulart [z. B. Berufsfachschulen und Berufsfachschulen (berufsbildende Förderschulen)].

[zurück](#)

Lehrpersonen

sind jene, die ganz oder teilweise im Rahmen gesetzlich oder vertraglich festgesetzter Pflichtstunden unterrichten bzw. unter Berücksichtigung von Anrechnungsstunden eine Schule leiten. Es wird nur die Zahl der voll- und teilzeitbeschäftigten Lehrpersonen dargestellt.

[zurück](#)

Gewerbeanzeigen

[zurück](#)

Auskunftspflichtig für die Gewerbeanzeigenstatistik sind die Gewerbeanzeigenden, die nach § 14 der Gewerbeordnung (GewO) jedes stehende Gewerbe oder den Betrieb einer Zweigniederlassung oder einer unselbstständigen Zweigstelle bzw. nach § 55c GewO ein Reisegewerbe als selbstständige Tätigkeit anzeigen müssen. Sie erfüllen ihre statistische Auskunftspflicht durch die Erstattung der Anzeige bei den zuständigen Behörden. Diese übermitteln die Angaben der Gewerbeanzeigen monatlich an das zuständige statistische Landesamt.

Als Gewerbe gilt jede erlaubte selbstständige Tätigkeit, die auf Dauer angelegt ist und mit Absicht der Gewinnerzielung betrieben wird. Die Tätigkeiten, die der Gewerbeordnung unterliegen, regelt § 6 GewO.

Ausgenommen von der Anzeigepflicht sind insbesondere die Urproduktion (Land- und Forstwirtschaft, Garten- und Weinbau, Fischerei, Bergbau), die freien Berufe im Sinne des Gewberechts (z. B. Ärzte, Rechtsanwälte, Notare, Wirtschaftsprüfer, wissenschaftliche, künstlerische oder schriftstellerische Tätigkeiten), Versicherungsunternehmen und die Verwaltung eigenen Vermögens. Wird aber eine dieser nichtgewerblichen Tätigkeiten in Verbindung mit einer Gewerbetätigkeit ausgeübt, kommen die allgemeinen Bestimmungen der GewO zur Anwendung.

Anzeigepflichtig sind die Gewerbetreibenden (natürliche oder juristische Personen). Bei Personengesellschaften sind die geschäftsführungsberechtigten Gesellschafter die Gewerbetreibenden, nicht dagegen die Personengesellschaften als solche, da diese keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzen. Damit ist jeder dieser Gesellschafter auch anzeigepflichtig.

Eine Gewerbemeldung kann aus unterschiedlichen Gründen erfolgen und wird mit einem der dafür gesetzlich vorgegebenen Meldeformulare, unterschieden nach Anmeldung, Ummeldung oder Abmeldung, vollzogen. Gewerbeummeldungen werden entsprechend dem Ersten Gesetz zum Abbau bürokratischer Hemmnisse insbesondere in der mittelständischen Wirtschaft vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 1970) ab August 2006 nicht mehr verarbeitet.

[zurück](#)

Eine Anmeldung ist abzugeben bei

Neuerrichtung eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- Neugründungen,
- Gründungen nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Zuzug eines bestehenden Betriebes aus einem anderen Gewerbeamtbereich, d. h. Wiedereröffnung nach Verlegung,

Übernahme eines bereits bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschaftereintritt,
- Erbfolge, Kauf oder Pacht.

[zurück](#)

Eine **Abmeldung** ist abzugeben bei

Aufgabe eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- vollständigen Aufgaben,
- Schließung nach Umwandelungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Fortzug eines bestehenden Gewerbebetriebes in einen anderen Gewerbeamtbereich, d. h. Schließung wegen Verlegung,

Übergabe eines weiterhin bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschafteraustritt,
- Erbfolge, Verkauf oder Verpachtung.

[zurück](#)

Die Gewerbemeldungen beinhalten u. a. neben den Hilfsmerkmalen, Name und Anschrift des Gewerbetreibenden, verbale Angaben zur aufgenommenen bzw. beendeten Tätigkeit, die Anzahl der voraussichtlich bzw. zuletzt beschäftigten Arbeitnehmer, unterschieden nach Vollzeit und Teilzeitbeschäftigten, den Grund der Gewerbemeldung, die Art der Niederlassung, Eintragung im Handels-, Genossenschafts- oder Vereinsregister. Neben diesen betriebsbezogenen Merkmalen werden die personenbezogenen Merkmale Staatsangehörigkeit und Geschlecht der Gewerbetreibenden erfasst. Jedes Gewerbe wird gemäß den verbalen Angaben auf der Gewerbeanzeige zur angemeldeten bzw. beendeten Tätigkeit einer Wirtschaftsabteilung der "Klassifikation der Wirtschaftszweige" (WZ 2008) zugeordnet.

Landwirtschaft

[zurück](#)

Die Bodennutzungshaupterhebung und die **Viehzählung** wurden als Teil der Agrarstrukturerhebung 2016 (Haupterhebung) durchgeführt. Zum Erfassungsbereich dieser Erhebung gehören ab 2010 nach der Novellierung des Agrarstatistikgesetzes Dezember 2009 unabhängig von der Erwerbsart (Haupt- oder Nebenerwerb) alle landwirtschaftlichen und Gartenbaubetriebe:

1. mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche (LF) von mindestens fünf Hektar oder
2. weniger als fünf ha LF (einschl. Betriebe ohne LF), wenn diese mindestens eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- 10 Rinder
- 50 Schweine
- 10 Zuchtsauen
- 20 Schafe
- 20 Ziegen
- 1000 Haltungsplätze für Geflügel
- 0,5 ha Hopfen
- 0,5 ha Tabak
- 1,0 ha Dauerkulturen im Freiland oder je 0,5 ha Obstanbau-, Reb- oder Baumschulfläche
- 0,5 ha Gemüse oder Erdbeeren im Freiland
- 0,3 ha Blumen und Zierpflanzen im Freiland
- 0,1 ha Kulturen unter hohen begehbaren Schutzabdeckungen einschl. Gewächshäusern
- 0,1 ha Produktionsfläche für Speisepilze

Betriebsgrößen, Kulturarten und Fläche sowie die Merkmale der Viehzählung wurden im Rahmen der Agrarstrukturerhebung 2016 total erfasst. Alle Zahlenangaben der vorliegenden Veröffentlichung beziehen sich ausschließlich auf die Bodennutzung und Viehhaltung in landwirtschaftlichen Betrieben. Die regionale Zuordnung der Flächen und Viehbestände zu den Gemeinden und Kreisen richtet sich nach dem Sitz des Betriebes (Betriebssitzprinzip).

[zurück](#)

Landwirtschaftlicher Betrieb

Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist eine technisch-wirtschaftliche Einheit mit einer einheitlichen Betriebsführung, die landwirtschaftliche Tätigkeiten im Wirtschaftsgebiet der Europäischen Union entweder im Haupt- oder im Nebenerwerb ausübt. Die Absicht, Gewinn zu erzielen, ist nicht erforderlich.

[zurück](#)

Landwirtschaftlich genutzte Fläche

Fläche, die zur Erzeugung pflanzlicher landwirtschaftlicher Produkte bestimmt ist. Hierzu rechnen die Flächen der folgenden Nutzungsarten: Ackerland, Dauergrünland, Gartenland, Obstanlagen, Baumschulen, Rebland, Korbweidenanlagen sowie Weihnachtsbaumkulturen außerhalb des Waldes.

[zurück](#)

Flächennutzung

[zurück](#)

Die Ergebnisse der Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung resultieren aus Auswertungen des im Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen geführten Liegenschaftskatasters zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres. Die Ergebnisse werden entsprechend der Nutzungsartensystematik des Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystems (ALKIS) ausgewiesen. ALKIS vereint die Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK) und das Automatisierte Liegenschaftsbuch (ALB) in einem System. Dadurch werden die raumbezogenen Kartendaten mit den nicht raumbezogenen Buchdaten verbunden.

[zurück](#)

Bodenfläche

Die Bodenfläche unterteilt sich in die Nutzungsartenbereiche Siedlung, Verkehr, Vegetation und Gewässer.

[zurück](#)

Siedlung

Der Nutzungsartenbereich Siedlung beinhaltet die bebauten und nicht bebauten Flächen, die durch die Ansiedlung von Menschen geprägt sind oder zur Ansiedlung beitragen.

[zurück](#)

Wohnbaufläche

Baulich geprägte Fläche einschließlich der mit ihr im Zusammenhang stehenden Freifläche (z.B. Vorgärten, Ziergärten, Zufahrten, Stellplätze), die ausschließlich oder vorwiegend dem Wohnen dient.

[zurück](#)

Industrie- und Gewerbefläche

Fläche, die vorwiegend industriellen oder gewerblichen Zwecken dient.

[zurück](#)

Tagebau, Grube, Steinbruch

Fläche, auf der oberirdisch Bodenmaterial abgebaut wird.

[zurück](#)

Sport-, Freizeit und Erholungsfläche

Baulich geprägte Fläche einschließlich der mit ihr im Zusammenhang stehenden Freifläche, die der Ausübung von Sportarten, der Freizeitgestaltung oder der Erholung dient.

[zurück](#)

Verkehr

Der Nutzungsartenbereich Verkehr enthält die bebauten und nicht bebauten Flächen, die dem Verkehr dienen.

[zurück](#)

Vegetation

Der Nutzungsartenbereich Vegetation umfasst zum großen Teil Landwirtschaftsflächen und Wald, d.h. Flächen außerhalb der Ansiedlungen, die durch land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, durch natürlichen Bewuchs oder dessen Fehlen geprägt sind.

[zurück](#)

Landwirtschaft

Die Landwirtschaftsfläche umfasst Flächen für den Anbau von Feldfrüchten sowie Fläche, die beweidet oder gemäht werden kann einschließlich der mit besonderen Pflanzen angebauten Flächen.

[zurück](#)

Wald

Wald ist die Fläche, die mit Forstpflanzen (Waldbäume und Waldsträucher) bestockt ist.

[zurück](#)

Gewässer

Der Nutzungsartenbereich Gewässer umfasst die mit Wasser bedeckten Flächen.

[zurück](#)

Siedlungs- und Verkehrsfläche

Die als Siedlungs- und Verkehrsfläche ausgewiesene Fläche dient der Berechnung des Nachhaltigkeitsindikators „Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche“. Sie setzt sich zusammen aus der Summe von „Siedlung“ und „Verkehr“ abzüglich der Summe aus „Bergbaubetrieb“ und „Tagebau, Grube, Steinbruch“.

[zurück](#)

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe

[zurück](#)

Abschnitte B und C

Der Erhebungsbereich umfasst die wirtschaftlichen Tätigkeiten nach den Abschnitten B "Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden" sowie C "Verarbeitendes Gewerbe" der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (NACE Rev.2) bzw. der daraus abgeleiteten deutschen Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008).

Meldepflichtig sind alle produzierenden Betriebe von Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden (Industrie und Handwerk) mit im Allgemeinen 20 und mehr tätigen Personen und Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden mit 20 und mehr tätigen Personen von Mehrbetriebsunternehmen anderer

Wirtschaftsbereiche außerhalb des oben genannten Erhebungsbereiches.

Als Ausnahme zu den genannten Abschneidegrenzen werden in den folgenden Wirtschaftszweigen auch Betriebe von Unternehmen mit 10 und mehr tätigen Personen zur Berichterstattung herangezogen:

08.11 Gewinnung von Naturwerksteinen und Natursteinen, Kalk- und Gipsstein, Kreide und Schiefer

08.12 Gewinnung von Kies, Sand, Ton und Kaolin

10.91 Herstellung von Futtermitteln für Nutztiere

10.92 Herstellung von Futtermitteln für sonstige Tiere

11.06 Herstellung von Malz

16.10 Säge-, Hobel- und Holzimprägnierwerke (gilt hier nur für Sägewerke)

23.63 Herstellung von Frischbeton (Transportbeton)

[zurück](#)

Betrieb

Ein an einem Standort gelegenes Unternehmen (Einbetriebsunternehmen) oder ein Teil eines Unternehmens, wenn an diesem Ort oder von diesem Ort aus Wirtschaftstätigkeiten ausgeübt werden, für die in der Regel eine oder mehrere Personen im Auftrag desselben Unternehmens arbeiten. Örtlich getrennte Hauptverwaltungen der Unternehmen werden im Verarbeitenden Gewerbe sowie im Bergbau und der Gewinnung von Steinen und Erden ebenfalls als eigenständige Betriebe erfasst.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Alle Personen, die in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zum Betrieb stehen, tätige Inhaber, -innen und tätige Mitinhaber, -innen sowie unbezahlt mithelfende Familienangehörige, soweit sie mindestens ein Drittel der üblichen Arbeitszeit im Betrieb tätig sind, als Heimarbeiter, -innen auf der Lohn- und Gehaltsliste geführt werden, an andere Unternehmen gegen Entgelt überlassene Mitarbeiter sowie Personen, die im Betrieb tätig sind und in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zu einem auf Personalbewirtschaftung spezialisierten Tochterunternehmen (Personalgesellschaft) oder einer im Rahmen eines Insolvenzverfahrens gebildeten Auffanggesellschaft der Unternehmensgruppe stehen, der auch der Betrieb/das Unternehmen angehört. In der Zahl der tätigen Personen sind gewerblich und kaufmännisch Auszubildende enthalten. Nicht dazu rechnen dagegen gemäß Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) von anderen Unternehmen gegen Entgelt zur Arbeitsleistung überlassene Personen (Leiharbeiter, -innen).

[zurück](#)

Entgelte (Bruttolohn- und Bruttogehaltssumme)

Summe der Bruttobezüge der tätigen Personen ohne Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Kranken-, Renten-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung), jedoch einschließlich Lohn- und Gehaltszuschläge (auch Gratifikationen, Erfolgsprämien, Provisionen, Tantiemen usw.). Vergütungen für gewerblich und kaufmännisch Auszubildende sind enthalten. Nicht erfasst werden allgemeine soziale Aufwendungen sowie Vergütungen, die als Spesenersatz anzusehen sind.

[zurück](#)

Gesamtumsatz

Umsatz aus eigenen Erzeugnissen und industriellen/handwerklichen Dienstleistungen, baugewerblicher Umsatz sowie Umsatz aus Handelsware und sonstiger nichtindustrieller Tätigkeit (z. B. Erlöse aus Vermietung und Verpachtung, aus Lizenzverträgen, Provisionseinnahmen und aus Veräußerung von Patenten sowie Erlöse aus Transportleistungen für Dritte und aus dem Verkauf von eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen). Als Umsatz gilt die Summe der Rechnungsendbeträge ohne in Rechnung gestellte Umsatz-(Mehrwert-)steuer, jedoch einschließlich Verbrauchsteuern und der Kosten für Fracht, Verpackung und Porto, auch wenn diese gesondert in Rechnung gestellt werden.

[zurück](#)

Auslandsumsatz

Umsatz aus direkten Lieferungen und Leistungen an Empfänger, die im Ausland ansässig sind, sowie Erlöse aus Lieferungen an inländische Firmen, die die bestellten Waren ohne weitere Be- und Verarbeitung in das Ausland ausführen (Umsätze mit deutschen Exporteuren).

[zurück](#)

Investitionen

Dazu gehören die gesamten nach dem HGB aktivierten Bruttozugänge an Sachanlagen (Neu- und Ersatzinvestitionen) einschließlich selbsterstellter Anlagen, im Bau befindliche Anlagen (soweit aktiviert) und solche Leasing-Güter, welche beim Leasing-Nehmer (bezogen auf das Geschäftsjahr) aktiviert wurden. Nicht berücksichtigt sind die Anzahlungen für Anlagen, soweit sie nicht bereits aktiviert wurden, die Investitionen in Betrieben des Unternehmens im Ausland, Zugänge durch den Kauf kompletter Unternehmen oder Betriebe, die bei den Investitionen entstandenen Finanzierungskosten, Umbuchungen zwischen verschiedenen Anlagekonten, der Erwerb von Beteiligungen, Wertpapieren usw. (Finanzanlagen) sowie der Erwerb von Konzessionen, Patenten, Lizenzen u. a.

[zurück](#)

Baugewerbe

[zurück](#)

Bauhauptgewerbe - Hochbau, Tiefbau und Vorbereitende Baustellenarbeiten und sonstige spezialisierte Bautätigkeiten

Grundlage der Tabelle ist die Ergänzungserhebung im Bauhauptgewerbe. Die Erhebung umfasst alle bauhauptgewerblichen Betriebe von Unternehmen des Bauhauptgewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)**Betrieb**

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)**Tätige Personen** (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)**Gesamtumsatz** des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)**Ausbaugewerbe** - Bauinstallation und sonstiger Ausbau

Grundlage der Tabelle ist die Jährliche Erhebung im Ausbaugewerbe. Die Erhebung umfasst alle ausbaugewerblichen Betriebe von Unternehmen des Ausbaugewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche mit im Allgemeinen 10 und mehr tätigen Personen, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)**Betrieb**

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)**Tätige Personen** (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)**Gesamtumsatz** des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)

Bautätigkeit[zurück](#)**Baugenehmigungen/Baufertigstellungen**

Die Bautätigkeitsstatistik erstreckt sich auf alle genehmigungs- und anzeigepflichtigen sowie zustimmungsbedürftigen Baumaßnahmen im Hochbau, bei denen Wohnraum oder sonstiger Nutzraum geschaffen oder verändert wird. Erfasst werden Baugenehmigungen, Baufertigstellungen und Bauabgänge. Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zu- oder Abgang an Wohnungen oder Wohnfläche, d. h. die Differenz zwischen "neuem" und "altem" Zustand ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z. B. geht Wohnfläche verloren, wenn eine Wohnung zur Arztpraxis umgebaut wird) Minuswerte auftreten.

[zurück](#)**Gebäude**

Als Gebäude gelten gemäß der Systematik der Bauwerke selbständig benutzbare, überdachte Bauwerke, die auf Dauer errichtet sind, von Menschen betreten werden können und geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dabei kommt es auf die Umschließung durch Wände nicht an; die Überdachung allein ist ausreichend. Gebäude im Sinne der Systematik sind auch selbständig benutzbare unterirdische Bauwerke, die von Menschen betreten werden können und ebenfalls geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dazu zählen u. a. unterirdische Krankenhäuser, Ladenzentren und Tiefgaragen.

Wohngebäude

Wohngebäude sind Gebäude, die mindestens zur Hälfte - gemessen am Anteil der Wohnfläche an der Nutzfläche nach DIN 277 (in der jeweils gültigen Fassung) - Wohnzwecken dienen. Zu den Wohngebäuden zählen auch Ferien-, Sommer- und Wochenendhäuser mit einer Mindestgröße von 50 m² Wohnfläche.

[zurück](#)**Nichtwohngebäude**

Nichtwohngebäude sind Gebäude, die überwiegend (mindestens zu mehr als der Hälfte der Nutzfläche) Nichtwohnzwecken dienen. (z. B. Anstaltsgebäude, Büro- und Verwaltungsgebäude, Fabrikgebäude, Hotels usw.).

[zurück](#)

Wohnung

Unter einer Wohnung sind nach außen abgeschlossene, zu Wohnzwecken bestimmte, in der Regel zusammenliegende Räume zu verstehen, die die Führung eines eigenen Haushalts ermöglichen. Wohnungen haben einen eigenen Eingang unmittelbar vom Freien, von einem Treppenhaus oder einem Vorraum. Zur Wohnung können aber auch außerhalb des eigentlichen Wohnungsabschlusses liegende zu Wohnzwecken ausgebaut Keller- oder Bodenräume (z. B. Mansarden) gehören.

Wohnräume Die Zahl der Räume umfasst alle Wohn-, Ess- und Schlafzimmer und andere separate Räume (z. B. bewohnbare Keller- und Bodenräume) von mindestens 6 m² Größe sowie abgeschlossene Küchen unabhängig von deren Größe.

[zurück](#)

Wohnfläche

Die Wohnfläche (zu berechnen nach der Wohnflächenverordnung) umfasst die Grundflächen der Räume, die ausschließlich zu dieser Wohnung gehören, also die Flächen von Wohn- und Schlafräumen, Küchen und Nebenräumen (z. B. Dielen, Abstellräume und Bad) innerhalb der Wohnung. Zur Wohnfläche gehören auch die Grundflächen von Wintergärten, Schwimmbädern und ähnlichen nach allen Seiten geschlossenen Räumen sowie Balkonen, Loggien, Dachgärten und Terrassen, wenn sie ausschließlich zu der Wohnung oder dem Wohnheim gehören. Nicht gezählt werden die Grundflächen von Zubehörräumen (z. B. Kellerräume, Abstellräume außerhalb der Wohnung, Waschküchen, Bodenräume, Trockenräume, Heizungsräume und Garagen). Voll berechnet werden die Grundflächen von Räumen und Raunteilen mit einer lichten Höhe von mindestens 2 m.

[zurück](#)

Gebäude- und Wohnungsbestand

[zurück](#)

Der **Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes** liegen als Ausgangsdaten die Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung vom 9. Mai 2011 zugrunde. Für die maschinelle Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes werden Daten aus der Fertigstellungsstatistik und der Abgangsstatistik mit dem Ausgangsbestand zusammengeführt. Fortgeschrieben wird nur der Bestand an Wohngebäuden, Wohnheimen und Wohnungen (in Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden).

[zurück](#)

Tourismus

[zurück](#)

Der Berichterstattung unterliegen alle **Beherbergungseinrichtungen**, die zehn und mehr Gäste gleichzeitig beherbergen können. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen Hotels, Hotels garnis, Gasthöfe, Pensionen, Jugendherbergen und Hütten, Erholungs- und Ferienheime, Ferienzentren, Ferienhäuser und -wohnungen sowie Vorsorge- und Rehabilitationskliniken und Schulungsheime. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen auch alle Campingplätze (Urlaubscamping) mit mindestens zehn Stellplätzen.

[zurück](#)

Angebotene Betten

Das ist die Anzahl der Betten und sonstigen Schlafgelegenheiten, die tatsächlich in den geöffneten Beherbergungsstätten (ohne Camping) angeboten wurden. Die Anzahl der Betten entspricht dabei der Anzahl der Personen, die bei Normalbelegung gleichzeitig hätten übernachten können. Behelfsmäßige Schlafgelegenheiten, die bei Überbelegung zusätzlich zur Verfügung gestanden hätten, wurden nicht berücksichtigt.

[zurück](#)

Ankünfte

Die Ankünfte beinhalten die Zahl der Gäste, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen ankamen und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Übernachtungen

Als Übernachtungen zählen Übernachtungen von Personen, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen übernachteten und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle sind Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen verletzt oder getötet wurden oder Sachschaden verursacht worden ist. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erfasst alle Unfälle, zu denen die Polizei herangezogen wurde. Erhebungspapiere für die Statistik der Straßenverkehrsunfälle sind die Durchdrucke der im Grundaufbau bundeseinheitlichen Verkehrsunfallanzeigen, die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden.

Die Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen werden auf Gemeindeebene nicht vollständig nachgewiesen, sie sind aber in der Kreissumme enthalten.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)

Das sind Unfälle, bei denen als Unfallursache ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) vorlag und bei denen gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden musste (nicht fahrbereit). Dies betrifft auch Fälle unter Einfluss berauschender Mittel.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden - sonstige Sachschadensunfälle unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln

Ab Berichtsjahr 2008 handelt es sich um Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder anderen berauschenden Mitteln stand und gleichzeitig alle beteiligten Kfz noch fahrbereit waren.

Die Zahl für die Berichtsjahre bis 2007 enthält nur Unfälle unter Alkoholeinfluss, so dass von 2007 zu 2008 kein Vergleich möglich ist.

[zurück](#)

Sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung

Dabei handelt es sich um Unfälle, bei denen kein Straftatbestand und keine Ordnungswidrigkeit vorlag (unabhängig davon, ob die beteiligten Kfz fahrbereit waren oder nicht) und Unfälle, bei denen ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit vorlag und alle beteiligten Kfz fahrbereit waren, aber kein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand. Diese Straßenverkehrsunfälle werden nur zahlenmäßig nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen und werden somit in der Gemeindestatistik nicht erfasst.

[zurück](#)

Unfälle mit Personenschaden

Das sind Unfälle, bei denen Personen getötet bzw. schwer oder leicht verletzt wurden.

Als Verunglückte zählen Personen, die beim Unfall verletzt oder getötet wurden. Dabei werden erfasst als:

Getötete: Personen, die beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben.

Schwerverletzte: Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (für mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten.

[zurück](#)

Kraftfahrzeugbestand

[zurück](#)

Kfz-Bestand

Die jährliche Zählung des Fahrzeugbestandes umfasst alle Kraftfahrzeuge und Anhänger, die am 1. Januar eines Jahres im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert sind. Außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge sind nicht enthalten, Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen dagegen schon.

[zurück](#)

Öffentliche Finanzen

[zurück](#)

Ist-Aufkommen der Realsteuern

Der von den Steuerpflichtigen in der einzelnen Gemeinde im Laufe des Kalenderjahres aufgebrauchte Steuerbetrag in den Steuerarten **Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer**.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

Die Gemeinden erhalten 15 Prozent des Jahresaufkommens an der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer sowie 12 Prozent des Jahresaufkommens aus der Kapitalertragssteuer. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer wird für jedes Land nach den Steuerbeträgen bemessen, die von den Finanzbehörden im Gebiet des Landes unter Berücksichtigung der Zerlegung vereinnahmt werden.

Die Aufteilung des Gemeindeanteils auf die Gemeinden wird nach einem Schlüssel vorgenommen, dessen Grundlage die Lohn- und Einkommensteuerstatistik ist. Diese Schlüsselzahl wird für jede Gemeinde ermittelt und entspricht somit dem in einer Dezimalzahl ausgedrückten Anteil am Steueraufkommen.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

Anteil, der den Gemeinden in Höhe von 2,2 Prozent des Aufkommens an der Umsatzsteuer zusteht (nach Abzug des Vorabanteils des Bundes zur Finanzierung eines zusätzlichen Bundeszuschusses an die Rentenversicherung). Die Verteilung dieses Betrages auf die einzelnen Länder erfolgt jeweils nach Schlüsseln. Grundlage für die Schlüsselberechnung bilden das Gewerbesteueraufkommen und die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eines Bundeslandes.

Die gemeindekonkrete Schlüsselzahl ergibt sich aus dem Anteil der Gemeinde an dem Gesamtwert des Landes. Sie wird für jede einzelne Gemeinde durch Rechtsverordnung festgesetzt.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Hebesatz

Bei der Berechnung der Realsteuern wird von einem Steuermessbetrag ausgegangen. Durch Anwendung eines Hundertsatzes (Hebesatz) auf den Steuermessbetrag erhält man die geschuldete Steuer.

Der Hebesatz wird durch die hebeberechtigte Gemeinde für jeweils ein Kalenderjahr festgesetzt. Dabei kann der jahresgültige Hebesatz bis zum Ablauf des ersten Halbjahres rückwirkend für das gesamte Kalenderjahr geändert werden, danach nur, wenn keine Erhöhung gegenüber der letzten Festsetzung stattfindet.

Mit der selbständigen Festlegung der Hebesätze haben die Gemeinden die Möglichkeit, die Höhe ihrer Realsteuereinnahmen zu beeinflussen. Die Festsetzung unterliegt jedoch nach oben der Beschränkung, dass die Gemeinde bei der Einnahmehesatz auf die wirtschaftliche Kraft der Abgabepflichtigen Rücksicht nehmen muss.

Hebeberechtigt ist die Gemeinde, in deren Gebiet der Grundbesitz (Grundsteuer) bzw. der Gewerbebetrieb (Gewerbsteuer) liegt.

[zurück](#)

Realsteueraufbringungskraft und Steuereinnahmekraft

Die Realsteueraufbringungskraft ergibt sich aus der Summe der Fiktiven Ist-Aufkommen der Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbebesteuer. Die Realsteueraufbringungskraft vermindert um die Gewerbesteuerumlage und Hinzurechnung der Gemeindeanteile an der Einkommen- und der Umsatzsteuer ergibt die Steuereinnahmekraft.

Durch die Anwendung des jeweiligen gewogenen landesdurchschnittlichen Hebesatzes auf die Grundbeträge wird die Wirkung der unterschiedlichen Hebesatzanspannungen ausgeschaltet. Man erhält für den Berichtszeitraum einen vergleichbaren Maßstab zur Beurteilung der Gemeinden eines Bundeslandes untereinander.

[zurück](#)

Gewerbsteuerumlage/Gewerbsteuer - netto

Vom Gewerbesteueraufkommen müssen die Gemeinden eine Umlage an das für sie örtlich zuständige Finanzamt abführen. Die Umlage errechnet man durch Anwenden eines Vervielfältigers auf den Grundbetrag der Gewerbsteuer im Erhebungszeitraum. Der Vervielfältiger beträgt derzeit für die neuen Bundesländer 35 Prozent.

Die Umlage ist entsprechend dem Verhältnis von Bundes- und Landesvervielfältiger auf den Bund bzw. das Bundesland aufzuteilen (14,5 Prozent Bundesvervielfältiger und 20,5 Prozent Landesvervielfältiger).

Nach Abzug der Gewerbesteuerumlage vom Ist-Aufkommen der Gewerbsteuer erhält man die Gewerbsteuer netto. Im Austausch für diese Gewerbesteuerumlage erhalten die Gemeinden einen Anteil von der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer.

[zurück](#)

Schuldenstand

Die Erhebung zum jährlichen Schuldenstand erfasst sowohl den Schuldenstand am Ende des Berichtsjahres als auch alle in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember eines Berichtsjahres neu aufgenommenen Schulden zum Zeitpunkt des Mittelzuflusses und die im gleichen Zeitraum zurückgezahlten Schuldbeträge.

[zurück](#)

Bereinigte Einzahlungen/ Auszahlungen

Summe aller Einzahlungen bzw. Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) abzüglich der Einzahlungen von gleicher Ebene, d. h. zwischen Gemeinden und Gemeindeverbänden.

[zurück](#)

Personal im öffentlichen Dienst

[zurück](#)

Im Personalbestand der Gemeinden/Gemeindeverbände sind die Beschäftigten der im Haushalt brutto geführten Ämter und Einrichtungen (Beschäftigungsbereich 21), der aus dem Haushalt ausgegliederten und als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Einrichtungen und Unternehmen (Eigenbetriebe - Beschäftigungsbereich 22) sowie der als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Krankenhäuser (Beschäftigungsbereich 23) enthalten.

Zum Personal-Ist-Bestand zählen alle Beschäftigten, die am 30. Juni des jeweiligen Berichtsjahres in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnis zu einer berichtspflichtigen Einrichtung stehen und in der Regel Gehalt oder Entgelt aus Haushaltsmitteln dieser Stelle beziehen oder aus Drittmitteln finanziert werden. Hierzu gehören neben den Dauerbeschäftigten auch die Beschäftigten in Ausbildung und die Beschäftigten mit Zeitvertrag (einschließlich der Arbeitnehmer in einem öffentlich geförderten Arbeitsverhältnis). Die Rechtsgrundlage liefert das Gesetz über die Statistiken der öffentlichen Finanzen und des Personals im öffentlichen Dienst (Finanz- und Personalstatistikgesetz - FPStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 2006 (BGBl. I S. 438) in Verbindung mit dem Gesetz über die Statistik für Bundeszwecke (Bundesstatistikgesetz - BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565) in der jeweils geltenden Fassung. Erhoben werden die Angaben zu § 6 und § 9 FPStatG.

[zurück](#)

Alle Fußnoten

- 1) Berufliche Schulzentren sowie separate Schulen
- 2) ohne Kurse an beruflichen Gymnasien
- 3) einschließlich Schüler in Förderschulklassen an Freien Waldorfschulen
- 4) Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zugang an Wohnungen oder Wohnfläche, d.h. die Differenz zwischen "neuem Zustand" und "altem Zustand", ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z.B. eine Wohnung wird Arztpraxis) Minuswerte bzw. in der kumulativen Darstellung Rückgänge gegenüber dem Vorberichtsstand auftreten.
- 5) Das Gesamtergebnis kann Fälle mit unbestimmtem Geschlecht beinhalten, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen bei der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.
- 6) Die Kreissummen der Unfälle bzw. Verletzten sind nicht unbedingt identisch mit der Summe der einzelnen Gemeinden, da Unfälle auf der Autobahn oftmals keiner Gemeinde direkt zugeordnet werden können.
- 8) Die Kreisgebietssummen enthalten die Daten der Landkreise (Landratsämter), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände, die NUTS2-Regionen darüber hinaus die der Kreisfreien Städte. Das Ergebnis für den Freistaat Sachsen enthält zusätzlich zur Summe der Gemeinden und Gemeindeverbände die Daten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.
- 9) bezogen auf Einwohnerstand vom 30.06. des Berichtsjahres
- 10) Primärdaten des Kraftfahrtbundesamtes, Flensburg / Angaben für Kreise und Sachsen einschließlich unbekannter Gemeinde- bzw. Kreisuordnung
Ab 1. März 2007 ist nicht mehr der Standort, sondern der Wohnort des Halters maßgebend.
Nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.
- 11) einschließlich Absolventen/Abgänger von Schulen des 2. Bildungsweges
- 12) Die Landkreissummen enthalten die Beschäftigten der Landkreise (LRÄ), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände. Die NUTS 2-Regionssummen enthalten darüber hinaus die Beschäftigten der Kreisfreien Städte. Die Sachsensumme der Beschäftigten der Gemeinden und Gemeindeverbände enthält darüber hinaus die Beschäftigten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.
- 13) ohne Jahrgangsstufen 11 und 12
- 14) Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich ab dem Berichtsjahr 2010 die Berechnungsvorschrift für den Gesamtschuldenstand aufgrund von Anforderungen der EU geändert hat.

Bis einschließlich Berichtsjahr 2009 werden in dem Gesamtschuldenstand nur Wertpapier-, Kreditmarktschulden und Schulden bei öffentlichen Haushalten ausgewiesen. Ab 2010 enthält der Gesamtschuldenstand:
 - Kassenkredite
 - Wertpapierschulden
 - Schulden aus Krediten
 - Versicherungstechnische Rückstellungen (nur 2010)
 - übrige Verbindlichkeiten (ab 2013 nur Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen) und
 - kreditähnliche Rechtsgeschäfte.
- 15) Zu- bzw. Fortzüge über die Grenzen des jeweiligen Gebietes (Gemeinde, Kreis, NUTS2, Land)
- 16) Fortschreibung basierend auf den Ergebnissen der Gebäude- und Wohnungszählung 2011
- 18) einschließlich bereits gedeckter Schafe unter 1 Jahr



Anlage 87

Regionaldaten Gemeindestatistik Sachsen



[Vorauswahl nach Themen]

Gemeindestatistik 2019 für Coswig, Stadt

(Amtlicher Gemeindeschlüssel = 14627010 / Gebietsstand 01.01.2019)

Gebiet und Bevölkerung 5)

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Fläche am 31.12.2018 in km ²	25,88	1 454,59
Bevölkerung am 03.10.1990	26 123	289 937
Bevölkerung am 09.05.2011	20 689	247 054
Bevölkerung am 31.12.2018 insgesamt	20 817	242 165
männlich	9 966	119 304
weiblich	10 851	122 861
Zu-/Abnahme 31.12.2018 gegenüber 31.12.2017	-82	-697
in Prozent	-0,4	-0,3
je 1 000 Einwohner	-3,9	-2,9
Einwohner je km ² am 31.12.2018	804	166
Ausländer am 31.12.2018 insgesamt	810	7 462
Bevölkerung am 31.12.2018		
unter 3 Jahre	454	6 001
von 3 bis unter 6 Jahre	495	6 560
von 6 bis unter 10 Jahre	692	8 999
von 10 bis unter 15 Jahre	845	10 901
von 15 bis unter 18 Jahre	523	6 358
von 18 bis unter 20 Jahre	342	3 798
von 20 bis unter 25 Jahre	603	6 471
von 25 bis unter 30 Jahre	738	8 387
von 30 bis unter 35 Jahre	1 047	13 626
von 35 bis unter 40 Jahre	1 179	15 063
von 40 bis unter 45 Jahre	1 147	14 008
von 45 bis unter 50 Jahre	1 256	15 803
von 50 bis unter 55 Jahre	1 513	19 710
von 55 bis unter 60 Jahre	1 683	21 285
von 60 bis unter 65 Jahre	1 559	18 786
von 65 bis unter 75 Jahre	3 004	28 988
von 75 Jahre und mehr	3 737	37 421

Bevölkerungsbewegung 2018

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Lebendgeborene insgesamt	150	1 901
je 1 000 Einwohner	7,2	7,8
Gestorbene insgesamt	265	3 361
je 1 000 Einwohner	12,7	13,9
Überschuss Lebendgeborene bzw. Gestorbene insgesamt	-115	-1 460
je 1 000 Einwohner	-5,5	-6,0
Zuzüge insgesamt über die Gebietsgrenze 15)	958	8 116
je 1 000 Einwohner 15)	45,9	33,5
Fortzüge insgesamt über die Gebietsgrenze 15)	925	7 317
je 1 000 Einwohner 15)	44,3	30,2
Überschuss Zu- bzw. Fortzüge insgesamt	33	799
je 1 000 Einwohner	1,6	3,3

Erwerbstätigkeit 2018

	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort am 30.06.</i>		
insgesamt	6 104	89 715
männlich	3 403	48 922
weiblich	2 701	40 793
<i>Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Wohnort am 30.06.</i>		
insgesamt	8 170	96 224

männlich	4 225	49 949
weiblich	3 945	46 275
Bildungswesen	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Allgemeinbildende Schulen am 25.10.2018</i>		
Grundschulen	4	47
Klassen	29	405
Schüler	667	8 695
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	45	556
Lehrpersonen		
Oberschulen	3	25
Klassen	31	325
Schüler	779	8 045
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	67	634
Lehrpersonen		
Gymnasien	1	10
Klassen 13)	26	192
Schüler	868	6 007
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	65	515
Lehrpersonen		
Förderschulen 3)	1	9
Klassen	25	125
Schüler	245	1 184
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	48	195
Lehrpersonen		
Absolventen/Abgänger insgesamt am Ende des Schuljahres 2017/2018 11)	227	1 976
ohne Hauptschulabschluss	21	122
mit Hauptschulabschluss	27	187
mit Realschulabschluss	78	1 058
mit allgemeiner Hochschulreife	101	609
<i>Berufsbildende Schulen am 25.10.2018</i>		
insgesamt 1)	-	8
Klassen 2)	-	213
Schüler	-	3 832
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte	-	272
Lehrpersonen		
Gewerbeanzeigen 2018	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Gewerbebeanmeldungen	86	1 292
Gewerbeabmeldungen	93	1 474
Landwirtschaft	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Landwirtschaftliche Betriebe 2016 insgesamt	17	610
mit landwirtschaftlich genutzter Fläche		
unter 10 ha	13	210
von 10 bis unter 100 ha	2	245
100 ha und mehr	2	155
Landwirtschaftliche Betriebe 2016 insgesamt	17	610
Landwirtschaftlich genutzte Fläche 2016 insgesamt in ha	526	92 962
und zwar Betriebe mit Ackerland	10	443
Ackerland - Fläche in ha	.	79 725
Betriebe mit Dauerkulturen	6	98
Dauerkulturen - Fläche in ha	148	702
Betriebe mit Dauergrünland	7	456
Dauergrünland - Fläche in ha	.	12 529

Viehzählung am 01.03.2016

Betriebe mit Rinderhaltung	1	221
Rinder insgesamt	.	34 652
darunter Milchkühe	-	12 817
andere Kühe	.	3 183
Betriebe mit Schweinehaltung	-	80
Schweine insgesamt	-	120 048
Betriebe mit Hühnerhaltung	1	99
Hühner insgesamt	.	1 040 255
Betriebe mit Haltung von Einhufern 17)	2	80
Einhufer insgesamt	.	857
Betriebe mit Schafhaltung	1	88
Schafe insgesamt	.	7 567
darunter Mutterschafe 18)	.	3 674
Betriebe mit Ziegenhaltung	-	18
Ziegen insgesamt	-	425

Flächennutzung am 31.12. 2018**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen**

Bodenfläche insgesamt in ha	2 588	145 459
Siedlung	640	11 853
darunter Wohnbaufläche	321	5 892
Industrie- und Gewerbefläche	194	2 638
Tagebau, Grube, Steinbruch	9	504
Sport-, Freizeit und Erholungsfläche	74	1 593
Verkehr	199	6 056
darunter Straße, Weg, Platz	163	5 101
Vegetation	1 660	124 308
darunter Landwirtschaft	948	101 101
Wald	668	18 835
Gewässer	89	3 242
Siedlungs- und Verkehrsfläche	830	17 405

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen***Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe 2018*

Betriebe am 30.09.	21	208
Tätige Personen am 30.09.	1 826	20 564
Bezahlte Entgelte in 1 000 €	66 250	763 539
Gesamtumsatz in 1 000 €	317 493	5 008 071
darunter Auslandsumsatz in 1 000 €	85 292	1 783 622

Investitionen 2017

Betriebe mit Investitionen am 30.09.	17	161
Bruttoanlageinvestitionen in 1 000 €	9 695	145 081
Bruttoanlageinvestitionen je Beschäftigter in €	5 556	7 229

Baugewerbe 2018**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen***Bauhauptgewerbe*

Betriebe am 30.06.	31	449
Tätige Personen am 30.06.	311	4 173
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	39 642	506 586

Ausbaugewerbe

Betriebe am 30.06.	8	93
Tätige Personen am 30.06.	189	2 111
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	20 844	233 564

Bautätigkeit 2018**Coswig, Stadt** **Landkreis Meißen**

Baugenehmigungen

Errichtung neuer Wohngebäude	28	323
darunter mit 1 Wohnung	16	272
mit 2 Wohnungen	2	18
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	13	169
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	67	648
mit 1 und 2 Räumen 4)	-2	129
mit 3 Räumen 4)	5	53
mit 4 Räumen 4)	14	112
mit 5 und mehr Räumen 4)	50	354
Wohnfläche in m ² insgesamt	7 912	77 461

Baufertigstellungen

Errichtung neuer Wohngebäude	28	282
darunter mit 1 Wohnung	25	261
mit 2 Wohnungen	1	8
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	12	153
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	55	494
mit 1 und 2 Räumen 4)	3	109
mit 3 Räumen 4)	7	37
mit 4 Räumen 4)	15	49
mit 5 und mehr Räumen 4)	30	299
Wohnfläche in m ² insgesamt	5 975	65 512

Gebäude- und Wohnungsbestand am 31.12. 2018 16)**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

Bestand an Wohngebäuden	3 579	58 443
darunter mit 1 oder 2 Wohnungen	2 594	47 251
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden insgesamt	11 819	136 858
mit 1 Raum	183	2 825
mit 2 Räumen	1 304	12 185
mit 3 Räumen	3 324	35 207
mit 4 Räumen	3 883	39 298
mit 5 Räumen	1 815	23 001
mit 6 Räumen	787	13 655
mit 7 und mehr Räumen	523	10 687
Räume der Wohnungen mit 7 Räumen oder mehr	4 118	84 850
Wohnfläche in 100 m ²	8 447	110 142

Tourismus 2018**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

geöffnete Beherbergungseinrichtungen im Juli	13	138
angebotene Betten im Juli	217	5 837
Ankünfte	11 737	346 604
Übernachtungen	30 088	756 743

Straßenverkehrsunfälle 2018 6)**Coswig, Stadt Landkreis Meißen**

Unfälle insgesamt (ohne sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkohol)	88	1 131
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne	22	248
sonstige schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln	2	32
Unfälle mit Personenschaden	64	851
getötete Personen	-	13

schwerverletzte Personen	16	308
leichtverletzte Personen	53	769
Kfz-Bestand am 01.01. 2019 10)	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Kfz-Bestand insgesamt	12 620	168 177
darunter Pkw	10 839	136 708
Krafträder	792	10 913
Öffentliche Finanzen 2018	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Realsteuervergleich 19)</i>		
Hebesatz Grundsteuer A in Prozent	310	317
Hebesatz Grundsteuer B in Prozent	415	414
Hebesatz Gewerbesteuer in Prozent	400	392
Ist-Aufkommen Grundsteuer A in €	19 478	1 717 845
Ist-Aufkommen Grundsteuer B in €	1 936 072	25 341 442
Ist-Aufkommen Gewerbesteuer in €	5 801 255	97 642 456
Gemeindeanteil an der Einkommensteuer in €	6 291 514	74 376 295
Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer in €	1 176 993	17 324 459
Gewerbesteuerumlage in €	507 610	8 720 699
Gewerbesteuer netto in €	5 293 645	88 921 757
Grundbetrag Grundsteuer A in €	6 283	542 759
Grundbetrag Grundsteuer B in €	466 523	6 126 933
Grundbetrag Gewerbesteuer in €	1 450 314	24 916 284
Realsteueraufbringungskraft in €	8 454 525	137 224 909
Steuereinnahmekraft in €	15 415 422	220 204 964
je Einwohner in € 9)	740	908
<i>Schuldenstand am 31.12. 8) 9) 14)</i>		
insgesamt in 1 000 €	2 847	154 880
je Einwohner in € 9)	137	639
<i>Bereinigte Einzahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 7) 8)</i>		
insgesamt in 1 000 €	37 463	756 635
Bereinigte Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	31 710	671 467
darunter Schlüsselzuweisungen vom Land	8 991	122 589
Privatrechtliche Leistungsentgelte, Kostenerstattungen und Kostenumlagen	1 110	51 120
Investitionszuwendungen vom Land	3 951	47 899
darunter Investive Schlüsselzuweisungen	1 367	14 130
<i>Bereinigte Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 7) 8)</i>		
insgesamt in 1 000 €	35 350	724 684
Bereinigte Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	27 985	605 433
darunter Personalauszahlungen	5 172	180 691
Sach- und Dienstleistungen	5 213	94 743
Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	7 365	119 743
darunter Baumaßnahmen	4 184	68 279
Saldo der bereinigten Einzahlungen und Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 7) 8)	2 113	31 951
Personal im öffentlichen Dienst am 30.06. 2018	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Personalstand 12)	124	3 729

Definitionen und Erläuterungen

Gebiet und Bevölkerung

[zurück](#)

Die **Flächenangaben** (Katasterflächen) basieren auf den Angaben des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung Sachsen. Flächenänderungen ergeben sich aus Grenzänderungen und Neuvermessungen. Aufgrund fachlicher und methodischer Umstellungen in der Vermessungsverwaltung ist der Vergleich der Flächendaten ab 2015 mit den Flächendaten der vorangegangenen Jahre erheblich eingeschränkt.

[zurück](#)

Zur **Bevölkerung** zählen bei der Fortschreibung alle Personen, die im ausgewiesenen Gebiet ihre alleinige Wohnung oder Hauptwohnung haben, ausgenommen die Angehörigen der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen.

Hauptwohnung ist die vorwiegend benutzte Wohnung des Einwohners. Hauptwohnung eines verheirateten Einwohners, der nicht dauernd von seiner Familie getrennt lebt, ist die vorwiegend benutzte Wohnung der Familie. In Zweifelsfällen ist die vorwiegend benutzte Wohnung dort, wo der Schwerpunkt der Lebensbeziehungen des Einwohners liegt.

Grundlage des Systems der Bevölkerungsstatistik sind die in größeren Zeitabständen zu einem Stichtag stattfindenden Volkszählungen, bei denen demographische Grunddaten der Bevölkerung in regionaler Gliederung nach Gemeinden erhoben werden.

Die aktuellen Bevölkerungszahlen (Bevölkerungsstand) ergeben sich durch Fortschreibung der Ergebnisse der jeweiligen letzten Volkszählung mit den Ergebnissen der Statistiken der Geburten und Sterbefälle sowie der Wanderungsstatistik. Ferner werden Staatsangehörigkeitswechsel, Bestandskorrekturen und zum Nachweis des Familienstandes die Daten zu Eheschließungen, Ehescheidungen und Lebenspartnerschaften berücksichtigt.

Basis der aktuellen Fortschreibung (ab Berichtsmonat Mai 2011) ist die am Zensusstichtag 9. Mai 2011 nachgewiesene Bevölkerung.

Bei den vorliegenden Zahlen handelt es sich um Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011.

Die Darstellung der Kreis- und Gemeindeergebnisse erfolgt zum Gebietsstand 1. Januar 2019. Bei Teilumgliederungen wurde die Bevölkerung entsprechend den prozentualen Anteilen zum Zeitpunkt der Teilung berechnet. Die Kreisfreien Städte und Landkreise sind für die NUTS2-Regionen aufsteigend nach ihren amtlichen Schlüsselnummern aufgeführt. Der Freistaat Sachsen gliederte sich in 3 Kreisfreie Städte und 10 Landkreise mit 416 kreisangehörigen Gemeinden.

Das Gesamtergebnis kann Fälle mit unbestimmtem Geschlecht beinhalten, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen bei der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.

[zurück](#)

Ausländer sind alle Personen, die nicht Deutsche und auch nicht Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes gleichgestellt sind. Dazu gehören auch Staatenlose und Personen mit "ungeklärter" Staatsangehörigkeit. Deutsche, die zugleich eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, zählen als Deutsche. Die Mitglieder der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen werden statistisch nicht erfasst.

[zurück](#)

Bevölkerungsbewegung

[zurück](#)

Zu den **Lebendgeborenen** zählen alle Kinder, bei denen entweder das Herz geschlagen oder die Nabelschnur pulsiert oder die natürliche Lungenatmung eingesetzt hat. Geborene, bei denen nicht mindestens eines dieser Lebenszeichen und ein Mindestgewicht von 500 g vorliegt, werden als Totgeborene registriert. Die regionale Zuordnung der Geborenen erfolgt nach dem Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung der Mutter.

[zurück](#)

Als **Gestorbene** werden alle amtlich festgestellten Sterbefälle gezählt, außer Totgeborene, standesamtlich

beurkundete Kriegssterbefälle und gerichtliche Todeserklärungen. Die regionale Zuordnung der Gestorbenen erfolgt nach dem Ort ihrer alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung.

[zurück](#)

Zuzüge und Fortzüge

Die Statistik der räumlichen Bevölkerungsbewegung (Wanderungsstatistik) erfasst die **Zuzüge** (behördliche Anmeldungen) und **Fortzüge** (behördliche Abmeldungen) über Gemeindegrenzen innerhalb des Freistaates Sachsen (Wanderungen innerhalb Sachsens) sowie über die Grenze des Freistaates Sachsen (Wanderungen über die Landesgrenze). Wohnungswechsel innerhalb einer Gemeinde (Umzüge) werden statistisch nicht erfasst. Einbezogen werden nur Personen, die zur Bevölkerung im Sinne der Fortschreibung gehören. Die Differenz zwischen der Anzahl der Zuzüge und Fortzüge ist der Wanderungssaldo (Überschuss der Zu- bzw. Fortzüge).

Wohnungsstatuswechsel zählen beim neuen Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung als Zuzüge, beim entsprechenden bisherigen Ort als Fortzüge.

[zurück](#)

Abweichungen von der **Zu-/Abnahme** der Bevölkerung zu der Summe der **Überschüsse der Lebendgeborenen bzw. Gestorbenen und der Zu- bzw. Fortzüge** resultieren aus den im Laufe eines Berichtsjahres von den Standes- und Meldeämtern übergebenen bestandsrelevanten Korrekturen, die zwar in die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, nicht aber in die ursprünglichen Bewegungsstatistiken eingehen.

[zurück](#)

Erwerbstätigkeit

[zurück](#)

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

umfassen alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind. Dazu gehören insbesondere auch:

- Auszubildende,
- Altersteilzeitbeschäftigte,
- Praktikanten,
- Werkstudenten,
- Personen, die aus einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis zur Ableistung von gesetzlichen Dienstplichten (z. B. Wehrübung) einberufen werden,
- behinderte Menschen in anerkannten Werkstätten oder gleichartigen Einrichtungen,
- Personen in Einrichtungen der Jugendhilfe, Berufsbildungswerken oder ähnlichen Einrichtungen für behinderte Menschen,
- Personen, die ein freiwilliges soziales Jahr, ein freiwilliges ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst ableisten.

Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gezählt werden im Rahmen der Beschäftigungsstatistik die geringfügig Beschäftigten, da für diese nur pauschale Sozialversicherungsabgaben zu leisten sind. Nicht einbezogen sind zudem Beamte, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige, Berufs- und Zeitsoldaten, sowie Wehr- und Zivildienstleistende.

Die regionale Zuordnung der Beschäftigten erfolgt nach ihrem von den auskunftspflichtigen Arbeitgebern angegebenen Arbeits- bzw. Wohnort.

[zurück](#)

Bildungswesen

[zurück](#)

Die **Grundschulen** umfassen die Klassenstufen 1 bis 4. Sie haben die Aufgabe, alle Schüler/-innen in einem gemeinsamen Bildungsgang ausgehend von den individuellen Lern- und Entwicklungsvoraussetzungen unter Einbeziehung von Elementen des spielerischen und kreativen Lernens zu den weiterführenden Bildungsgängen zu führen.

[zurück](#)

Die **Oberschulen** umfassen die Klassenstufen 5 bis 10 und vermitteln eine allgemeine und berufsvorbereitende Bildung. Die Klassenstufen 5 und 6 haben Orientierungsfunktion, ab Klassenstufe 7 beginnt eine auf Leistungsentwicklung und Abschlüsse bezogene Differenzierung. Ebenfalls ab Klassenstufe 7 beginnt für alle Schüler/-innen eine neigungsorientierte Differenzierung. Die Ausbildung an den Oberschulen schließt mit dem Hauptschulabschluss, dem qualifizierenden Hauptschulabschluss oder dem Realschulabschluss ab.

[zurück](#)

Die **Gymnasien** vermitteln den Schülern/Schülerinnen mit entsprechenden Begabungen und Bildungsabsichten eine vertiefte allgemeine Bildung. Sie umfassen die Klassen- bzw. Jahrgangsstufen 5 bis 12, wobei die Klassenstufen 5 und 6 Orientierungsfunktion haben. An den Gymnasien werden besondere Profile mit informatischer Bildung eingerichtet. Die Schüler/-innen der Gymnasien schließen ihre Ausbildung mit der Abiturprüfung ab und erwerben die allgemeine Hochschulreife.

[zurück](#)

Die **Förderschulen** werden von Schülern/Schülerinnen besucht, die wegen der Beeinträchtigung einer oder mehrerer physischer oder psychischer Funktionen auch durch besondere Hilfen in den anderen allgemeinbildenden Schulen nicht oder nicht hinreichend integriert werden können und deshalb über einen längeren Zeitraum einer sonderpädagogischen Förderung bedürfen. An den Förderschulen können die Abschlüsse der übrigen Schularten erworben werden.

[zurück](#)

Absolventen/Abgänger sind Schüler/-innen, die nach Erfüllung der Vollzeitschulpflicht (neun Schuljahre) die allgemeinbildende Schule mit einem Abschlusszeugnis (Absolventen) oder Abgangszeugnis (Abgänger) verlassen. Schüler/-innen von Oberschulen, Gymnasien und Förderschulen ohne Abschluss erhalten ein Abgangszeugnis.

[zurück](#)

Die **berufsbildenden Schulen** bieten differenzierte und vielfältige, berufliche Bildungsgänge und -angebote. Sie gliedern sich in die Schularten Berufsschule (Berufsabschluss, berufliche Grundausbildung oder Berufsvorbereitung), Berufsfachschule (Berufsabschluss), Fachoberschule und Berufliches Gymnasium (studienqualifizierende Abschlüsse), Fachschule (berufliche Weiterbildung). In verschiedenen berufsqualifizierenden Bildungsgängen können auch allgemeine Schulabschlüsse oder die Fachhochschulreife erworben werden. Darüber hinaus ist es möglich, Berufsabschluss und die allgemeine Hochschulreife (Abitur) oder die Fachhochschulreife im Doppelpack zu erlangen. Durch diese Vielfalt haben alle Schüler/-innen die Chance auf eine Ausbildung, die sowohl ihren schulischen Voraussetzungen als auch ihrem beruflichen Bildungsziel entspricht. Schüler/-innen mit Behinderungen, chronischen Krankheiten oder sonderpädagogischem Förderbedarf werden nach Möglichkeit in den Regelunterricht der Berufsschule oder weiterführenden Schulen integriert. Für Schüler/-innen mit besonderem Förderbedarf besteht die Option in speziellen Klassen unterrichtet zu werden.

[zurück](#)

Lehrpersonen

sind jene, die ganz oder teilweise im Rahmen gesetzlich oder vertraglich festgesetzter Pflichtstunden unterrichten bzw. unter Berücksichtigung von Anrechnungsstunden eine Schule leiten. Es wird nur die Zahl der voll- und teilzeitbeschäftigten Lehrpersonen dargestellt.

[zurück](#)

Gewerbeanzeigen

[zurück](#)

Auskunftspflichtig für die Gewerbeanzeigenstatistik sind die Gewerbeanzeigenden, die nach § 14 der Gewerbeordnung (GewO) jedes stehende Gewerbe oder den Betrieb einer Zweigniederlassung oder einer unselbstständigen Zweigstelle bzw. nach § 55c GewO ein Reisegewerbe als selbstständige Tätigkeit anzeigen müssen. Sie erfüllen ihre statistische Auskunftspflicht durch die Erstattung der Anzeige bei den zuständigen Behörden. Diese übermitteln die Angaben der Gewerbeanzeigen monatlich an das zuständige statistische Landesamt.

Als Gewerbe gilt jede erlaubte selbstständige Tätigkeit, die auf Dauer angelegt ist und mit Absicht der Gewinnerzielung betrieben wird. Die Tätigkeiten, die der Gewerbeordnung unterliegen, regelt § 6 GewO.

Ausgenommen von der Anzeigepflicht sind insbesondere die Urproduktion (Land- und Forstwirtschaft, Garten- und Weinbau, Fischerei, Bergbau), die freien Berufe im Sinne des Gewerberechts (z. B. Ärzte, Rechtsanwälte, Notare, Wirtschaftsprüfer, wissenschaftliche, künstlerische oder schriftstellerische Tätigkeiten), Versicherungsunternehmen und die Verwaltung eigenen Vermögens. Wird aber eine dieser nichtgewerblichen Tätigkeiten in Verbindung mit einer Gewerbetätigkeit ausgeübt, kommen die allgemeinen Bestimmungen der GewO zur Anwendung.

Anzeigepflichtig sind die Gewerbetreibenden (natürliche oder juristische Personen). Bei Personengesellschaften sind die geschäftsführungsberechtigten Gesellschafter die Gewerbetreibenden, nicht dagegen die Personengesellschaften als solche, da diese keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzen. Damit ist jeder dieser Gesellschafter auch anzeigepflichtig.

Eine Gewerbemeldung kann aus unterschiedlichen Gründen erfolgen und wird mit einem der dafür gesetzlich vorgegebenen Meldeformulare, unterschieden nach Anmeldung, Ummeldung oder Abmeldung, vollzogen. Gewerbeummeldungen werden entsprechend dem Ersten Gesetz zum Abbau bürokratischer Hemmnisse insbesondere in der mittelständischen Wirtschaft vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 1970) ab August 2006 nicht mehr verarbeitet.

[zurück](#)

Eine Anmeldung ist abzugeben bei

Neuerrichtung eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- Neugründungen,
- Gründungen nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Zuzug eines bestehenden Betriebes aus einem anderen Gewerbeamtbereich, d. h. Wiedereröffnung nach Verlegung,

Übernahme eines bereits bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschaftereintritt,

- Erbfolge, Kauf oder Pacht.

[zurück](#)

Eine **Abmeldung** ist abzugeben bei

Aufgabe eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- vollständigen Aufgaben,
- Schließung nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Fortzug eines bestehenden Gewerbebetriebes in einen anderen Gewerbeamtbereich, d. h. Schließung wegen Verlegung,

Übergabe eines weiterhin bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschafteraustritt,
- Erbfolge, Verkauf oder Verpachtung.

[zurück](#)

Die Gewerbemeldungen beinhalten u. a. neben den Hilfsmerkmalen, Name und Anschrift des Gewerbetreibenden, verbale Angaben zur aufgenommenen bzw. beendeten Tätigkeit, die Anzahl der voraussichtlich bzw. zuletzt beschäftigten Arbeitnehmer, unterschieden nach Vollzeit und Teilzeitbeschäftigten, den Grund der Gewerbemeldung, die Art der Niederlassung, Eintragung im Handels-, Genossenschafts- oder Vereinsregister. Neben diesen betriebsbezogenen Merkmalen werden die personenbezogenen Merkmale Staatsangehörigkeit und Geschlecht der Gewerbetreibenden erfasst. Jedes Gewerbe wird gemäß den verbalen Angaben auf der Gewerbeanzeige zur angemeldeten bzw. beendeten Tätigkeit einer Wirtschaftsabteilung der "Klassifikation der Wirtschaftszweige" (WZ 2008) zugeordnet.

Landwirtschaft

[zurück](#)

Die Bodennutzungshaupterhebung und die **Viehzählung** wurden als Teil der Agrarstrukturerhebung 2016 (Haupterhebung) durchgeführt. Zum Erfassungsbereich dieser Erhebung gehören ab 2010 nach der Novellierung des Agrarstatistikgesetzes Dezember 2009 unabhängig von der Erwerbsart (Haupt- oder Nebenerwerb) alle landwirtschaftlichen und Gartenbaubetriebe:

1. mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche (LF) von mindestens fünf Hektar oder
2. weniger als fünf ha LF (einschl. Betriebe ohne LF), wenn diese mindestens eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- 10 Rinder
- 50 Schweine
- 10 Zuchtsauen
- 20 Schafe
- 20 Ziegen
- 1000 Haltungsplätze für Geflügel
- 0,5 ha Hopfen
- 0,5 ha Tabak
- 1,0 ha Dauerkulturen im Freiland oder je 0,5 ha Obstanbau-, Reb- oder Baumschulfläche
- 0,5 ha Gemüse oder Erdbeeren im Freiland
- 0,3 ha Blumen und Zierpflanzen im Freiland
- 0,1 ha Kulturen unter hohen begehbaren Schutzabdeckungen einschl. Gewächshäusern
- 0,1 ha Produktionsfläche für Speisepilze

Betriebsgrößen, Kulturarten und Fläche sowie die Merkmale der Viehzählung wurden im Rahmen der Agrarstrukturerhebung 2016 total erfasst. Alle Zahlenangaben der vorliegenden Veröffentlichung beziehen sich ausschließlich auf die Bodennutzung und Viehhaltung in landwirtschaftlichen Betrieben. Die regionale Zuordnung der Flächen und Viehbestände zu den Gemeinden und Kreisen richtet sich nach dem Sitz des Betriebes (Betriebssitzprinzip).

[zurück](#)

Landwirtschaftlicher Betrieb

Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist eine technisch-wirtschaftliche Einheit mit einer einheitlichen Betriebsführung, die landwirtschaftliche Tätigkeiten im Wirtschaftsgebiet der Europäischen Union entweder im Haupt- oder im Nebenerwerb ausübt. Die Absicht, Gewinn zu erzielen, ist nicht erforderlich.

[zurück](#)

Landwirtschaftlich genutzte Fläche

Fläche, die zur Erzeugung pflanzlicher landwirtschaftlicher Produkte bestimmt ist. Hierzu rechnen die Flächen der folgenden Nutzungsarten: Ackerland, Dauergrünland, Gartenland, Obstanlagen, Baumschulen, Rebland, Korbweidenanlagen sowie Weihnachtsbaumkulturen außerhalb des Waldes.

[zurück](#)

Flächennutzung

[zurück](#)

Die Ergebnisse der Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung resultieren aus Auswertungen des im Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen geführten Liegenschaftskatasters zum Stichtag

31. Dezember des Berichtsjahres. Die Ergebnisse werden entsprechend der Nutzungsartensystematik des Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystems (ALKIS) ausgewiesen. ALKIS vereint die Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK) und das Automatisierte Liegenschaftsbuch (ALB) in einem System. Dadurch werden die raumbezogenen Kartendaten mit den nicht raumbezogenen Buchdaten verbunden.

[zurück](#)

Bodenfläche

Die Bodenfläche unterteilt sich in die Nutzungsartenbereiche Siedlung, Verkehr, Vegetation und Gewässer.

[zurück](#)

Siedlung

Der Nutzungsartenbereich Siedlung beinhaltet die bebauten und nicht bebauten Flächen, die durch die Ansiedlung von Menschen geprägt sind oder zur Ansiedlung beitragen.

[zurück](#)

Wohnbaufläche

Baulich geprägte Fläche einschließlich der mit ihr im Zusammenhang stehenden Freifläche (z.B. Vorgärten, Ziergärten, Zufahrten, Stellplätze), die ausschließlich oder vorwiegend dem Wohnen dient.

[zurück](#)

Industrie- und Gewerbefläche

Fläche, die vorwiegend industriellen oder gewerblichen Zwecken dient.

[zurück](#)

Tagebau, Grube, Steinbruch

Fläche, auf der oberirdisch Bodenmaterial abgebaut wird.

[zurück](#)

Sport-, Freizeit und Erholungsfläche

Baulich geprägte Fläche einschließlich der mit ihr im Zusammenhang stehenden Freifläche, die der Ausübung von Sportarten, der Freizeitgestaltung oder der Erholung dient.

[zurück](#)

Verkehr

Der Nutzungsartenbereich Verkehr enthält die bebauten und nicht bebauten Flächen, die dem Verkehr dienen.

[zurück](#)

Vegetation

Der Nutzungsartenbereich Vegetation umfasst zum großen Teil Landwirtschaftsflächen und Wald, d.h. Flächen außerhalb der Ansiedlungen, die durch land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, durch natürlichen Bewuchs oder dessen Fehlen geprägt sind.

[zurück](#)

Landwirtschaft

Die Landwirtschaftsfläche umfasst Flächen für den Anbau von Feldfrüchten sowie Fläche, die beweidet oder gemäht werden kann einschließlich der mit besonderen Pflanzen angebauten Flächen.

[zurück](#)

Wald

Wald ist die Fläche, die mit Forstpflanzen (Waldbäume und Waldsträucher) bestockt ist.

[zurück](#)

Gewässer

Der Nutzungsartenbereich Gewässer umfasst die mit Wasser bedeckten Flächen.

[zurück](#)

Siedlungs- und Verkehrsfläche

Die als Siedlungs- und Verkehrsfläche ausgewiesene Fläche dient der Berechnung des Nachhaltigkeitsindikators „Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche“. Sie setzt sich zusammen aus der Summe von „Siedlung“ und „Verkehr“ abzüglich der Summe aus „Bergbaubetrieb“ und „Tagebau, Grube, Steinbruch“.

[zurück](#)

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe

[zurück](#)

Abschnitte B und C

Der Erhebungsbereich umfasst die wirtschaftlichen Tätigkeiten nach den Abschnitten B "Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden" sowie C "Verarbeitendes Gewerbe" der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (NACE Rev.2) bzw. der daraus abgeleiteten deutschen Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008).

Meldepflichtig sind alle produzierenden Betriebe von Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden (Industrie und Handwerk) mit im Allgemeinen 20 und mehr tätigen Personen und Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden mit 20 und mehr tätigen Personen von Mehrbetriebsunternehmen anderer Wirtschaftsbereiche außerhalb des oben genannten Erhebungsbereiches.

Als Ausnahme zu den genannten Abschneidegrenzen werden in den folgenden Wirtschaftszweigen auch

Betriebe von Unternehmen mit 10 und mehr tätigen Personen zur Berichterstattung herangezogen:

08.11 Gewinnung von Naturwerksteinen und Natursteinen, Kalk- und Gipsstein, Kreide und Schiefer

08.12 Gewinnung von Kies, Sand, Ton und Kaolin

10.91 Herstellung von Futtermitteln für Nutztiere

10.92 Herstellung von Futtermitteln für sonstige Tiere

11.06 Herstellung von Malz

16.10 Säge-, Hobel- und Holzimprägnierwerke (gilt hier nur für Sägewerke)

23.63 Herstellung von Frischbeton (Transportbeton)

[zurück](#)

Betrieb

Ein an einem Standort gelegenes Unternehmen (Einbetriebsunternehmen) oder ein Teil eines Unternehmens, wenn an diesem Ort oder von diesem Ort aus Wirtschaftstätigkeiten ausgeübt werden, für die in der Regel eine oder mehrere Personen im Auftrag desselben Unternehmens arbeiten. Örtlich getrennte Hauptverwaltungen der Unternehmen werden im Verarbeitenden Gewerbe sowie im Bergbau und der Gewinnung von Steinen und Erden ebenfalls als eigenständige Betriebe erfasst.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Alle Personen, die in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zum Betrieb stehen, tätige Inhaber, -innen und tätige Mitinhaber, -innen sowie unbezahlt mithelfende Familienangehörige, soweit sie mindestens ein Drittel der üblichen Arbeitszeit im Betrieb tätig sind, als Heimarbeiter, -innen auf der Lohn- und Gehaltsliste geführt werden, an andere Unternehmen gegen Entgelt überlassene Mitarbeiter sowie Personen, die im Betrieb tätig sind und in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zu einem auf Personalbewirtschaftung spezialisierten Tochterunternehmen (Personalgesellschaft) oder einer im Rahmen eines Insolvenzverfahrens gebildeten Auffanggesellschaft der Unternehmensgruppe stehen, der auch der Betrieb/das Unternehmen angehört. In der Zahl der tätigen Personen sind gewerblich und kaufmännisch Auszubildende enthalten. Nicht dazu rechnen dagegen gemäß Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) von anderen Unternehmen gegen Entgelt zur Arbeitsleistung überlassene Personen (Leiharbeiter, -innen).

[zurück](#)

Entgelte (Bruttolohn- und Bruttogehaltssumme)

Summe der Bruttobezüge der tätigen Personen ohne Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Kranken-, Renten-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung), jedoch einschließlich Lohn- und Gehaltszuschläge (auch Gratifikationen, Erfolgsprämien, Provisionen, Tantiemen usw.). Vergütungen für gewerblich und kaufmännisch Auszubildende sind enthalten. Nicht erfasst werden allgemeine soziale Aufwendungen sowie Vergütungen, die als Spesenersatz anzusehen sind.

[zurück](#)

Gesamtumsatz

Umsatz aus eigenen Erzeugnissen und industriellen/handwerklichen Dienstleistungen, baugewerblicher Umsatz sowie Umsatz aus Handelsware und sonstiger nichtindustrieller Tätigkeit (z. B. Erlöse aus Vermietung und Verpachtung, aus Lizenzverträgen, Provisionseinnahmen und aus Veräußerung von Patenten sowie Erlöse aus Transportleistungen für Dritte und aus dem Verkauf von eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen). Als Umsatz gilt die Summe der Rechnungsendbeträge ohne in Rechnung gestellte Umsatz-(Mehrwert-)steuer, jedoch einschließlich Verbrauchsteuern und der Kosten für Fracht, Verpackung und Porto, auch wenn diese gesondert in Rechnung gestellt werden.

[zurück](#)

Auslandsumsatz

Umsatz aus direkten Lieferungen und Leistungen an Empfänger, die im Ausland ansässig sind, sowie Erlöse aus Lieferungen an inländische Firmen, die die bestellten Waren ohne weitere Be- und Verarbeitung in das Ausland ausführen (Umsätze mit deutschen Exporteuren).

[zurück](#)

Investitionen

Dazu gehören die gesamten nach dem HGB aktivierten Bruttozugänge an Sachanlagen (Neu- und Ersatzinvestitionen) einschließlich selbsterstellter Anlagen, im Bau befindliche Anlagen (soweit aktiviert) und solche Leasing-Güter, welche beim Leasing-Nehmer (bezogen auf das Geschäftsjahr) aktiviert wurden. Nicht berücksichtigt sind die Anzahlungen für Anlagen, soweit sie nicht bereits aktiviert wurden, die Investitionen in Betrieben des Unternehmens im Ausland, Zugänge durch den Kauf kompletter Unternehmen oder Betriebe, die bei den Investitionen entstandenen Finanzierungskosten, Umbuchungen zwischen verschiedenen Anlagekonten, der Erwerb von Beteiligungen, Wertpapieren usw. (Finanzanlagen) sowie der Erwerb von Konzessionen, Patenten, Lizenzen u. a.

[zurück](#)

Baugewerbe

[zurück](#)

Bauhauptgewerbe - Hochbau, Tiefbau und Vorbereitende Baustellenarbeiten und sonstige spezialisierte Bautätigkeiten

Grundlage der Tabelle ist die Ergänzungserhebung im Bauhauptgewerbe. Die Erhebung umfasst alle bauhauptgewerblichen Betriebe von Unternehmen des Bauhauptgewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)

Betrieb

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)

Gesamtumsatz des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)

Ausbaugewerbe - Bauinstallation und sonstiger Ausbau

Grundlage der Tabelle ist die Jährliche Erhebung im Ausbaugewerbe. Die Erhebung umfasst alle ausbaugewerblichen Betriebe von Unternehmen des Ausbaugewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche mit im Allgemeinen 10 und mehr tätigen Personen, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)

Betrieb

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)

Gesamtumsatz des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)

Bautätigkeit

[zurück](#)

Baugenehmigungen/Baufertigstellungen

Die Bautätigkeitsstatistik erstreckt sich auf alle genehmigungs- und anzeigepflichtigen sowie zustimmungsbedürftigen Baumaßnahmen im Hochbau, bei denen Wohnraum oder sonstiger Nutzraum geschaffen oder verändert wird. Erfasst werden Baugenehmigungen, Baufertigstellungen und Bauabgänge. Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zu- oder Abgang an Wohnungen oder Wohnfläche, d. h. die Differenz zwischen "neuem" und "altem" Zustand ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z. B. geht Wohnfläche verloren, wenn eine Wohnung zur Arztpraxis umgebaut wird) Minuswerte auftreten.

[zurück](#)

Gebäude

Als Gebäude gelten gemäß der Systematik der Bauwerke selbständig benutzbare, überdachte Bauwerke, die auf Dauer errichtet sind, von Menschen betreten werden können und geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dabei kommt es auf die Umschließung durch Wände nicht an; die Überdachung allein ist ausreichend. Gebäude im Sinne der Systematik sind auch selbständig benutzbare unterirdische Bauwerke, die von Menschen betreten werden können und ebenfalls geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dazu zählen u. a. unterirdische Krankenhäuser, Ladenzentren und Tiefgaragen.

Wohngebäude

Wohngebäude sind Gebäude, die mindestens zur Hälfte - gemessen am Anteil der Wohnfläche an der Nutzfläche nach DIN 277 (in der jeweils gültigen Fassung) - Wohnzwecken dienen. Zu den Wohngebäuden zählen auch Ferien-, Sommer- und Wochenendhäuser mit einer Mindestgröße von 50 m² Wohnfläche.

[zurück](#)

Nichtwohngebäude

Nichtwohngebäude sind Gebäude, die überwiegend (mindestens zu mehr als der Hälfte der Nutzfläche) Nichtwohnzwecken dienen. (z. B. Anstaltsgebäude, Büro- und Verwaltungsgebäude, Fabrikgebäude, Hotels usw.).

[zurück](#)

Wohnung

Unter einer Wohnung sind nach außen abgeschlossene, zu Wohnzwecken bestimmte, in der Regel zusammenliegende Räume zu verstehen, die die Führung eines eigenen Haushalts ermöglichen. Wohnungen haben einen eigenen Eingang unmittelbar vom Freien, von einem Treppenhaus oder einem Vorraum. Zur Wohnung können aber auch außerhalb des eigentlichen Wohnungsabschlusses liegende zu Wohnzwecken ausgebauter Keller- oder Bodenräume (z. B. Mansarden) gehören.

Wohnräume Die Zahl der Räume umfasst alle Wohn-, Ess- und Schlafzimmer und andere separate Räume (z. B. bewohnbare Keller- und Bodenräume) von mindestens 6 m² Größe sowie abgeschlossene Küchen unabhängig von deren Größe.

[zurück](#)

Wohnfläche

Die Wohnfläche (zu berechnen nach der Wohnflächenverordnung) umfasst die Grundflächen der Räume, die ausschließlich zu dieser Wohnung gehören, also die Flächen von Wohn- und Schlafräumen, Küchen und Nebenräumen (z. B. Dielen, Abstellräume und Bad) innerhalb der Wohnung. Zur Wohnfläche gehören auch die Grundflächen von Wintergärten, Schwimmbädern und ähnlichen nach allen Seiten geschlossenen Räumen sowie Balkonen, Loggien, Dachgärten und Terrassen, wenn sie ausschließlich zu der Wohnung oder dem Wohnheim gehören. Nicht gezählt werden die Grundflächen von Zubehörräumen (z. B. Kellerräume, Abstellräume außerhalb der Wohnung, Waschküchen, Bodenräume, Trockenräume, Heizungsräume und Garagen). Voll berechnet werden die Grundflächen von Räumen und Raumteilen mit einer lichten Höhe von mindestens 2 m.

[zurück](#)

Gebäude- und Wohnungsbestand

[zurück](#)

Der **Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes** liegen als Ausgangsdaten die Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung vom 9. Mai 2011 zugrunde. Für die maschinelle Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes werden Daten aus der Fertigstellungsstatistik und der Abgangsstatistik mit dem Ausgangsbestand zusammengeführt. Fortgeschrieben wird nur der Bestand an Wohngebäuden, Wohnheimen und Wohnungen (in Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden).

[zurück](#)

Tourismus

[zurück](#)

Der Berichterstattung unterliegen alle **Beherbergungseinrichtungen**, die zehn und mehr Gäste gleichzeitig beherbergen können. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen Hotels, Hotels garnis, Gasthöfe, Pensionen, Jugendherbergen und Hütten, Erholungs- und Ferienheime, Ferienzentren, Ferienhäuser und -wohnungen sowie Vorsorge- und Rehabilitationskliniken und Schulungsheime. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen auch alle Campingplätze (Urlaubscamping) mit mindestens zehn Stellplätzen.

[zurück](#)

Angebote Betten

Das ist die Anzahl der Betten und sonstigen Schlafgelegenheiten, die tatsächlich in den geöffneten Beherbergungsstätten (ohne Camping) angeboten wurden. Die Anzahl der Betten entspricht dabei der Anzahl der Personen, die bei Normalbelegung gleichzeitig hätten übernachten können. Behelfsmäßige Schlafgelegenheiten, die bei Überbelegung zusätzlich zur Verfügung gestanden hätten, wurden nicht berücksichtigt.

[zurück](#)

Ankünfte

Die Ankünfte beinhalten die Zahl der Gäste, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen ankamen und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Übernachtungen

Als Übernachtungen zählen Übernachtungen von Personen, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen übernachteten und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle sind Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen verletzt oder getötet wurden oder Sachschaden verursacht worden ist. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erfasst alle Unfälle, zu denen die Polizei herangezogen wurde. Erhebungspapiere für die

Statistik der Straßenverkehrsunfälle sind die Durchdrucke der im Grundaufbau bundeseinheitlichen Verkehrsunfallanzeigen, die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden.

Die Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen werden auf Gemeindeebene nicht vollständig nachgewiesen, sie sind aber in der Kreissumme enthalten.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)

Das sind Unfälle, bei denen als Unfallursache ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) vorlag und bei denen gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden musste (nicht fahrbereit). Dies betrifft auch Fälle unter Einfluss berauschender Mittel.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden - sonstige Sachschadensunfälle unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln

Ab Berichtsjahr 2008 handelt es sich um Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder anderen berauschenden Mitteln stand und gleichzeitig alle beteiligten Kfz noch fahrbereit waren.

Die Zahl für die Berichtsjahre bis 2007 enthält nur Unfälle unter Alkoholeinfluss, so dass von 2007 zu 2008 kein Vergleich möglich ist.

[zurück](#)

Sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung

Dabei handelt es sich um Unfälle, bei denen kein Straftatbestand und keine Ordnungswidrigkeit vorlag (unabhängig davon, ob die beteiligten Kfz fahrbereit waren oder nicht) und Unfälle, bei denen ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit vorlag und alle beteiligten Kfz fahrbereit waren, aber kein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand. Diese Straßenverkehrsunfälle werden nur zahlenmäßig nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen und werden somit in der Gemeindestatistik nicht erfasst.

[zurück](#)

Unfälle mit Personenschaden

Das sind Unfälle, bei denen Personen getötet bzw. schwer oder leicht verletzt wurden.

Als Verunglückte zählen Personen, die beim Unfall verletzt oder getötet wurden. Dabei werden erfasst als:

Getötete: Personen, die beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben.

Schwerverletzte: Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (für mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten.

[zurück](#)

Kraftfahrzeugbestand

[zurück](#)

Kfz-Bestand

Die jährliche Zählung des Fahrzeugbestandes umfasst alle Kraftfahrzeuge und Anhänger, die am 1. Januar eines Jahres im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert sind. Außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge sind nicht enthalten, Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen dagegen schon.

[zurück](#)

Öffentliche Finanzen

[zurück](#)

Ist-Aufkommen der Realsteuern

Der von den Steuerpflichtigen in der einzelnen Gemeinde im Laufe des Kalenderjahres aufgebrauchte Steuerbetrag in den Steuerarten **Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer**.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

Die Gemeinden erhalten 15 Prozent des Jahresaufkommens an der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer sowie 12 Prozent des Jahresaufkommens aus der Kapitalertragssteuer. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer wird für jedes Land nach den Steuerbeträgen bemessen, die von den Finanzbehörden im Gebiet des Landes unter Berücksichtigung der Zerlegung vereinnahmt werden.

Die Aufteilung des Gemeindeanteils auf die Gemeinden wird nach einem Schlüssel vorgenommen, dessen Grundlage die Lohn- und Einkommensteuerstatistik ist. Diese Schlüsselzahl wird für jede Gemeinde ermittelt und entspricht somit dem in einer Dezimalzahl ausgedrückten Anteil am Steueraufkommen.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

Anteil, der den Gemeinden in Höhe von 2,2 Prozent des Aufkommens an der Umsatzsteuer zusteht (nach Abzug

des Vorabanteils des Bundes zur Finanzierung eines zusätzlichen Bundeszuschusses an die Rentenversicherung). Die Verteilung dieses Betrages auf die einzelnen Länder erfolgt jeweils nach Schlüsseln. Grundlage für die Schlüsselberechnung bilden das Gewerbesteueraufkommen und die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eines Bundeslandes.

Die gemeindekonkrete Schlüsselzahl ergibt sich aus dem Anteil der Gemeinde an dem Gesamtwert des Landes. Sie wird für jede einzelne Gemeinde durch Rechtsverordnung festgesetzt.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Hebesatz

Bei der Berechnung der Realsteuern wird von einem Steuermessbetrag ausgegangen. Durch Anwendung eines Hundertsatzes (Hebesatz) auf den Steuermessbetrag erhält man die geschuldete Steuer.

Der Hebesatz wird durch die hebeberechtigte Gemeinde für jeweils ein Kalenderjahr festgesetzt. Dabei kann der jahresgültige Hebesatz bis zum Ablauf des ersten Halbjahres rückwirkend für das gesamte Kalenderjahr geändert werden, danach nur, wenn keine Erhöhung gegenüber der letzten Festsetzung stattfindet.

Mit der selbständigen Festlegung der Hebesätze haben die Gemeinden die Möglichkeit, die Höhe ihrer Realsteuereinnahmen zu beeinflussen. Die Festsetzung unterliegt jedoch nach oben der Beschränkung, dass die Gemeinde bei der Einnahmebeschaffung auf die wirtschaftliche Kraft der Abgabepflichtigen Rücksicht nehmen muss.

Hebeberechtigt ist die Gemeinde, in deren Gebiet der Grundbesitz (Grundsteuer) bzw. der Gewerbebetrieb (Gewerbesteuer) liegt.

[zurück](#)

Realsteueraufbringungskraft und Steuereinnahmekraft

Die Realsteueraufbringungskraft ergibt sich aus der Summe der Fiktiven Ist-Aufkommen der Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer. Die Realsteueraufbringungskraft vermindert um die Gewerbesteuerumlage und Hinzurechnung der Gemeindeanteile an der Einkommen- und der Umsatzsteuer ergibt die Steuereinnahmekraft.

Durch die Anwendung des jeweiligen gewogenen landesdurchschnittlichen Hebesatzes auf die Grundbeträge wird die Wirkung der unterschiedlichen Hebesatzanspannungen ausgeschaltet. Man erhält für den Berichtszeitraum einen vergleichbaren Maßstab zur Beurteilung der Gemeinden eines Bundeslandes untereinander.

[zurück](#)

Gewerbesteuerumlage/Gewerbesteuer - netto

Vom Gewerbesteueraufkommen müssen die Gemeinden eine Umlage an das für sie örtlich zuständige Finanzamt abführen. Die Umlage errechnet man durch Anwenden eines Vervielfältigers auf den Grundbetrag der Gewerbesteuer im Erhebungszeitraum. Der Vervielfältiger beträgt derzeit für die neuen Bundesländer 35 Prozent.

Die Umlage ist entsprechend dem Verhältnis von Bundes- und Landesvervielfältiger auf den Bund bzw. das Bundesland aufzuteilen (14,5 Prozent Bundesvervielfältiger und 20,5 Prozent Landesvervielfältiger).

Nach Abzug der Gewerbesteuerumlage vom Ist-Aufkommen der Gewerbesteuer erhält man die Gewerbesteuer netto. Im Austausch für diese Gewerbesteuerumlage erhalten die Gemeinden einen Anteil von der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer.

[zurück](#)

Schuldenstand

Die Erhebung zum jährlichen Schuldenstand erfasst sowohl den Schuldenstand am Ende des Berichtsjahres als auch alle in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember eines Berichtsjahres neu aufgenommenen Schulden zum Zeitpunkt des Mittelzuflusses und die im gleichen Zeitraum zurückgezahlten Schuldbeträge.

[zurück](#)

Bereinigte Einzahlungen/ Auszahlungen

Summe aller Einzahlungen bzw. Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) abzüglich der Einzahlungen von gleicher Ebene, d. h. zwischen Gemeinden und Gemeindeverbänden.

[zurück](#)

Personal im öffentlichen Dienst

[zurück](#)

Im Personalbestand der Gemeinden/Gemeindeverbände sind die Beschäftigten der im Haushalt brutto geführten Ämter und Einrichtungen (Beschäftigungsbereich 21), der aus dem Haushalt ausgegliederten und als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Einrichtungen und Unternehmen (Eigenbetriebe - Beschäftigungsbereich 22) sowie der als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Krankenhäuser (Beschäftigungsbereich 23) enthalten.

Zum Personal-Ist-Bestand zählen alle Beschäftigten, die am 30. Juni des jeweiligen Berichtsjahres in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnis zu einer berichtspflichtigen Einrichtung stehen und in der

Regel Gehalt oder Entgelt aus Haushaltsmitteln dieser Stelle beziehen oder aus Drittmitteln finanziert werden. Hierzu gehören neben den Dauerbeschäftigten auch die Beschäftigten in Ausbildung und die Beschäftigten mit Zeitvertrag (einschließlich der Arbeitnehmer in einem öffentlich geförderten Arbeitsverhältnis). Die Rechtsgrundlage liefert das Gesetz über die Statistiken der öffentlichen Finanzen und des Personals im öffentlichen Dienst (Finanz- und Personalstatistikgesetz - FPStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 2006 (BGBl. I S. 438) in Verbindung mit dem Gesetz über die Statistik für Bundeszwecke (Bundesstatistikgesetz - BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565) in der jeweils geltenden Fassung. Erhoben werden die Angaben zu § 6 und § 9 FPStatG.

[zurück](#)

Alle Fußnoten

1) Berufliche Schulzentren sowie separate Schulen

2) ohne Kurse an beruflichen Gymnasien

3) einschließlich Schüler in Förderschulklassen an Freien Waldorfschulen

4) Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zugang an Wohnungen oder Wohnfläche, d.h. die Differenz zwischen "neuem Zustand" und "altem Zustand", ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z.B. eine Wohnung wird Arztpraxis) Minuswerte bzw. in der kumulativen Darstellung Rückgänge gegenüber dem Vorberichtsstand auftreten.

5) Das Gesamtergebnis kann Fälle mit unbestimmtem Geschlecht beinhalten, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen bei der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.

6) Die Kreissummen der Unfälle bzw. Verletzten sind nicht unbedingt identisch mit der Summe der einzelnen Gemeinden, da Unfälle auf der Autobahn oftmals keiner Gemeinde direkt zugeordnet werden können.

7) Die Summe Sachsen beinhaltet die Daten aller kommunalen Kernhaushalte.

8) Die Kreisgebietssummen enthalten die Daten der Landkreise (Landratsämter), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände, die NUTS2-Regionen darüber hinaus die der Kreisfreien Städte. Das Ergebnis für den Freistaat Sachsen enthält zusätzlich zur Summe der Gemeinden und Gemeindeverbände die Daten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

9) bezogen auf Einwohnerstand vom 30.06. des Berichtsjahres

10) Primärdaten des Kraftfahrtbundesamtes, Flensburg / Angaben für Kreise und Sachsen einschließlich unbekannter Gemeinde- bzw. Kreiszuordnung

Ab 1. März 2007 ist nicht mehr der Standort, sondern der Wohnort des Halters maßgebend. Nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

11) einschließlich Absolventen/Abgänger von Schulen des 2. Bildungsweges

12) Die Landkreissummen enthalten die Beschäftigten der Landkreise (LRÄ), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände. Die NUTS 2-Regionssummen enthalten darüber hinaus die Beschäftigten der Kreisfreien Städte. Die Sachsensumme der Beschäftigten der Gemeinden und Gemeindeverbände enthält darüber hinaus die Beschäftigten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

13) ohne Jahrgangsstufen 11 und 12

14) Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich ab dem Berichtsjahr 2010 die Berechnungsvorschrift für den Gesamtschuldenstand aufgrund von Anforderungen der EU geändert hat.

Bis einschließlich Berichtsjahr 2009 werden in dem Gesamtschuldenstand nur Wertpapier-, Kreditmarktschulden und Schulden bei öffentlichen Haushalten ausgewiesen. Ab 2010 enthält der Gesamtschuldenstand:

- Kassenkredite
- Wertpapierschulden
- Schulden aus Krediten
- Versicherungstechnische Rückstellungen (nur 2010)
- übrige Verbindlichkeiten (ab 2013 nur Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen) und
- Kreditähnliche Rechtsgeschäfte.

15) Zu- bzw. Fortzüge über die Grenzen des jeweiligen Gebietes (Gemeinde, Kreis, NUTS2, Land)

16) Fortschreibung basierend auf den Ergebnissen der Gebäude- und Wohnungszählung 2011

17) Pferde, Esel, Maultiere und andere

18) einschließlich bereits gedeckter Schafe unter 1 Jahr

19) Gebietsstand zum 31.12. des jeweiligen Jahres

Anlage 88

Regionaldaten Gemeindestatistik Sachsen



[Vorauswahl nach Themen]

Gemeindestatistik 2020 für Coswig, Stadt

(Amtlicher Gemeindeschlüssel = 14627010 / Gebietsstand 01.01.2020)

Gebiet und Bevölkerung 5)	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Fläche am 31.12.2019 in km ² 20)	25,88	1 454,59
Bevölkerung am 03.10.1990	26 123	289 937
Bevölkerung am 09.05.2011	20 689	247 054
Bevölkerung am 31.12.2019 insgesamt	20 739	241 717
männlich	9 924	118 997
weiblich	10 815	122 720
Zu-/Abnahme 31.12.2019 gegenüber 31.12.2018	-78	-448
in Prozent	-0,4	-0,2
je 1 000 Einwohner	-3,8	-1,9
Einwohner je km ² am 31.12.2019	801	166
Ausländer am 31.12.2019 insgesamt	829	7 755
Bevölkerung am 31.12.2019		
unter 3 Jahre	456	5 887
von 3 bis unter 6 Jahre	484	6 655
von 6 bis unter 10 Jahre	728	9 107
von 10 bis unter 15 Jahre	846	10 960
von 15 bis unter 18 Jahre	513	6 493
von 18 bis unter 20 Jahre	379	3 887
von 20 bis unter 25 Jahre	585	6 831
von 25 bis unter 30 Jahre	596	7 177
von 30 bis unter 35 Jahre	1 071	13 577
von 35 bis unter 40 Jahre	1 191	15 050
von 40 bis unter 45 Jahre	1 195	14 540
von 45 bis unter 50 Jahre	1 183	15 017
von 50 bis unter 55 Jahre	1 452	18 723
von 55 bis unter 60 Jahre	1 698	21 576
von 60 bis unter 65 Jahre	1 522	18 847
von 65 bis unter 75 Jahre	2 997	29 378
von 75 Jahre und mehr	3 843	38 012
Bevölkerungsbewegung 2019	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Lebendgeborene insgesamt	142	1 859
je 1 000 Einwohner	6,8	7,7
Gestorbene insgesamt	277	3 338
je 1 000 Einwohner	13,3	13,8
Überschuss Lebendgeborene bzw. Gestorbene insgesamt	-135	-1 479
je 1 000 Einwohner	-6,5	-6,1
Zuzüge insgesamt über die Gebietsgrenze 15)	989	8 510
je 1 000 Einwohner 15)	47,6	35,2
Fortzüge insgesamt über die Gebietsgrenze 15)	918	7 404

je 1 000 Einwohner 15)	44,2	30,6
Überschuss Zu- bzw. Fortzüge insgesamt	71	1 106
je 1 000 Einwohner	3,4	4,6
Erwerbstätigkeit 2019	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort am 30.06.</i>		
insgesamt	6 162	90 385
männlich	3 441	49 412
weiblich	2 721	40 973
<i>Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Wohnort am 30.06.</i>		
insgesamt	8 120	96 601
männlich	4 180	50 099
weiblich	3 940	46 502
Bildungswesen	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Allgemeinbildende Schulen am 30.10.2019</i>		
Grundschulen	4	48
Klassen	29	406
Schüler	665	8 773
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	46	566
Oberschulen	3	25
Klassen	32	331
Schüler	790	8 093
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	71	635
Gymnasien	1	10
Klassen 13)	27	194
Schüler	919	6 061
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	63	509
Förderschulen 3)	1	9
Klassen	26	126
Schüler	254	1 194
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	46	193
Absolventen/Abgänger insgesamt am Ende des Schuljahres 2018/2019 11)	250	2 191
ohne Hauptschulabschluss	22	133
mit Hauptschulabschluss	26	217
mit Realschulabschluss	112	1 171
mit allgemeiner Hochschulreife	90	670
<i>Berufsbildende Schulen am 30.10.2019</i>		
insgesamt 1)	-	9
Klassen 2)	-	208

Schüler	-	3 919
Voll- bzw. teilzeitbeschäftigte Lehrpersonen	-	267
Gewerbeanzeigen 2019	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Gewerbeanmeldungen	114	1 380
Gewerbeabmeldungen	108	1 422
Landwirtschaft	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Landwirtschaftliche Betriebe 2016 insgesamt	17	610
mit landwirtschaftlich genutzter Fläche		
unter 10 ha	13	210
von 10 bis unter 100 ha	2	245
100 ha und mehr	2	155
Landwirtschaftliche Betriebe 2016 insgesamt	17	610
Landwirtschaftlich genutzte Fläche 2016 insgesamt in ha	526	92 962
und zwar Betriebe mit Ackerland	10	443
Ackerland - Fläche in ha	.	79 725
Betriebe mit Dauerkulturen	6	98
Dauerkulturen - Fläche in ha	148	702
Betriebe mit Dauergrünland	7	456
Dauergrünland - Fläche in ha	.	12 529
Viehzählung am 01.03.2016		
Betriebe mit Rinderhaltung	1	221
Rinder insgesamt	.	34 652
darunter Milchkühe	-	12 817
andere Kühe	.	3 183
Betriebe mit Schweinehaltung	-	80
Schweine insgesamt	-	120 048
Betriebe mit Hühnerhaltung	1	99
Hühner insgesamt	.	1 040 255
Betriebe mit Haltung von Einhufern 17)	2	80
Einhufer insgesamt	.	857
Betriebe mit Schafhaltung	1	88
Schafe insgesamt	.	7 567
darunter Mutterschafe 18)	.	3 674
Betriebe mit Ziegenhaltung	-	18
Ziegen insgesamt	-	425
Flächennutzung am 31.12. 2019	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Bodenfläche insgesamt in ha	2 588	145 459
Siedlung	645	11 896
darunter Wohnbaufläche	322	5 894
Industrie- und Gewerbefläche	195	2 669

Tagebau, Grube, Steinbruch	9	504
Sport-, Freizeit und Erholungsfläche	77	1 600
Verkehr	199	6 062
darunter Straße, Weg, Platz	163	5 107
Vegetation	1 656	124 260
darunter Landwirtschaft	943	101 055
Wald	668	18 831
Gewässer	89	3 241
Siedlungs- und Verkehrsfläche	834	17 454
Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe 2019</i>		
Betriebe am 30.09.	21	216
Tätige Personen am 30.09.	1 808	20 488
Bezahlte Entgelte in 1 000 €	67 349	786 389
Gesamtumsatz in 1 000 €	295 445	4 538 299
darunter Auslandsumsatz in 1 000 €	84 767	1 513 778
<i>Investitionen 2018</i>		
Betriebe mit Investitionen am 30.09.	15	162
Bruttoanlageinvestitionen in 1 000 €	5 905	162 694
Bruttoanlageinvestitionen je Beschäftigter in €	3 234	8 094
Baugewerbe 2019	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Bauhauptgewerbe</i>		
Betriebe am 30.06.	29	442
Tätige Personen am 30.06.	306	4 251
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	37 826	566 344
<i>Ausbaugewerbe</i>		
Betriebe am 30.06.	9	96
Tätige Personen am 30.06.	221	2 147
Gesamtumsatz im Vorjahr in 1 000 €	22 729	238 601
Bautätigkeit 2019	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Baugenehmigungen</i>		
Errichtung neuer Wohngebäude	30	349
darunter mit 1 Wohnung	23	303
mit 2 Wohnungen	-	15
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	8	140
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	83	771
mit 1 und 2 Räumen 4)	9	229
mit 3 Räumen 4)	25	90
mit 4 Räumen 4)	18	80

mit 5 und mehr Räumen 4)	31	372
Wohnfläche in m ² insgesamt	10 193	89 208
Baufertigstellungen		
Errichtung neuer Wohngebäude	25	287
darunter mit 1 Wohnung	17	256
mit 2 Wohnungen	-	11
Errichtung neuer Nichtwohngebäude	14	121
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 4)	59	515
mit 1 und 2 Räumen 4)	5	36
mit 3 Räumen 4)	6	51
mit 4 Räumen 4)	2	111
mit 5 und mehr Räumen 4)	46	317
Wohnfläche in m ² insgesamt	6 512	66 352
Gebäude- und Wohnungsbestand am 31.12. 2019 16)		
	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Bestand an Wohngebäuden	3 606	58 746
darunter mit 1 oder 2 Wohnungen	2 613	47 532
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden insgesamt	11 878	137 299
mit 1 Raum	186	2 825
mit 2 Räumen	1 306	12 184
mit 3 Räumen	3 330	35 253
mit 4 Räumen	3 885	39 394
mit 5 Räumen	1 837	23 124
mit 6 Räumen	801	13 758
mit 7 und mehr Räumen	533	10 761
Räume der Wohnungen mit 7 Räumen oder mehr	4 197	85 452
Wohnfläche in 100 m ²	8 512	110 750
Tourismus 2019		
	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
geöffnete Beherbergungseinrichtungen im Juli	12	133
angebotene Betten im Juli	208	5 640
Ankünfte	12 197	350 433
Übernachtungen	30 461	775 151
Straßenverkehrsunfälle 2019 6)		
	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Unfälle insgesamt (ohne sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkohol)	76	1 062
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne	15	220
sonstige schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln	2	32
Unfälle mit Personenschaden	59	810

getötete Personen	-	9
schwerverletzte Personen	11	288
leichtverletzte Personen	53	743
Kfz-Bestand am 01.01. 2020 10)	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Kfz-Bestand insgesamt	12 837	170 076
darunter Pkw	11 002	137 775
Krafträder	813	11 217
Öffentliche Finanzen 2019	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
<i>Realsteuervergleich 19)</i>		
Hebesatz Grundsteuer A in Prozent	310	315
Hebesatz Grundsteuer B in Prozent	415	415
Hebesatz Gewerbesteuer in Prozent	400	391
Ist-Aufkommen Grundsteuer A in €	20 139	1 648 806
Ist-Aufkommen Grundsteuer B in €	2 198 863	25 430 382
Ist-Aufkommen Gewerbesteuer in €	4 982 686	94 009 249
Gemeindeanteil an der Einkommensteuer in €	6 710 776	79 332 681
Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer in €	1 304 825	19 206 058
Gewerbesteuerumlage in €	435 985	8 416 296
Gewerbesteuer netto in €	4 546 701	85 592 953
Grundbetrag Grundsteuer A in €	6 496	523 894
Grundbetrag Grundsteuer B in €	529 847	6 127 809
Grundbetrag Gewerbesteuer in €	1 245 672	24 046 561
Realsteueraufbringungskraft in €	7 921 040	133 729 562
Steuereinnahmekraft in €	15 500 657	223 852 005
je Einwohner in € 9)	747	925
<i>Schuldenstand am 31.12. 8) 9) 14)</i>		
insgesamt in 1 000 €	356	139 987
je Einwohner in € 9)	17	578
<i>Bereinigte Einzahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 7) 8)</i>		
insgesamt in 1 000 €	41 109	789 717
Bereinigte Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	33 201	696 662
darunter Schlüsselzuweisungen vom Land	9 946	129 384
Privatrechtliche Leistungsentgelte, Kostenerstattungen und Kostenumlagen	1 447	52 925
Investitionszuwendungen vom Land	3 996	66 823
darunter Investive Schlüsselzuweisungen	899	8 457
<i>Bereinigte Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 7) 8)</i>		
insgesamt in 1 000 €	41 263	766 363

Bereinigte Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	28 432	632 384
darunter Personalauszahlungen	5 299	189 076
Sach- und Dienstleistungen	5 155	103 346
Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	13 567	135 457
darunter Baumaßnahmen	8 787	81 462
Saldo der bereinigten Einzahlungen und Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) 7) 8)	-154	23 355
Personal im öffentlichen Dienst am 30.06. 2019	Coswig, Stadt	Landkreis Meißen
Personalstand 12)	120	3 796

Definitionen und Erläuterungen

Gebiet und Bevölkerung

[zurück](#)

Die **Flächenangaben** (Katasterflächen) basieren auf den Angaben des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung Sachsen. Flächenänderungen ergeben sich aus Grenzänderungen und Neuvermessungen. Aufgrund fachlicher und methodischer Umstellungen in der Vermessungsverwaltung ist der Vergleich der Flächendaten ab 2015 mit den Flächendaten der vorangegangenen Jahre erheblich eingeschränkt.

[zurück](#)

Zur **Bevölkerung** zählen bei der Fortschreibung alle Personen, die im ausgewiesenen Gebiet ihre alleinige Wohnung oder Hauptwohnung haben, ausgenommen die Angehörigen der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen.

Hauptwohnung ist die vorwiegend benutzte Wohnung des Einwohners. Hauptwohnung eines verheirateten Einwohners, der nicht dauernd von seiner Familie getrennt lebt, ist die vorwiegend benutzte Wohnung der Familie. In Zweifelsfällen ist die vorwiegend benutzte Wohnung dort, wo der Schwerpunkt der Lebensbeziehungen des Einwohners liegt.

Grundlage des Systems der Bevölkerungsstatistik sind die in größeren Zeitabständen zu einem Stichtag stattfindenden Volkszählungen, bei denen demographische Grunddaten der Bevölkerung in regionaler Gliederung nach Gemeinden erhoben werden.

Die aktuellen Bevölkerungszahlen (Bevölkerungsstand) ergeben sich durch Fortschreibung der Ergebnisse der jeweiligen letzten Volkszählung mit den Ergebnissen der Statistiken der Geburten und Sterbefälle sowie der Wanderungsstatistik. Ferner werden Staatsangehörigkeitswechsel, Bestandskorrekturen und zum Nachweis des Familienstandes die Daten zu Eheschließungen, Ehescheidungen und Lebenspartnerschaften berücksichtigt.

Basis der aktuellen Fortschreibung (ab Berichtsmonat Mai 2011) ist die am Zensusstichtag 9. Mai 2011 nachgewiesene Bevölkerung.

Bei den vorliegenden Zahlen handelt es sich um Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung auf Basis der Zensusdaten vom 9. Mai 2011.

Die Darstellung der Kreis- und Gemeindeergebnisse erfolgt zum Gebietsstand 1. Januar 2020. Bei Teilumgliederungen wurde die Bevölkerung entsprechend den prozentualen Anteilen zum Zeitpunkt der Teilung berechnet. Die Kreisfreien Städte und Landkreise sind für die NUTS2-Regionen aufsteigend nach ihren

amtlichen Schlüsselnummern aufgeführt. Der Freistaat Sachsen gliederte sich in 3 Kreisfreie Städte und 10 Landkreise mit 416 kreisangehörigen Gemeinden.

Die Ergebnisse können Fälle mit unbestimmtem Geschlecht enthalten, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen bei der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.

[zurück](#)

Ausländer sind alle Personen, die nicht Deutsche und auch nicht Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit im Sinne des Artikels 116 Absatz 1 des Grundgesetzes gleichgestellt sind. Dazu gehören auch Staatenlose und Personen mit "ungeklärter" Staatsangehörigkeit. Deutsche, die zugleich eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, zählen als Deutsche. Die Mitglieder der ausländischen Stationierungstreitkräfte sowie der ausländischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen mit ihren Familienangehörigen werden statistisch nicht erfasst.

[zurück](#)

Bevölkerungsbewegung

[zurück](#)

Zu den **Lebendgeborenen** zählen alle Kinder, bei denen entweder das Herz geschlagen oder die Nabelschnur pulsiert oder die natürliche Lungenatmung eingesetzt hat. Geborene, bei denen nicht mindestens eines dieser Lebenszeichen und ein Mindestgewicht von 500 g vorliegt, werden als Totgeborene registriert. Die regionale Zuordnung der Geborenen erfolgt nach dem Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung der Mutter.

[zurück](#)

Als **Gestorbene** werden alle amtlich festgestellten Sterbefälle gezählt, außer Totgeborene, standesamtlich beurkundete Kriegssterbefälle und gerichtliche Todeserklärungen. Die regionale Zuordnung der Gestorbenen erfolgt nach dem Ort ihrer alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung.

[zurück](#)

Zuzüge und Fortzüge

Die Statistik der räumlichen Bevölkerungsbewegung (Wanderungsstatistik) erfasst die **Zuzüge** (behördliche Anmeldungen) und **Fortzüge** (behördliche Abmeldungen) über Gemeindegrenzen innerhalb des Freistaates Sachsen (Wanderungen innerhalb Sachsens) sowie über die Grenze des Freistaates Sachsen (Wanderungen über die Landesgrenze). Wohnungswechsel innerhalb einer Gemeinde (Umzüge) werden statistisch nicht erfasst. Einbezogen werden nur Personen, die zur Bevölkerung im Sinne der Fortschreibung gehören. Die Differenz zwischen der Anzahl der Zuzüge und Fortzüge ist der Wanderungssaldo (Überschuss der Zu- bzw. Fortzüge).

Wohnungsstatuswechsel zählen beim neuen Ort der alleinigen Wohnung oder Hauptwohnung als Zuzüge, beim entsprechenden bisherigen Ort als Fortzüge.

[zurück](#)

Abweichungen von der **Zu-/Abnahme** der Bevölkerung zu der Summe der **Überschüsse der Lebendgeborenen bzw. Gestorbenen und der Zu- bzw. Fortzüge** resultieren aus den im Laufe eines Berichtsjahres von den Standes- und Meldeämtern übergebenen bestandsrelevanten Korrekturen, die zwar in die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, nicht aber in die ursprünglichen Bewegungsstatistiken eingehen.

[zurück](#)

Erwerbstätigkeit

[zurück](#)

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

umfassen alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind. Dazu gehören insbesondere auch:

- Auszubildende,
- Altersteilzeitbeschäftigte,
- Praktikanten,
- Werkstudenten,
- Personen, die aus einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis zur Ableistung von gesetzlichen Dienstpflichten (z. B. Wehrübung) einberufen werden,
- behinderte Menschen in anerkannten Werkstätten oder gleichartigen Einrichtungen,
- Personen in Einrichtungen der Jugendhilfe, Berufsbildungswerken oder ähnlichen Einrichtungen für behinderte Menschen,
- Personen, die ein freiwilliges soziales Jahr, ein freiwilliges ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst ableisten.

Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gezählt werden im Rahmen der Beschäftigungsstatistik die geringfügig Beschäftigten, da für diese nur pauschale Sozialversicherungsabgaben zu leisten sind. Nicht einbezogen sind zudem Beamte, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige, Berufs- und Zeitsoldaten, sowie Wehr- und Zivildienstleistende.

Die regionale Zuordnung der Beschäftigten erfolgt nach ihrem von den auskunftspflichtigen Arbeitgebern angegebenen Arbeits- bzw. Wohnort.

[zurück](#)

Bildungswesen

[zurück](#)

Die **Grundschulen** umfassen die Klassenstufen 1 bis 4. Sie haben die Aufgabe, alle Schüler/-innen in einem gemeinsamen Bildungsgang ausgehend von den individuellen Lern- und Entwicklungsvoraussetzungen unter Einbeziehung von Elementen des spielerischen und kreativen Lernens zu den weiterführenden Bildungsgängen zu führen.

[zurück](#)

Die **Oberschulen** umfassen die Klassenstufen 5 bis 10 und vermitteln eine allgemeine und berufsvorbereitende Bildung. Die Klassenstufen 5 und 6 haben Orientierungsfunktion, ab Klassenstufe 7 beginnt eine auf Leistungsentwicklung und Abschlüsse bezogene Differenzierung. Ebenfalls ab Klassenstufe 7 beginnt für alle Schüler/-innen eine neigungsorientierte Differenzierung. Die Ausbildung an den Oberschulen schließt mit dem Hauptschulabschluss, dem qualifizierenden Hauptschulabschluss oder dem Realschulabschluss ab.

[zurück](#)

Die **Gymnasien** vermitteln den Schülern/Schülerinnen mit entsprechenden Begabungen und Bildungsabsichten eine vertiefte allgemeine Bildung. Sie umfassen die Klassen- bzw. Jahrgangsstufen 5 bis 12, wobei die Klassenstufen 5 und 6 Orientierungsfunktion haben. An den Gymnasien werden besondere Profile mit informatischer Bildung eingerichtet. Die Schüler/-innen der Gymnasien schließen ihre Ausbildung mit der Abiturprüfung ab und erwerben die allgemeine Hochschulreife.

[zurück](#)

Die **Förderschulen** werden von Schülern/Schülerinnen besucht, die wegen der Beeinträchtigung einer oder mehrerer physischer oder psychischer Funktionen auch durch besondere Hilfen in den anderen allgemeinbildenden Schulen nicht oder nicht hinreichend integriert werden können und deshalb über einen längeren Zeitraum einer sonderpädagogischen Förderung bedürfen. An den Förderschulen können die Abschlüsse der übrigen Schularten erworben werden.

[zurück](#)

Absolventen/Abgänger sind Schüler/-innen, die nach Erfüllung der Vollzeitschulpflicht (neun Schuljahre) die allgemeinbildende Schule mit einem Abschlusszeugnis (Absolventen) oder Abgangszeugnis (Abgänger) verlassen. Schüler/-innen von Oberschulen, Gymnasien und Förderschulen ohne Abschluss erhalten ein Abgangszeugnis.

[zurück](#)

Die **berufsbildenden Schulen** bieten differenzierte und vielfältige, berufliche Bildungsgänge und -angebote. Sie

gliedern sich in die Schularten Berufsschule (Berufsabschluss, berufliche Grundausbildung oder Berufsvorbereitung), Berufsfachschule (Berufsabschluss), Fachoberschule und Berufliches Gymnasium (studienqualifizierende Abschlüsse), Fachschule (berufliche Weiterbildung). In verschiedenen berufsqualifizierenden Bildungsgängen können auch allgemeine Schulabschlüsse oder die Fachhochschulreife erworben werden. Darüber hinaus ist es möglich, Berufsabschluss und die allgemeine Hochschulreife (Abitur) oder die Fachhochschulreife im Doppelpack zu erlangen. Durch diese Vielfalt haben alle Schüler/-innen die Chance auf eine Ausbildung, die sowohl ihren schulischen Voraussetzungen als auch ihrem beruflichen Bildungsziel entspricht. Schüler/-innen mit Behinderungen, chronischen Krankheiten oder sonderpädagogischem Förderbedarf werden nach Möglichkeit in den Regelunterricht der Berufsschule oder weiterführenden Schulen integriert. Für Schüler/-innen mit besonderem Förderbedarf besteht die Option in speziellen Klassen unterrichtet zu werden.

[zurück](#)

Lehrpersonen

sind jene, die ganz oder teilweise im Rahmen gesetzlich oder vertraglich festgesetzter Pflichtstunden unterrichten bzw. unter Berücksichtigung von Anrechnungsstunden eine Schule leiten. Es wird nur die Zahl der voll- und teilzeitbeschäftigten Lehrpersonen dargestellt.

[zurück](#)

Gewerbeanzeigen

[zurück](#)

Auskunftspflichtig für die Gewerbeanzeigenstatistik sind die Gewerbeanzeigenden, die nach § 14 der Gewerbeordnung (GewO) jedes stehende Gewerbe oder den Betrieb einer Zweigniederlassung oder einer unselbstständigen Zweigstelle bzw. nach § 55c GewO ein Reisegewerbe als selbstständige Tätigkeit anzeigen müssen. Sie erfüllen ihre statistische Auskunftspflicht durch die Erstattung der Anzeige bei den zuständigen Behörden. Diese übermitteln die Angaben der Gewerbeanzeigen monatlich an das zuständige statistische Landesamt.

Als Gewerbe gilt jede erlaubte selbstständige Tätigkeit, die auf Dauer angelegt ist und mit Absicht der Gewinnerzielung betrieben wird. Die Tätigkeiten, die der Gewerbeordnung unterliegen, regelt § 6 GewO.

Ausgenommen von der Anzeigepflicht sind insbesondere die Urproduktion (Land- und Forstwirtschaft, Garten- und Weinbau, Fischerei, Bergbau), die freien Berufe im Sinne des Gewerberechts (z. B. Ärzte, Rechtsanwälte, Notare, Wirtschaftsprüfer, wissenschaftliche, künstlerische oder schriftstellerische Tätigkeiten), Versicherungsunternehmen und die Verwaltung eigenen Vermögens. Wird aber eine dieser nichtgewerblichen Tätigkeiten in Verbindung mit einer Gewerbetätigkeit ausgeübt, kommen die allgemeinen Bestimmungen der GewO zur Anwendung.

Anzeigepflichtig sind die Gewerbetreibenden (natürliche oder juristische Personen). Bei Personengesellschaften sind die geschäftsführungsberechtigten Gesellschafter die Gewerbetreibenden, nicht dagegen die Personengesellschaften als solche, da diese keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzen. Damit ist jeder dieser Gesellschafter auch anzeigepflichtig.

Eine Gewerbemeldung kann aus unterschiedlichen Gründen erfolgen und wird mit einem der dafür gesetzlich vorgegebenen Meldeformulare, unterschieden nach Anmeldung, Ummeldung oder Abmeldung, vollzogen. Gewerbeummeldungen werden entsprechend dem Ersten Gesetz zum Abbau bürokratischer Hemmnisse insbesondere in der mittelständischen Wirtschaft vom 22. August 2006 (BGBl. I S. 1970) ab August 2006 nicht mehr verarbeitet.

[zurück](#)

Eine Anmeldung ist abzugeben bei

Neuerrichtung eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- Neugründungen,
- Gründungen nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Zugang eines bestehenden Betriebes aus einem anderen Gewerbeamtsbereich, d. h. Wiedereröffnung nach Verlegung,

Übernahme eines bereits bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,

- Gesellschaftereintritt,
- Erbfolge, Kauf oder Pacht.

[zurück](#)

Eine **Abmeldung** ist abzugeben bei

Aufgabe eines Gewerbebetriebes in Differenzierung nach:

- vollständigen Aufgaben,
- Schließung nach Umwandlungsgesetz (z. B. Verschmelzung, Spaltung)

Fortzug eines bestehenden Gewerbebetriebes in einen anderen Gewerbeamtbereich, d. h. Schließung wegen Verlegung,

Übergabe eines weiterhin bestehenden Betriebes auf Grund von:

- Rechtsformwechsel,
- Gesellschafteraustritt,
- Erbfolge, Verkauf oder Verpachtung.

[zurück](#)

Die Gewerbemeldungen beinhalten u. a. neben den Hilfsmerkmalen, Name und Anschrift des Gewerbetreibenden, verbale Angaben zur aufgenommenen bzw. beendeten Tätigkeit, die Anzahl der voraussichtlich bzw. zuletzt beschäftigten Arbeitnehmer, unterschieden nach Vollzeit und Teilzeitbeschäftigten, den Grund der Gewerbemeldung, die Art der Niederlassung, Eintragung im Handels-, Genossenschafts- oder Vereinsregister. Neben diesen betriebsbezogenen Merkmalen werden die personenbezogenen Merkmale Staatsangehörigkeit und Geschlecht der Gewerbetreibenden erfasst. Jedes Gewerbe wird gemäß den verbalen Angaben auf der Gewerbeanzeige zur angemeldeten bzw. beendeten Tätigkeit einer Wirtschaftsabteilung der "Klassifikation der Wirtschaftszweige" (WZ 2008) zugeordnet.

Landwirtschaft

[zurück](#)

Die Bodennutzungshaupterhebung und die **Viehzählung** wurden als Teil der Agrarstrukturerhebung 2016 (Haupterhebung) durchgeführt. Zum Erfassungsbereich dieser Erhebung gehören ab 2010 nach der Novellierung des Agrarstatistikgesetzes Dezember 2009 unabhängig von der Erwerbsart (Haupt- oder Nebenerwerb) alle landwirtschaftlichen und Gartenbaubetriebe:

1. mit einer landwirtschaftlich genutzten Fläche (LF) von mindestens fünf Hektar oder
2. weniger als fünf ha LF (einschl. Betriebe ohne LF), wenn diese mindestens eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- 10 Rinder
- 50 Schweine
- 10 Zuchtsauen
- 20 Schafe
- 20 Ziegen
- 1000 Haltungsplätze für Geflügel
- 0,5 ha Hopfen
- 0,5 ha Tabak
- 1,0 ha Dauerkulturen im Freiland oder je 0,5 ha Obstanbau-, Reb- oder Baumschulfläche
- 0,5 ha Gemüse oder Erdbeeren im Freiland
- 0,3 ha Blumen und Zierpflanzen im Freiland
- 0,1 ha Kulturen unter hohen begehbaren Schutzabdeckungen einschl. Gewächshäusern
- 0,1 ha Produktionsfläche für Speisepilze

Betriebsgrößen, Kulturarten und Fläche sowie die Merkmale der Viehzählung wurden im Rahmen der Agrarstrukturerhebung 2016 total erfasst. Alle Zahlenangaben der vorliegenden Veröffentlichung beziehen sich ausschließlich auf die Bodennutzung und Viehhaltung in landwirtschaftlichen Betrieben. Die regionale Zuordnung der Flächen und Viehbestände zu den Gemeinden und Kreisen richtet sich nach dem Sitz des Betriebes (Betriebssitzprinzip).

[zurück](#)

Landwirtschaftlicher Betrieb

Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist eine technisch-wirtschaftliche Einheit mit einer einheitlichen Betriebsführung, die landwirtschaftliche Tätigkeiten im Wirtschaftsgebiet der Europäischen Union entweder im Haupt- oder im Nebenerwerb ausübt. Die Absicht, Gewinn zu erzielen, ist nicht erforderlich.

[zurück](#)

Landwirtschaftlich genutzte Fläche

Fläche, die zur Erzeugung pflanzlicher landwirtschaftlicher Produkte bestimmt ist. Hierzu rechnen die Flächen der folgenden Nutzungsarten: Ackerland, Dauergrünland, Gartenland, Obstanlagen, Baumschulen, Rebland, Korbweidenanlagen sowie Weihnachtsbaumkulturen außerhalb des Waldes.

[zurück](#)

Flächennutzung

[zurück](#)

Die Ergebnisse der Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung resultieren aus Auswertungen des im Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen geführten Liegenschaftskatasters zum Stichtag 31. Dezember des Berichtsjahres. Die Ergebnisse werden entsprechend der Nutzungsartensystematik des Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystems (ALKIS) ausgewiesen. ALKIS vereint die Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK) und das Automatisierte Liegenschaftsbuch (ALB) in einem System. Dadurch werden die raumbezogenen Kartendaten mit den nicht raumbezogenen Buchdaten verbunden.

[zurück](#)

Bodenfläche

Die Bodenfläche unterteilt sich in die Nutzungsartenbereiche Siedlung, Verkehr, Vegetation und Gewässer.

[zurück](#)

Siedlung

Der Nutzungsartenbereich Siedlung beinhaltet die bebauten und nicht bebauten Flächen, die durch die Ansiedlung von Menschen geprägt sind oder zur Ansiedlung beitragen.

[zurück](#)

Wohnbaufläche

Baulich geprägte Fläche einschließlich der mit ihr im Zusammenhang stehenden Freifläche (z.B. Vorgärten, Ziergärten, Zufahrten, Stellplätze), die ausschließlich oder vorwiegend dem Wohnen dient.

[zurück](#)

Industrie- und Gewerbefläche

Fläche, die vorwiegend industriellen oder gewerblichen Zwecken dient.

[zurück](#)

Tagebau, Grube, Steinbruch

Fläche, auf der oberirdisch Bodenmaterial abgebaut wird.

[zurück](#)

Sport-, Freizeit und Erholungsfläche

Baulich geprägte Fläche einschließlich der mit ihr im Zusammenhang stehenden Freifläche, die der Ausübung von Sportarten, der Freizeitgestaltung oder der Erholung dient.

[zurück](#)

Verkehr

Der Nutzungsartenbereich Verkehr enthält die bebauten und nicht bebauten Flächen, die dem Verkehr dienen.

[zurück](#)

Vegetation

Der Nutzungsartenbereich Vegetation umfasst zum großen Teil Landwirtschaftsflächen und Wald, d.h. Flächen außerhalb der Ansiedlungen, die durch land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, durch natürlichen Bewuchs oder dessen Fehlen geprägt sind.

[zurück](#)

Landwirtschaft

Die Landwirtschaftsfläche umfasst Flächen für den Anbau von Feldfrüchten sowie Fläche, die beweidet oder gemäht werden kann einschließlich der mit besonderen Pflanzen angebauten Flächen.

[zurück](#)

Wald

Wald ist die Fläche, die mit Forstpflanzen (Waldbäume und Waldsträucher) bestockt ist.

[zurück](#)

Gewässer

Der Nutzungsartenbereich Gewässer umfasst die mit Wasser bedeckten Flächen.

[zurück](#)

Siedlungs- und Verkehrsfläche

Die als Siedlungs- und Verkehrsfläche ausgewiesene Fläche dient der Berechnung des Nachhaltigkeitsindikators „Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche“. Sie setzt sich zusammen aus der Summe von „Siedlung“ und „Verkehr“ abzüglich der Summe aus „Bergbaubetrieb“ und „Tagebau, Grube, Steinbruch“.

[zurück](#)

Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe

[zurück](#)

Abschnitte B und C

Der Erhebungsbereich umfasst die wirtschaftlichen Tätigkeiten nach den Abschnitten B "Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden" sowie C "Verarbeitendes Gewerbe" der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (NACE Rev.2) bzw. der daraus abgeleiteten deutschen Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008).

Meldepflichtig sind alle produzierenden Betriebe von Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden (Industrie und Handwerk) mit im Allgemeinen 20 und mehr tätigen Personen und Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden mit 20 und mehr tätigen Personen von Mehrbetriebsunternehmen anderer Wirtschaftsbereiche außerhalb des oben genannten Erhebungsbereiches.

Als Ausnahme zu den genannten Abschneidegrenzen werden in den folgenden Wirtschaftszweigen auch Betriebe von Unternehmen mit 10 und mehr tätigen Personen zur Berichterstattung herangezogen:

08.11 Gewinnung von Naturwerksteinen und Natursteinen, Kalk- und Gipsstein, Kreide und Schiefer

08.12 Gewinnung von Kies, Sand, Ton und Kaolin

10.91 Herstellung von Futtermitteln für Nutztiere

10.92 Herstellung von Futtermitteln für sonstige Tiere

11.06 Herstellung von Malz

16.10 Säge-, Hobel- und Holzimprägnierwerke (gilt hier nur für Sägewerke)

23.63 Herstellung von Frischbeton (Transportbeton)

[zurück](#)

Betrieb

Ein an einem Standort gelegenes Unternehmen (Einbetriebsunternehmen) oder ein Teil eines Unternehmens, wenn an diesem Ort oder von diesem Ort aus Wirtschaftstätigkeiten ausgeübt werden, für die in der Regel eine oder mehrere Personen im Auftrag desselben Unternehmens arbeiten. Örtlich getrennte Hauptverwaltungen der Unternehmen werden im Verarbeitenden Gewerbe sowie im Bergbau und der Gewinnung von Steinen und Erden ebenfalls als eigenständige Betriebe erfasst.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Alle Personen, die in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zum Betrieb stehen, tätige Inhaber, -innen und tätige Mitinhaber, -innen sowie unbezahlt mithelfende Familienangehörige, soweit sie mindestens ein Drittel der üblichen Arbeitszeit im Betrieb tätig sind, als Heimarbeiter, -innen auf der Lohn- und Gehaltsliste geführt werden, an andere Unternehmen gegen Entgelt überlassene Mitarbeiter sowie Personen, die im Betrieb tätig sind und in einem vertraglichen Arbeits- bzw. Dienstverhältnis zu einem auf Personalbewirtschaftung spezialisierten Tochterunternehmen (Personalgesellschaft) oder einer im Rahmen eines Insolvenzverfahrens gebildeten Auffanggesellschaft der Unternehmensgruppe stehen, der auch der Betrieb/das Unternehmen angehört. In der Zahl der tätigen Personen sind gewerblich und kaufmännisch Auszubildende enthalten. Nicht dazu rechnen dagegen gemäß Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) von anderen Unternehmen gegen Entgelt zur Arbeitsleistung überlassene Personen (Leiharbeiter, -innen).

[zurück](#)

Entgelte (Bruttolohn- und Bruttogehaltssumme)

Summe der Bruttobezüge der tätigen Personen ohne Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Kranken-, Renten-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung), jedoch einschließlich Lohn- und Gehaltszuschläge (auch Gratifikationen, Erfolgsprämien, Provisionen, Tantiemen usw.). Vergütungen für gewerblich und kaufmännisch Auszubildende sind enthalten. Nicht erfasst werden allgemeine soziale Aufwendungen sowie Vergütungen, die als Spesenersatz anzusehen sind.

[zurück](#)

Gesamtumsatz

Umsatz aus eigenen Erzeugnissen und industriellen/handwerklichen Dienstleistungen, baugewerblicher Umsatz sowie Umsatz aus Handelsware und sonstiger nichtindustrieller Tätigkeit (z. B. Erlöse aus Vermietung und Verpachtung, aus Lizenzverträgen, Provisionseinnahmen und aus Veräußerung von Patenten sowie Erlöse aus Transportleistungen für Dritte und aus dem Verkauf von eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen). Als Umsatz gilt die Summe der Rechnungsendbeträge ohne in Rechnung gestellte Umsatz-(Mehrwert-)steuer, jedoch einschließlich Verbrauchsteuern und der Kosten für Fracht, Verpackung und Porto, auch wenn diese gesondert in Rechnung gestellt werden.

[zurück](#)

Auslandsumsatz

Umsatz aus direkten Lieferungen und Leistungen an Empfänger, die im Ausland ansässig sind, sowie Erlöse aus Lieferungen an inländische Firmen, die die bestellten Waren ohne weitere Be- und Verarbeitung in das Ausland ausführen (Umsätze mit deutschen Exporteuren).

[zurück](#)

Investitionen

Dazu gehören die gesamten nach dem HGB aktivierten Bruttozugänge an Sachanlagen (Neu- und Ersatzinvestitionen) einschließlich selbsterstellter Anlagen, im Bau befindliche Anlagen (soweit aktiviert) und solche Leasing-Güter, welche beim Leasing-Nehmer (bezogen auf das Geschäftsjahr) aktiviert wurden. Nicht berücksichtigt sind die Anzahlungen für Anlagen, soweit sie nicht bereits aktiviert wurden, die Investitionen in Betrieben des Unternehmens im Ausland, Zugänge durch den Kauf kompletter Unternehmen oder Betriebe, die bei den Investitionen entstandenen Finanzierungskosten, Umbuchungen zwischen verschiedenen Anlagekonten, der Erwerb von Beteiligungen, Wertpapieren usw. (Finanzanlagen) sowie der Erwerb von Konzessionen, Patenten, Lizenzen u. a.

[zurück](#)

Baugewerbe

[zurück](#)

Bauhauptgewerbe - Hochbau, Tiefbau und Vorbereitende Baustellenarbeiten und sonstige spezialisierte Bautätigkeiten

Grundlage der Tabelle ist die Ergänzungserhebung im Bauhauptgewerbe. Die Erhebung umfasst alle bauhauptgewerblichen Betriebe von Unternehmen des Bauhauptgewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)

Betrieb

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)

Tätige Personen (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)

Gesamtumsatz des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)**Ausbaugewerbe** - Bauinstallation und sonstiger Ausbau

Grundlage der Tabelle ist die Jährliche Erhebung im Ausbaugewerbe. Die Erhebung umfasst alle ausbaugewerblichen Betriebe von Unternehmen des Ausbaugewerbes und von Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche mit im Allgemeinen 10 und mehr tätigen Personen, soweit diese Einheiten im Inland tätig sind.

[zurück](#)**Betrieb**

Einbetriebsunternehmen, Haupt- und Zweigniederlassungen, Filialen sowie Bauhöfe und Baustellen, die ein eigenes Bau- oder Lohnbüro mit gesonderter Abrechnung besitzen, Arbeitsgemeinschaften und Betriebe sowie selbständige Betriebsabteilungen von Unternehmen, deren Schwerpunkt nicht in bauhauptgewerblicher Tätigkeit liegt, sofern sie Bauleistungen für den Absatz am Markt erbringen oder Bauten zum Zweck der Vermietung durch das eigene Unternehmen erstellen.

[zurück](#)**Tätige Personen** (Beschäftigte)

Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis zum Betrieb stehenden Personen (Arbeiter, Angestellte sowie kaufmännisch, technisch und gewerblich Auszubildende; auch Leiharbeiter oder durch andere Vertragsbeziehungen auf Baustellen tätige Personen).

[zurück](#)**Gesamtumsatz** des Vorjahres

Als Umsatz gelten alle im Vorjahr im Bundesgebiet erzielten Gesamtumsätze von am Erhebungsstichtag (30. Juni) bestehenden Betrieben.

[zurück](#)

Bautätigkeit[zurück](#)**Baugenehmigungen/Baufertigstellungen**

Die Bautätigkeitsstatistik erstreckt sich auf alle genehmigungs- und anzeigepflichtigen sowie zustimmungsbedürftigen Baumaßnahmen im Hochbau, bei denen Wohnraum oder sonstiger Nutzraum geschaffen oder verändert wird. Erfasst werden Baugenehmigungen, Baufertigstellungen und Bauabgänge. Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zu- oder Abgang an Wohnungen oder Wohnfläche, d. h. die Differenz zwischen "neuem" und "altem" Zustand ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z. B. geht Wohnfläche verloren, wenn eine Wohnung zur Arztpraxis umgebaut wird) Minuswerte auftreten.

[zurück](#)**Gebäude**

Als Gebäude gelten gemäß der Systematik der Bauwerke selbständig benutzbare, überdachte Bauwerke, die auf Dauer errichtet sind, von Menschen betreten werden können und geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dabei kommt es auf die Umschließung durch Wände nicht an; die Überdachung allein ist ausreichend. Gebäude im Sinne der Systematik sind auch selbständig benutzbare unterirdische Bauwerke, die von Menschen betreten werden können und ebenfalls geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen zu dienen. Dazu zählen u. a. unterirdische Krankenhäuser, Ladenzentren und Tiefgaragen.

Wohngebäude

Wohngebäude sind Gebäude, die mindestens zur Hälfte - gemessen am Anteil der Wohnfläche an der Nutzfläche nach DIN 277 (in der jeweils gültigen Fassung) - Wohnzwecken dienen. Zu den Wohngebäuden zählen auch Ferien-, Sommer- und Wochenendhäuser mit einer Mindestgröße von 50 m² Wohnfläche.

[zurück](#)**Nichtwohngebäude**

Nichtwohngebäude sind Gebäude, die überwiegend (mindestens zu mehr als der Hälfte der Nutzfläche) Nichtwohnzwecken dienen. (z. B. Anstaltsgebäude, Büro- und Verwaltungsgebäude, Fabrikgebäude, Hotels usw.).

[zurück](#)

Wohnung

Unter einer Wohnung sind nach außen abgeschlossene, zu Wohnzwecken bestimmte, in der Regel zusammenliegende Räume zu verstehen, die die Führung eines eigenen Haushalts ermöglichen. Wohnungen haben einen eigenen Eingang unmittelbar vom Freien, von einem Treppenhaus oder einem Vorraum. Zur Wohnung können aber auch außerhalb des eigentlichen Wohnungsabschlusses liegende zu Wohnzwecken ausgebauter Keller- oder Bodenräume (z. B. Mansarden) gehören.

Wohnräume Die Zahl der Räume umfasst alle Wohn-, Ess- und Schlafzimmer und andere separate Räume (z. B. bewohnbare Keller- und Bodenräume) von mindestens 6 m² Größe sowie abgeschlossene Küchen unabhängig von deren Größe.

[zurück](#)

Wohnfläche

Die Wohnfläche (zu berechnen nach der Wohnflächenverordnung) umfasst die Grundflächen der Räume, die ausschließlich zu dieser Wohnung gehören, also die Flächen von Wohn- und Schlafräumen, Küchen und Nebenräumen (z. B. Dielen, Abstellräume und Bad) innerhalb der Wohnung. Zur Wohnfläche gehören auch die Grundflächen von Wintergärten, Schwimmbädern und ähnlichen nach allen Seiten geschlossenen Räumen sowie Balkonen, Loggien, Dachgärten und Terrassen, wenn sie ausschließlich zu der Wohnung oder dem Wohnheim gehören. Nicht gezählt werden die Grundflächen von Zubehörräumen (z. B. Kellerräume, Abstellräume außerhalb der Wohnung, Waschküchen, Bodenräume, Trockenräume, Heizungsräume und Garagen). Voll berechnet werden die Grundflächen von Räumen und Raumteilen mit einer lichten Höhe von mindestens 2 m.

[zurück](#)

Gebäude- und Wohnungsbestand

[zurück](#)

Der **Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes** liegen als Ausgangsdaten die Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung vom 9. Mai 2011 zugrunde. Für die maschinelle Fortschreibung des Gebäude- und Wohnungsbestandes werden Daten aus der Fertigstellungsstatistik und der Abgangsstatistik mit dem Ausgangsbestand zusammengeführt. Fortgeschrieben wird nur der Bestand an Wohngebäuden, Wohnheimen und Wohnungen (in Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden).

[zurück](#)

Tourismus

[zurück](#)

Der Berichterstattung unterliegen alle **Beherbergungseinrichtungen**, die zehn und mehr Gäste gleichzeitig beherbergen können. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen Hotels, Hotels garnis, Gasthöfe, Pensionen, Jugendherbergen und Hütten, Erholungs- und Ferienheime, Ferienzentren, Ferienhäuser und -wohnungen sowie Vorsorge- und Rehabilitationskliniken und Schulungsheime. Zu den Beherbergungseinrichtungen zählen auch alle Campingplätze (Urlaubscamping) mit mindestens zehn Stellplätzen.

[zurück](#)

Angebotene Betten

Das ist die Anzahl der Betten und sonstigen Schlafgelegenheiten, die tatsächlich in den geöffneten Beherbergungsstätten (ohne Camping) angeboten wurden. Die Anzahl der Betten entspricht dabei der Anzahl der Personen, die bei Normalbelegung gleichzeitig hätten übernachten können. Behelfsmäßige Schlafgelegenheiten, die bei Überbelegung zusätzlich zur Verfügung gestanden hätten, wurden nicht berücksichtigt.

[zurück](#)

Ankünfte

Die Ankünfte beinhalten die Zahl der Gäste, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen ankamen und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Übernachtungen

Als Übernachtungen zählen Übernachtungen von Personen, die während des Kalenderjahres in Beherbergungseinrichtungen übernachteten und zum vorübergehenden Aufenthalt ein Gästebett/Stellplatz belegten.

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle

[zurück](#)

Straßenverkehrsunfälle sind Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen verletzt oder getötet wurden oder Sachschaden verursacht worden ist. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erfasst alle Unfälle, zu denen die Polizei herangezogen wurde. Erhebungspapiere für die Statistik der Straßenverkehrsunfälle sind die Durchdrucke der im Grundaufbau bundeseinheitlichen Verkehrsunfallanzeigen, die von den aufnehmenden Polizeibeamten ausgefüllt werden.

Die Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen werden auf Gemeindeebene nicht vollständig nachgewiesen, sie sind aber in der Kreissumme enthalten.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)

Das sind Unfälle, bei denen als Unfallursache ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) vorlag und bei denen gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden musste (nicht fahrbereit). Dies betrifft auch Fälle unter Einfluss berauschender Mittel.

[zurück](#)

Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden - sonstige Sachschadensunfälle unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln

Ab Berichtsjahr 2008 handelt es sich um Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder anderen berauschenden Mitteln stand und gleichzeitig alle beteiligten Kfz noch fahrbereit waren.

Die Zahl für die Berichtsjahre bis 2007 enthält nur Unfälle unter Alkoholeinfluss, so dass von 2007 zu 2008 kein Vergleich möglich ist.

[zurück](#)

Sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung

Dabei handelt es sich um Unfälle, bei denen kein Straftatbestand und keine Ordnungswidrigkeit vorlag (unabhängig davon, ob die beteiligten Kfz fahrbereit waren oder nicht) und Unfälle, bei denen ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit vorlag und alle beteiligten Kfz fahrbereit waren, aber kein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand. Diese Straßenverkehrsunfälle werden nur zahlenmäßig nach der Ortslage (innerorts, außerorts, auf Autobahnen) nachgewiesen und werden somit in der Gemeindestatistik nicht erfasst.

[zurück](#)

Unfälle mit Personenschaden

Das sind Unfälle, bei denen Personen getötet bzw. schwer oder leicht verletzt wurden.

Als Verunglückte zählen Personen, die beim Unfall verletzt oder getötet wurden. Dabei werden erfasst als:

Getötete: Personen, die beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben.

Schwerverletzte: Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (für mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten.

[zurück](#)

Kraftfahrzeugbestand

[zurück](#)

Kfz-Bestand

Die jährliche Zählung des Fahrzeugbestandes umfasst alle Kraftfahrzeuge und Anhänger, die am 1. Januar

eines Jahres im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert sind. Außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge sind nicht enthalten, Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen dagegen schon.

[zurück](#)

Öffentliche Finanzen

[zurück](#)

Ist-Aufkommen der Realsteuern

Der von den Steuerpflichtigen in der einzelnen Gemeinde im Laufe des Kalenderjahres aufgebrauchte Steuerbetrag in den Steuerarten **Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer**.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

Die Gemeinden erhalten 15 Prozent des Jahresaufkommens an der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer sowie 12 Prozent des Jahresaufkommens aus der Kapitalertragssteuer. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer wird für jedes Land nach den Steuerbeträgen bemessen, die von den Finanzbehörden im Gebiet des Landes unter Berücksichtigung der Zerlegung vereinnahmt werden.

Die Aufteilung des Gemeindeanteils auf die Gemeinden wird nach einem Schlüssel vorgenommen, dessen Grundlage die Lohn- und Einkommensteuerstatistik ist. Diese Schlüsselzahl wird für jede Gemeinde ermittelt und entspricht somit dem in einer Dezimalzahl ausgedrückten Anteil am Steueraufkommen.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

Anteil, der den Gemeinden in Höhe von 2,2 Prozent des Aufkommens an der Umsatzsteuer zusteht (nach Abzug des Vorabanteils des Bundes zur Finanzierung eines zusätzlichen Bundeszuschusses an die Rentenversicherung). Die Verteilung dieses Betrages auf die einzelnen Länder erfolgt jeweils nach Schlüsseln. Grundlage für die Schlüsselberechnung bilden das Gewerbesteueraufkommen und die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eines Bundeslandes.

Die gemeindekonkrete Schlüsselzahl ergibt sich aus dem Anteil der Gemeinde an dem Gesamtwert des Landes. Sie wird für jede einzelne Gemeinde durch Rechtsverordnung festgesetzt.

Die Schlussabrechnung, deren Zahlung erst im Folgejahr erfolgt, wird bei der Ermittlung des Gemeindeanteils in die Berechnung einbezogen.

[zurück](#)

Hebesatz

Bei der Berechnung der Realsteuern wird von einem Steuermessbetrag ausgegangen. Durch Anwendung eines Hundertsatzes (Hebesatz) auf den Steuermessbetrag erhält man die geschuldete Steuer.

Der Hebesatz wird durch die hebeberechtigte Gemeinde für jeweils ein Kalenderjahr festgesetzt. Dabei kann der jahresgültige Hebesatz bis zum Ablauf des ersten Halbjahres rückwirkend für das gesamte Kalenderjahr geändert werden, danach nur, wenn keine Erhöhung gegenüber der letzten Festsetzung stattfindet.

Mit der selbständigen Festlegung der Hebesätze haben die Gemeinden die Möglichkeit, die Höhe ihrer Realsteuereinnahmen zu beeinflussen. Die Festsetzung unterliegt jedoch nach oben der Beschränkung, dass die Gemeinde bei der Einnahmebeschaffung auf die wirtschaftliche Kraft der Abgabepflichtigen Rücksicht nehmen muss.

Hebeberechtigt ist die Gemeinde, in deren Gebiet der Grundbesitz (Grundsteuer) bzw. der Gewerbebetrieb (Gewerbesteuer) liegt.

[zurück](#)

Realsteueraufbringungskraft und Steuereinnahmekraft

Die Realsteueraufbringungskraft ergibt sich aus der Summe der Fiktiven Ist-Aufkommen der Grundsteuer A, Grundsteuer B und Gewerbesteuer. Die Realsteueraufbringungskraft vermindert um die Gewerbesteuerumlage und Hinzurechnung der Gemeindeanteile an der Einkommen- und der Umsatzsteuer ergibt die Steuereinnahmekraft.

Durch die Anwendung des jeweiligen gewogenen landesdurchschnittlichen Hebesatzes auf die Grundbeträge wird die Wirkung der unterschiedlichen Hebesatzanspannungen ausgeschaltet. Man erhält für den Berichtszeitraum einen vergleichbaren Maßstab zur Beurteilung der Gemeinden eines Bundeslandes untereinander.

[zurück](#)

Gewerbsteuerumlage/Gewerbsteuer - netto

Vom Gewerbesteueraufkommen müssen die Gemeinden eine Umlage an das für sie örtlich zuständige Finanzamt abführen. Die Umlage errechnet man durch Anwenden eines Vervielfältigers auf den Grundbetrag der Gewerbesteuer im Erhebungszeitraum. Der Vervielfältiger beträgt derzeit für die neuen Bundesländer 35 Prozent.

Die Umlage ist entsprechend dem Verhältnis von Bundes- und Landesvervielfältiger auf den Bund bzw. das Bundesland aufzuteilen (14,5 Prozent Bundesvervielfältiger und 20,5 Prozent Landesvervielfältiger).

Nach Abzug der Gewerbsteuerumlage vom Ist-Aufkommen der Gewerbesteuer erhält man die Gewerbesteuer netto. Im Austausch für diese Gewerbsteuerumlage erhalten die Gemeinden einen Anteil von der Lohnsteuer und der veranlagten Einkommensteuer.

[zurück](#)

Schuldenstand

Die Erhebung zum jährlichen Schuldenstand erfasst sowohl den Schuldenstand am Ende des Berichtsjahres als auch alle in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember eines Berichtsjahres neu aufgenommenen Schulden zum Zeitpunkt des Mittelzuflusses und die im gleichen Zeitraum zurückgezahlten Schuldbeträge.

[zurück](#)

Bereinigte Einzahlungen/ Auszahlungen

Summe aller Einzahlungen bzw. Auszahlungen (ohne Finanzierungstätigkeit) abzüglich der Einzahlungen von gleicher Ebene, d. h. zwischen Gemeinden und Gemeindeverbänden.

[zurück](#)

Personal im öffentlichen Dienst

[zurück](#)

Im Personalbestand der Gemeinden/Gemeindeverbände sind die Beschäftigten der im Haushalt brutto geführten Ämter und Einrichtungen (Beschäftigungsbereich 21), der aus dem Haushalt ausgegliederten und als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Einrichtungen und Unternehmen (Eigenbetriebe - Beschäftigungsbereich 22) sowie der als Sonderrechnung geführten rechtlich unselbständigen Krankenhäuser (Beschäftigungsbereich 23) enthalten.

Zum Personal-Ist-Bestand zählen alle Beschäftigten, die am 30. Juni des jeweiligen Berichtsjahres in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnis zu einer berichtspflichtigen Einrichtung stehen und in der Regel Gehalt oder Entgelt aus Haushaltsmitteln dieser Stelle beziehen oder aus Drittmitteln finanziert werden. Hierzu gehören neben den Dauerbeschäftigten auch die Beschäftigten in Ausbildung und die Beschäftigten mit Zeitvertrag (einschließlich der Arbeitnehmer in einem öffentlich geförderten Arbeitsverhältnis).

Die Rechtsgrundlage liefert das Gesetz über die Statistiken der öffentlichen Finanzen und des Personals im öffentlichen Dienst (Finanz- und Personalstatistikgesetz - FPStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 2006 (BGBl. I S. 438) in Verbindung mit dem Gesetz über die Statistik für Bundeszwecke (Bundesstatistikgesetz - BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565) in der jeweils geltenden Fassung. Erhoben werden die Angaben zu § 6 und § 9 FPStatG.

[zurück](#)

Alle Fußnoten

1) Berufliche Schulzentren sowie separate Schulen

2) ohne Kurse an beruflichen Gymnasien

3) einschließlich Schüler in Förderschulklassen an Freien Waldorfschulen

4) Bei der statistischen Auswertung von Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden wird der Zugang an Wohnungen oder Wohnfläche, d.h. die Differenz zwischen "neuem Zustand" und "altem Zustand", ausgewiesen. Folglich können in den Ergebnistabellen aufgrund von Zusammenlegungen oder Nutzungsänderungen (z.B. eine Wohnung wird Arztpraxis) Minuswerte bzw. in der kumulativen Darstellung Rückgänge gegenüber dem Vorberichtsstand auftreten.

5) Die Ergebnisse können Fälle mit unbestimmtem Geschlecht enthalten, die durch ein definiertes Umschlüsselungsverfahren auf männlich und weiblich verteilt wurden.

Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen bei den Wanderungsstatistiken, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar. Einschränkungen bei der Genauigkeit der Ergebnisse können aus der erhöhten Zuwanderung und den dadurch bedingten Problemen bei der melderechtlichen Erfassung Schutzsuchender resultieren.

6) Die Kreissummen der Unfälle bzw. Verletzten sind nicht unbedingt identisch mit der Summe der einzelnen Gemeinden, da Unfälle auf der Autobahn oftmals keiner Gemeinde direkt zugeordnet werden können.

7) Die Summe Sachsen enthält die Daten der Kernhaushalte der Gemeinden und Gemeindeverbände (einschl. des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen).

8) Die Kreissummen enthalten die Daten des Landkreishaushaltes, der kreisangehörigen Gemeinden sowie der Verwaltungsverbände.

9) bezogen auf Einwohnerstand vom 30.06. des Berichtsjahres

10) Primärdaten des Kraftfahrtbundesamtes, Flensburg / Angaben für Kreise und Sachsen einschließlich unbekannter Gemeinde- bzw. Kreiszuordnung

Ab 1. März 2007 ist nicht mehr der Standort, sondern der Wohnort des Halters maßgebend.

Nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

11) einschließlich Absolventen/Abgänger von Schulen des 2. Bildungsweges

12) Die Landkreissummen enthalten die Beschäftigten der Landkreise (LRÄ), kreisangehörigen Gemeinden und Verwaltungsverbände. Die NUTS 2-Regionssummen enthalten darüber hinaus die Beschäftigten der Kreisfreien Städte. Die Sachsensumme der Beschäftigten der Gemeinden und Gemeindeverbände enthält darüber hinaus die Beschäftigten des Kommunalen Sozialverbandes Sachsen.

13) ohne Jahrgangsstufen 11 und 12

14) Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich ab dem Berichtsjahr 2010 die Berechnungsvorschrift für den Gesamtschuldenstand aufgrund von Anforderungen der EU geändert hat.

Bis einschließlich Berichtsjahr 2009 werden in dem Gesamtschuldenstand nur Wertpapier-, Kreditmarktschulden und Schulden bei öffentlichen Haushalten ausgewiesen. Ab 2010 enthält der Gesamtschuldenstand:

- Kassenkredite
- Wertpapierschulden
- Schulden aus Krediten
- Versicherungstechnische Rückstellungen (nur 2010)
- übrige Verbindlichkeiten (ab 2013 nur Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen) und
- Kreditähnliche Rechtsgeschäfte.

15) Zu- bzw. Fortzüge über die Grenzen des jeweiligen Gebietes (Gemeinde, Kreis, NUTS2, Land)

16) Fortschreibung basierend auf den Ergebnissen der Gebäude- und Wohnungszählung 2011

17) Pferde, Esel, Maultiere und andere

18) einschließlich bereits gedeckter Schafe unter 1 Jahr

19) Gebietsstand zum 31.12. des jeweiligen Jahres

20) Das Ergebnis zum 31. Dezember 2019 enthält noch nicht die am 1. Januar 2019 vollzogene
Flächenumgliederung von Chemnitz, Stadt nach Burkhardtsdorf (Erzgebirgskreis).

<



Wärme

→ Grundlegendes

→ Erzeugeranlage

→ Netze

→ Preise

Parkhaus

Rathaus

Öffentliche Straßenbeleuchtung

Camping/Badesee/Gaststätte

Geschäftsstelle:

Technische Werke Coswig GmbH
Karrasstraße 3
01640 Coswig

Tel.: 03523 53 42 0

Fax: 03523 53 42 29

Mail: [info\(at\)tw-coswig.de](mailto:info(at)tw-coswig.de)

Sprechzeiten Verwaltung:

Mo. - Do. 7.00 - 16.00 Uhr

Dienstag bis 18.00 Uhr

Freitag bis 13.00 Uhr

Technischer Bereich:

Friedewaldstraße 12
01640 Coswig

Tel.: 03523 53 42 10

Tel.: 03523 53 42 12

Fax: 03523 53 42 19

Bereitschaft: 0172 2 90 43 96

Mail: technik@tw-coswig.de

WÄRME - ERZEUGERANLAGE

Blockheizkraftwerk (BHKW) Dresdner Straße

Historie:

Das heutige HKW Gebäude an der Dresdner Straße wurde 1976 als Wärmeübertragerstation (37,5 MW Leistung) zur Versorgung des 2. Neubaugebietes an der Dresdner Straße errichtet.

Hier wurde das im Heizwerk der Planeta erzeugte Heißwasser von 160°C auf die entsprechenden Parameter umgeformt und verteilt.

1993 erfolgte der Aufbau einer eigenen Versorgungsanlage mit 3 Warmwasserkesseln (22 MW) und einer Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage (KWK) mit einer Gasturbine (2,4 MW thermisch und 1,2 MW elektrisch).

Diese Gasturbinenanlage wurde im Jahr 2009 durch eine moderne hocheffiziente BHKW-Anlage ersetzt. .

Im Jahr 2010 ist dann ein 2. BHKW-Modul im Austausch gegen einen Heißwasserkessel eingebaut worden.

Gleichzeitig wurde der Spitzenlastkessel erneuert.

Das HKW erzielt jetzt einen Primärenergiefaktor von $f_p = 0,484$.

Über 61 Prozent des Wärmebedarfes werden jetzt mit diesen modernen und hocheffizienten KWK-Anlagen erzeugt.

- 1976 – Errichtung als Wärmeübertragerstation
- 1993 – Umbau zum HKW
- 2009 - 2010 – Umbau und Einbau von 2 BHKW-Modulen
 - elektrische Leistung: 3,96 MW
 - thermische Leistung: 23,4 MW
 - Brennstoff: Erdgas/leichtes Heizöl
 - Investition ca. 4,1 Mio. Euro



Blockheizkraftwerk (BHKW)
Dresdner Straße



Breitbandausbau in Sachsen



Telekom Netzausbau für Turbo-Internet

Starten Sie durch mit dem Internet der Zukunft

In den Landkreisen und kreisfreien Städten des Bundeslandes Sachsen sind die Weichen für den weiteren Breitbandausbau in den Regionen gestellt. Dadurch kommen noch mehr Städte und Gemeinden in Sachsen in den Genuss von schnellem Internet der Telekom.

Der Breitband-Ausbau in Sachsen läuft auf Hochtouren. Viele Bürgerinnen und Bürger und viele Unternehmen werden vom Ausbau des schnellen Internets durch die Telekom in den Landkreisen Bautzen, Erzgebirgskreis, Görlitz, Leipzig, Meißen, Mittelsachsen, Nordsachsen, Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Vogtlandkreis und Zwickau sowie in den kreisfreien Städten Leipzig, Chemnitz und Dresden profitieren.

Ihr Vorteil: Das neue Turbo-Internet ermöglicht nicht nur rasend schnelle Downloads, Sie können in Ihrem Haushalt gleichzeitig mehrere Fernsehsender oder Filme in HD-Qualität per Internet genießen.

Freuen Sie sich auf die Zukunft des Internets in Sachsen.



Teilen:



merken



* sächsische.de ist ein Produkt der DDV  MEDIENGRUPPE

Unsere Partner



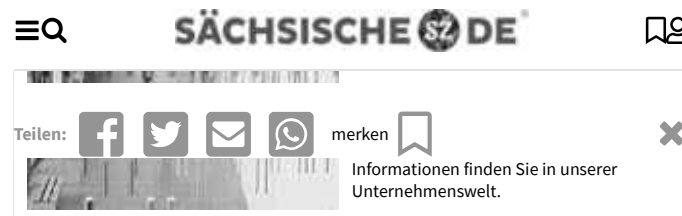
Der für Coswigs Wasser und Abwasser zuständige Geschäftsführer, Jörg Morgenstern, zeigt in Neusörnewitz die Felder, unter denen der geplante Regenwasserkanal vom Gewerbegebiet im Hintergrund bis zur Elbe geführt werden soll. © Norbert Millauer

Von Udo Lemke

🕒 4 Min. Lesedauer

Coswig. Die Ansage für dieses Großprojekt hat der Coswiger Oberbürgermeister Thomas Schubert (parteilos) in seiner Neujahrsansprache gemacht: „In Neusörnewitz soll das Gewerbegebiet Cliebener Straße erweitert und erschlossen werden. Dazu wird ein großer Regenwasserabschlagskanal zur Elbe für etwa 12,3 Millionen Euro errichtet werden.“ Und: „Damit wird auch gleich das Problem mit dem Niederschlagswasser für ganz Neusörnewitz gelöst.“ Kurz: Es sollen zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden. Erstens soll Platz für neue Gewerbeansiedlungen bzw. -erweiterungen geschaffen werden und zweitens soll künftig verhindert werden, dass bei Starkregen in Neusörnewitz das Wasser aus den Gullys sprudelt.

Wie dringend das Problem ist, erklärt Jörg Morgenstern, der Geschäftsführer der Wasser Abwasser Betriebsgesellschaft Coswig GmbH (WAB). Zwar sei es höchst erfreulich, dass sich das Gewerbegebiet und auch der Ortsteil weiter entwickelten, aber das bringe natürlich auch Belastungen der Infrastruktur mit sich. Er rechnet vor, dass sich die versiegelte Fläche - also Dächer, Höfe und Wege -, wo das Regenwasser nicht einfach versickern kann, in den letzten Jahren enorm vergrößert hat. So wurde diese Fläche im Jahr 2000 mit 6,3 Hektar angegeben, „2018 waren wir schon bei 9,4 Hektar.“ Und 2018 seien auch die ersten Informationen gekommen, dass der Containerbauer Alho/Procontain sein Werksgelände vergrößern wolle. Dabei sei schon in diesem Jahr festgestellt worden, dass das Kanalnetz überlastet war.



Nimmt man die prognostizierten Versiegelungsflächen durch die Alho-Erweiterungen und diejenigen, die die Elektorwärme Sörnewitz plant, dann kommt man auf rund 23 Hektar versiegelter Fläche. Im Vergleich zum Jahr 2000 ist das nahezu eine Vervielfachung. „Damit war klar, dass wir dringend etwas tun müssen, um künftig das Regenwasser wegzubekommen“, so Geschäftsführer Jörg Morgenstern.

Der Kanal wird so ausgelegt, dass er auch bei Starkregen funktioniert.“ Das heißt, dass er zwei Kubikmeter Wasser pro Sekunde, also 2.000 Liter, abführen kann. Warum er nicht in vorhandenen Erschließungen wie der Elbgau- oder der Cliebener Straße entlanggeführt wird, lautet die Frage an Jörg Morgenstern. Dort würden schon so viele Medien liegen und es gebe Engstellen, dass der Aufwand nicht vertretbar sei, lautet die Antwort.

Mit 12,3 Millionen Euro - die Stadt hofft, dass davon 90 Prozent gefördert werden - ist der Bau des Regenwasserkanals die zweitgrößte Investition seit 1990, erklärt Oberbürgermeister Thomas Schubert. Noch aufwendiger ist nur der Bau des Gymnasiums mit der Sporthalle für 14,3 Millionen Euro gewesen. „Weitere große Investitionen sind die Sanierung des Cowaplast-Geländes mit 9,6 Millionen Euro und das Gewerbegebiet Elektrowärme Sörnewitz, das gut acht Millionen Euro gekostet hat.“

Wie soll es nun weitergehen mit dem Regenwasserkanal? Nachdem das Projekt schon in den Ausschüssen vorberaten worden ist, soll der Stadtrat auf seiner ersten Sitzung in diesem Jahr, am 3. Februar, fehlende finanzielle Mittel und einen Baubeschluss fassen. „Das ist die Grundlage dafür, dass wir als Stadt einen Fördermittelantrag stellen können“, so der OB.

Eigentlich sollten die ersten Bauausschreibungen für das Projekt ja schon im vergangenen Jahr erfolgen, nun hofft Jörg Morgenstern, dass sie noch in diesem Jahr stattfinden. Denn eines ist klar: „Ohne den Kanal gibt es keine Weiterentwicklung im Gewerbegebiet, dann müssen wir alle weiteren Bauanträge ablehnen.“

[Mehr lokale Nachrichten aus Radebeul und Umgebung lesen Sie hier.](#)

[Mehr lokale Nachrichten aus Meißen und Umgebung lesen Sie hier.](#)

Mehr zum Thema [Radebeul](#)

- [Nachschub für Radläden stockt](#)
- [Meißner Straße: Umleitung ab Montag](#)
- [Radebeul bringt Bürger-App heraus](#)



Teilen:



merken

**Abo**

sächsische.de-Abo
Print-Abo
E-Paper-Abo
SZ-Card
SZ-Recht
Aboservice

Kooperationspartner

Gasvergleich
Stromvergleich

Portale

E-Paper
Mediathek
Alexa Skill
sz-immo
sz-jobs
sz-trauer
sz-reisen
sz-ticketservice
Augusto Sachsen
sz-pinnwand
dawo-dresden
DDV Lokal
journalist-werden
Unternehmerpreis
Wirtschaft in Sachsen
sz-gewinnspiel
Prospektverteilung

Service

Kontakt
Leserbriefe
Impressum
AGB
Datenschutz
RSS-Feeds
Unternehmensprofil
Mediadaten
Anzeigen
News als Push erhalten
Newsletter
Rätsel
Cookie-Einstellungen



Teilen:



merken

* sächsische.de ist ein Produkt der DDV  MEDIENGRUPPE

Unsere Partner



Der Coswiger Bauamtsleiter Wolfgang Weimann am Ende der S 84 in Coswig. Von hier aus soll die Straße bis Neusörnowitz bzw. Meißen weiter gebaut werden. Die Stadt Coswig wird ihren Teil zum Gelingen des Projektes beitragen, so Weimann. © Arvid Müller

Von Udo Lemke

🕒 3 Min. Lesedauer

Der Neubau der Staatsstraße S 84 zwischen Dresden und Meißen scheint ein Projekt, das kein Ende findet. Nach langen Vorplanungen wurde vor zehn Jahren, 2011, der erste, 2,1 Kilometer lange Bauabschnitt mit der Niederwarthaer Brücke fertiggestellt. Die 1,3 Kilometer lange Trasse bis zur Naundorfer Straße wurde 2015 freigegeben. Seitdem ruht der Bau - bis Meißen fehlen jetzt noch 6,2 Kilometer.

Neue Hoffnung, dass es nun endlich weiter geht, macht eine Pressemitteilung der DEGES, der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, die im Auftrag von Bund und Ländern Straßenprojekte umsetzt. Am Montag teilte Sprecher Lutz Günther mit: „Heute hat die DEGES bei der Landesdirektion Sachsen den Antrag auf Planfeststellung für das rund 6,2 Kilometer lange Teilprojekt im Bereich der Stadt Coswig gestellt.“ Das heißt für die Trasse bis nach Neusörnowitz.



ANZEIGE

Jubiläumrabatt bei DDV Lokal

DDV Lokal feiert den 75. Geburtstag der Sächsischen Zeitung und gibt Ihnen vom 13. bis zum 15. April 25% Rabatt. Schauen Sie vorbei!

Im Planfeststellungsverfahren muss die Landesdirektion die Entscheidung treffen, ob der Bau der Straße in der vorgeschlagenen Form genehmigt wird. „Im Rahmen des Verfahrens werden die



Teilen:



merken



© SZ Grafik

Für einen Teil der neuen Elbtalstraße war bereits 2010 die Planfeststellung eingeleitet worden. Aber, nachdem die DEGES das Projekt 2014 vom damals noch zuständigen Landesamt für Straßenbau und Verkehr übernommen hatte, sind die Planungen vollständig aktualisiert und an die neuesten rechtlichen und fachlichen Anforderungen angepasst worden, teilte Günther weiter mit.

„Geändert haben sich unter anderem das Knotenpunktkonzept, verschiedene Betroffenheiten und die Planungen für die Straßenentwässerung. Auch alle Gutachten – etwa zu Verkehr, Lärm, Umwelt und Wasser – sind neu“, erklärte der für die Elbtalstraße bei der DEGES zuständige Projektleiter Werner Breinig. Zugleich wurde bei der Landesdirektion Sachsen die endgültige Einstellung des 2010 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens beantragt. „Mit dem neuen Antrag werden nunmehr beide Bauabschnitte in einem Planfeststellungsverfahren gemeinsam betrachtet.“

Was heißt das nun alles für den Baubeginn der neuen Elbtalstraße? Auf eine entsprechende SZ-Anfrage bei der Landesdirektion Sachsen erklärte Sprecherin Linda Simon: „Die Dauer eines Planfeststellungsverfahrens ist von zu vielen verschiedenen Faktoren abhängig. Einen Durchschnittswert oder eine verlässliche Prognose, wie lange ein solches Verfahren dauert, können wir Ihnen deshalb nicht geben.“ Mit dem Bau der Elbtalstraße S 84 zwischen Coswig und Meißner könne frühestens dann begonnen werden, wenn ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt, erklärte sie dazu weiter.

Weiterführende Artikel



Das Projekt, die Tücken, die Kosten

Die neue Hauptverkehrsstraße soll künftig garantieren, dass es zwischen Niederwartha und Meißner besser rollt.

Erfahrungswerte legen nahe, dass zur Herbeiführung eines solchen Beschlusses mindestens anderthalb Jahre ins Land gehen, vorausgesetzt, es gibt keine Klagen gegen das Vorhaben. Das würde bedeuten, dass frühestens im dritten Quartal die ersten Bagger rollen könnten. Realistisch dürfte jedoch kein Baubeginn vor dem Jahr 2023 anzunehmen sein.

Home › Daten › Umweltzustand und Trends › Energie › Kraftwerke: konventionelle und erneuerbare Energieträger

Kraftwerke: konventionelle und erneuerbare Energieträger

Die Energiewende ändert die Zusammensetzung des deutschen Kraftwerksparks. Die Anzahl an Kraftwerken zur Nutzung erneuerbarer Energien nimmt zu. Kraftwerke mit hohen Treibhausgas-Emissionen werden vom Netz genommen. Gleichzeitig muss eine sichere regionale und zeitliche Verfügbarkeit der Stromerzeugung zur Deckung der Stromnachfrage gewährleistet sein.

16.03.2021

Kraftwerkstandorte in Deutschland

Die Bereitstellung von Strom aus konventionellen Energieträgern verteilt sich unterschiedlich über die gesamte Bundesrepublik (siehe Abb. „Kraftwerksleistung aus konventionellen Energieträgern ab 10 Megawatt nach Bundesländern“). Das UBA stellt verschiedene Karten mit Informationen zu Kraftwerken in Deutschland zur Verfügung.

- In der Karte „Kraftwerke und Verbundnetze in Deutschland“ sind Kraftwerke der öffentlichen Stromversorgung und Industriekraftwerke mit einer elektrischen Bruttoleistung ab 100 MW verzeichnet. Basis ist die Datenbank „Kraftwerke in Deutschland“. Weiterhin sind die Höchstspannungsleitungstrassen in den Spannungsebenen 380 Kilovolt (kV) und 220 kV eingetragen.
- In der Karte „Kraftwerke mit Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) in Deutschland“ sind Kraftwerke der öffentlichen Stromversorgung und Industriekraftwerke ab einer elektrischen Bruttoleistung von 50 MW bzw. mit einer Wärmeauskopplung ab 100 MW verzeichnet. Auch hier ist die Basis die Datenbank „Kraftwerke in Deutschland“.
- Die Karte „Kraftwerke und Windleistung in Deutschland“ zeigt die installierte Windleistung pro Bundesland und die Kraftwerke ab 100 MW.
- Die Karte „Strommix in Deutschland“ stellt den prozentualen Anteil der einzelnen Energieträger an der Nettostromerzeugung in Deutschland und den Bundesländern dar.
- Die Karte „Kraftwerke und Photovoltaikleistung in Deutschland“ vermittelt ein Bild des Zusammenspiels von Photovoltaikleistung und fossilen Großkraftwerken.
- Aus der Karte "Kraftwerksleistung in Deutschland" werden bundeslandscharf die jeweiligen Kraftwerksleistungen ersichtlich.

VERKEHRSVERTRÄGE IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

Netz Elbe-Elster

Erbringung der Verkehrsleistung: Juni 2013 – Dezember 2022

Betriebsleistung/Jahr:

- Gesamt: ca. 2,6 Mio. Zugkilometer
- Davon im VBB: ca. 1,2 Mio. Zugkilometer

Linien*

- RE15** Hoyerswerda – Ruhland – Dresden Hbf
- RE18** Cottbus – Ruhland – Dresden Hbf
- RB31** Elsterwerda-Biehla – Dresden Hbf
- RB49** Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)

Streckennetz




*Die aktuelle Linienführung kann von der Linienführung gemäß Verkehrsvertrag abweichen. Der Verkehrsvertrag enthält dafür Anpassungsmechanismen.

Vertragspartner

 DB Regio AG



Ministerium für Infrastruktur und
Landesplanung

 Zweckverband Verkehrsverbund
Oberelbe

Eckdaten

- Elektrotriebzüge Bombardier Talent 2 (BR442, 3-teilig)



(Quelle: VBB)

- Lokbespannte Bombardier Doppelstockzüge (BR112 mit zwei bzw. drei modernisierten Doppelstockwagen)



(Quelle: VBB)

Fahrzeugeinsatz

Beide Fahrzeugtypen kommen in Abhängigkeit von der Nachfrage auf allen Linien zum Einsatz.

Alle Fahrzeuge verfügen über barrierefreie Mehrzweckbereiche zur Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern, behindertengerechte Toiletten sowie über automatische Schiebetritte und manuelle Überfahrrampen zur Überbrückung des Spalts zwischen Zug und Bahnsteigkante.

Sitzplätze / Fahrradstellplätze

Elektrotriebzüge Talent 2 (3-teilig):

- 162 Sitzplätze in der 1. und 2. Klasse
- 2 Rollstuhlstellplätze
- 15 Fahrradstellplätze

Lokbespannte Doppelstockzüge (zwei bzw. drei Doppelstockwagen):

- 210 bzw. 342 Sitzplätze in der 1. und 2. Klasse
- 2 Rollstuhlstellplätze
- 20 bzw. 30 Fahrradstellplätze

Eckdaten

Qualitätsstandards

Es gelten die einheitlichen Qualitätsstandards im SPNV für Berlin und Brandenburg. Diese sind u.a.

- alle Fahrten werden von einem Kundenbetreuer begleitet
- der Bereich für mobilitätseingeschränkte Personen befindet sich in der Mitte des Zuges
- 1. Klasse-Bereich im RegionalExpress (Linien RE15 und RE18)
- Echtzeitinformationen im Zug über TFT-Monitore zu aktuellen Anschlussverbindungen einschließlich der Erreichbarkeit des übrigen ÖPNV (Realisierung noch nicht erfolgt)
- Echtzeitinformationen zu Pünktlichkeit und Ausfällen über die [VBB-App](#) und die [VBB-Fahrinfo](#)
- Klimaanlage
- Videoaufzeichnung
- Steckdosen

Besondere Qualitätsstandards, u.a.

- 1. Klasse-Bereich auch in den RegionalBahnen (Linien RB31 und RB49)

Vorgesehenes Betriebskonzept

RE15 **RE18** **RB49** Die Linien verkehren im 2-Stunden-Takt.

RB31 Die Linie verkehrt zwischen Dresden Hbf und Elsterwerda-Biehla grundsätzlich im Zweistundentakt mit einzelnen Verdichterzügen in den Hauptverkehrszeiten. Zwischen Dresden Hbf und Coswig wird das Angebot von Montag bis Samstag auf einen Stundentakt verdichtet.

Pressemitteilung

Berlin, den 04. Februar 2021

Die ÖPNV-Bilanz des Corona-Jahres 2020

Fahrgastrückgänge bis zu 80 %; Einnahmenverlust 3,5 Mrd. Euro; Angebot bei nahezu 100 %; Rettungsschirm von Bund und Ländern verhindert größere wirtschaftliche Schäden

Die mit der Corona-Pandemie einhergehenden Beschränkungen haben die Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im vergangenen Jahr hart getroffen. Durch den Rückgang der Mobilität während der Lockdowns, verstärkt durch umfangreiche Kurzarbeit- und Homeoffice-Regelungen, geschlossene KITAS und Schulen, ausgefallene Freizeit- und Großveranstaltungen sowie den Rückgang beim Tourismus sind im Nahverkehr sowohl die Fahrgastzahlen als auch die Ticketeinnahmen eingebrochen. „Die Menschen sind coronabedingt deutlich weniger unterwegs, sowohl beruflich als auch in der Freizeit. Da wir seit Beginn der Pandemie, auch in der Zeit der stärksten Beschränkungen, trotzdem nahezu das volle Bus- und Bahnangebot weiterfahren, sind die Einnahmeverluste – bei etwa gleichen Kosten – immens. Der von Bund und Ländern beschlossene Rettungsschirm hat uns vor dauerhaften wirtschaftlichen Schäden bewahrt. Doch noch ist die Covid-Krise nicht vorbei und wir fahren weiterhin monatliche Verluste in dreistelliger Millionenhöhe ein“, so Ingo Wortmann, Präsident des Branchenverbands VDV, in einer Bilanz zum Corona-Jahr 2020.

Um allen Bürgerinnen und Bürgern, die auch während der Pandemie und im Lockdown auf einen funktionierenden und möglichst sicheren ÖPNV angewiesen sind, ein verlässliches Angebot zu bieten, fahren die Bus- und Bahnunternehmen seit März letzten Jahres fast 100 Prozent ihres Angebots. Und das trotz teilweise bis zu 80 Prozent weniger Fahrgästen (im März und April). Das aktuelle ÖPNV-Angebot wird vor allem von Fahrgästen in systemrelevanten Berufen genutzt, die unbedingt zur Arbeit müssen. „Bei den Fahrgastzahlen haben wir im vergangenen Jahr Wellenbewegungen erlebt: In den ersten beiden Monaten, also vor der Pandemie in Deutschland, stieg die Nachfrage im Vergleich zum

Vorjahr um vier bis sechs Prozent. Dann kamen die pandemiebedingten Beschränkungen und kurze Zeit später verzeichneten wir bis zu 80 Prozent weniger Kundinnen und Kunden. Während der Lockerungen von Mai bis September erholte sich die Nachfrage wieder auf rund 80 Prozent. Ab dem erneuten Lockdown von Dezember bis heute sanken die Fahrgastzahlen dann unter 50 Prozent, aktuell sind es bundesweit im Schnitt 30 bis 40 Prozent“, so Wortmann.

Rettungsschirm auch für 2021 nötig

Die Verluste der Branche bei den Ticketeinnahmen belaufen sich für die neun Monate von März bis Dezember 2020 auf rund 3,5 Milliarden Euro. Während die ÖPNV-Stammkundschaft weit überwiegend ihre Abos nicht kündigte, brachen die Einnahmen bei den Gelegenheitsfahrten größtenteils weg. Der von Bund und Ländern zur Verfügung gestellte Rettungsschirm enthält bis zu fünf Milliarden Euro und wird nach aktuellen Berechnungen des VDV noch etwa bis Ende des ersten Quartals 2021 reichen. „Wir rechnen damit, dass wir auch im gesamten Jahr 2021 noch nicht wieder die sonst übliche Zahl an Fahrgästen befördern werden. Das heißt, dass wir weiterhin Verluste einfahren und dementsprechend mit der Politik zeitnah über einen erneuten Rettungsschirm sprechen müssen“, so Wortmann. Der Branchenverband und seine Mitgliedsunternehmen kalkulieren mit Einnahmeausfällen von weiteren 3,5 Milliarden Euro über das gesamte Jahr 2021. Zu den noch vorhandenen Mitteln aus dem Rettungsschirm 2020 bliebe damit ein zusätzlicher Bedarf von rund zwei Milliarden Euro. „Wir gehen davon aus, dass es erst ab Herbst wieder zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen kommen wird, wenn die Zahl der Geimpften entsprechend hoch ist und die Einschränkungen für Wirtschaft und Gesellschaft nach und nach zurückgenommen werden – vor allem mit dem Rückgang bei der millionenfachen Kurzarbeit und dem Arbeiten von zu Hause“, so Wortmann.

Besondere Rahmenbedingungen prägen den ÖPNV-Betrieb unter Corona

Neben den Fahrgastzahlen und den Einnahmen haben sich in der Corona-Pandemie auch die Rahmenbedingungen des ÖPNV-Betriebs außerordentlich verändert. „Wir mussten quasi über Nacht zahlreiche Maßnahmen ergreifen, um die Fahrgäste und das Personal bestmöglich zu schützen und die Ansteckungsgefahr in den Fahrzeugen, Stationen und in den Unternehmen zu minimieren. Das hat uns gerade in den ersten Wochen der Pandemie vor große zusätzliche Herausforderungen gestellt. Während Busse und Bahnen weiterfuhren, mussten Sicherheitsmaßnahmen für das Fahrpersonal, wie der Einbau von Trennscheiben, ergriffen werden. Dazu kam die Maskenpflicht im ÖPNV für Fahrgäste, die es zu kontrollieren galt. Die Reinigungsmaßnahmen in den Fahrzeugen wurden deutlich erhöht und natürlich mussten wir auch in den Werkstätten, auf den Betriebshöfen, in den Leitstellen und in der Verwaltung

entsprechende Schutzmaßnahmen wie Abstands- und Hygieneregeln berücksichtigen. In Summe muss ich der Branche und vor allem den Kolleginnen und Kollegen im Werkstatt- und Fahrbetrieb ein großes Kompliment aussprechen, denn wir haben auch unter den oft wechselnden und schwierigen Rahmenbedingungen immer zuverlässig unser Angebot aufrechterhalten“, so Wortmann.

Verschärfte Maskenpflicht, Infektionsgefahr und Vermeidung von Gesprächen

Die Corona-Regeln für die Nutzung von Bus und Bahn wurden seitens des Bundes und der Länder Ende Januar und mit Blick auf die insgesamt weiterhin hohen Infektionszahlen in Deutschland nochmals verschärft: Seitdem gilt im ÖPNV, wie auch im Einzelhandel, die Pflicht zum Tragen einer medizinischen Maske und die Menschen wurden aufgerufen, ihre Kontakte und ihre Mobilität grundsätzlich – auch im Nahverkehr – auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken.

VDV-Präsident Wortmann betont in diesem Zusammenhang, dass die Verschärfungen nicht auf eine erhöhte Infektionsgefahr im ÖPNV hinweisen, sondern generell auf eine Vermeidung von Kontakten und auf die Eindämmung der Virusausbreitung über Aerosole abzielen. „Nach allen uns bekannten nationalen und internationalen wissenschaftlichen Untersuchungen ist der ÖPNV kein Corona-Hotspot. Die seit März 2020 geltende Maskenpflicht, die intensivere Reinigung der Fahrzeuge, das regelmäßige Lüften durch Klimaanlage und Türöffnungen an den Haltestellen sowie die relativ kurze Aufenthaltsdauer in den Fahrzeugen führen dazu, dass Busse und Bahnen ohne erhöhtes Infektionsrisiko genutzt werden können. Ein weiterer Faktor ist, dass im ÖPNV während der Fahrt in der Regel weniger gesprochen wird als im privaten oder beruflichen Umfeld. Denjenigen, die sich unterwegs gern unterhalten oder telefonieren, empfehlen wir, davon abzusehen, wenn es nicht unbedingt sein muss. Denn auch das hilft, um die Verbreitung von Aerosolen einzudämmen“, so Wortmann abschließend.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Seine über 600 Mitgliedsunternehmen befördern täglich mehr als 30 Millionen Menschen in Bussen und Bahnen und transportieren jährlich rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. So sorgen der VDV und seine Mitglieder für mehr klimaschonende Mobilität von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr!



Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).

DD-Laubegast - Radebeul West (- Weinböhlä)

Table with 22 columns and 100 rows. Header: DD Laubegast Kronstädter Platz, DD Laubegast Kronstädter Platz, Dresden Leubener Straße, etc. Title: MONTAG - FREITAG. Values range from 7.38 to 11.18.

Table with 22 columns and 100 rows. Header: DD Laubegast Kronstädter Platz, DD Laubegast Kronstädter Platz, Dresden Leubener Straße, etc. Title: MONTAG - FREITAG. Values range from 11.28 to 15.08.

DD-Laubegast - Radebeul West (- Weinböhlä)

Table with columns for destinations and times for MONTAG - FREITAG. Destinations include DD Laubegast Kronstädter Platz, Dresden Leubener Straße, Dresden Hermann-Seidel-Straße, etc.

Table with columns for destinations and times for MONTAG - FREITAG and SAMSTAG. Destinations include DD Laubegast Kronstädter Platz, Dresden Leubener Straße, Dresden Hermann-Seidel-Straße, etc.

DD-Laubegast - Radebeul West (- Weinböhlä)

Table with 23 columns (lines) and 23 rows (stations). Header row: SAMSTAG. Rows include stations like DD Laubegast Kronstädter Platz, Dresden Leubener Straße, etc.

Table with 23 columns (lines) and 23 rows (stations). Header row: SAMSTAG. Rows include stations like DD Laubegast Kronstädter Platz, Dresden Leubener Straße, etc.

DD-Laubegast - Radebeul West (- Weinböhl)

Table with columns for locations and times for 'SAMSTAG'. Includes addresses like 'DD Laubegast Kronstädter Platz' and times ranging from 22:18 to 23:06.

Table with columns for locations and times for 'SONN- UND FEIERTAG'. Includes addresses like 'DD Laubegast Kronstädter Platz' and times ranging from 4:18 to 9:36.

SONN- UND FEIERTAG

Table listing locations and times for 'SONN- UND FEIERTAG'. Locations include 'Dresden Trachenberger Platz' and times range from 9:02 to 9:29.

DD-Laubegast - Radebeul West (- Weinböhlä)

Table with columns for station names and 20 numerical values. Includes header 'SONN- UND FEIERTAG' and various station names like 'DD Laubegast Kronstädter Platz', 'Dresden Leubener Straße', etc.

Table with columns for station names and 20 numerical values. Includes header 'SONN- UND FEIERTAG' and various station names like 'DD Laubegast Kronstädter Platz', 'Dresden Leubener Straße', etc.

(Weinböhla -) Radebeul West - DD-Laubegast

Main departure schedule table for Weinböhla (Rathausstraße) to Radebeul West (Flemmingstraße). Columns include destination, departure time, and arrival time. The table is organized by 'an' (arrival) and 'ab' (departure) for each stop. A 'MONTAG - FREITAG' header is present at the top of the table.

MONTAG - FREITAG

Summary arrival schedule for Radebeul West (Flemmingstraße) and other stops. Columns show arrival times for 'an' and 'ab' directions. The table lists various stops including Radebeul Moritzburger Straße, Gradsteg, Borstraße, etc.

(Weinböhma -) Radebeul West - DD-Laubegast

Table with 20 columns and 100 rows. Header: MONTAG - FREITAG. Rows list various locations (e.g., Weinböhma (Rathausstraße), Radebeul Eisenbahnbrücke) and their corresponding values for each day of the week.

Table with 20 columns and 100 rows. Header: MONTAG - FREITAG. Rows list various locations (e.g., Weinböhma (Rathausstraße), Radebeul Eisenbahnbrücke) and their corresponding values for each day of the week.

Table with columns for street names and departure times for 'MONTAG - FREITAG' and 'SAMSTAG'. The table lists various streets in Radebeul West and their corresponding departure times for different days of the week.

Table with columns for street names and departure times for 'SAMSTAG'. This table provides a detailed list of departure times for Saturday for the same set of streets as the main table.

(Weinböhma -) Radebeul West - DD-Laubegast

Table with 25 columns and 50 rows. Column 1: Station names. Column 2: SAMSTAG. Columns 3-25: Departure times for various destinations. Includes stations like Weinböhma (Rathausstraße), Radebeul West, and DD Laubegast.

Table with 25 columns and 50 rows. Column 1: Station names. Column 2: SAMSTAG. Columns 3-25: Departure times for various destinations. Includes stations like Weinböhma (Rathausstraße), Radebeul West, and DD Laubegast.

(Weinböhla -) Radebeul West - DD-Laubegast

Table with columns for street names and departure times for SAMSTAG. Includes streets like Weinböhla (Rathausstraße) and Radebeul West (Flemmingstraße).

Table with columns for street names and departure times for SONN- UND FEIERTAG. Includes streets like Weinböhla (Rathausstraße) and Radebeul West (Flemmingstraße).

(Weinböhlä -) Radebeul West - DD-Laubegast

Table with 16 columns representing departure times and 16 rows listing various bus routes and stops. The header 'SONN- UND FEIERTAG' is centered above the columns.

Table with 16 columns representing departure times and 16 rows listing various bus routes and stops. The header 'SONN- UND FEIERTAG' is centered above the columns.

(Weinböhlä -) Radebeul West - DD-Laubegast

	SONN- UND FEIERTAG																						
Weinböhlä (Rathausstraße)	19.16	19.37	20.07	20.37	21.07	21.50	22.14	22.50		23.50		0.50	1.50	2.50	3.46								
Weinböhlä Gellerstraße	19.17	19.38	20.08	20.38	21.08	21.51	22.15	22.51		23.51		0.51	1.51	2.51	3.47								
Weinböhlä Köhlerstraße	19.18	19.39	20.09	20.39	21.09	21.52	22.16	22.52		23.52		0.52	1.52	2.52	3.48								
Coswig Steinbacher Weg	19.20	19.41	20.11	20.41	21.11	21.54	22.18	22.54		23.54		0.54	1.54	2.54	3.50								
Coswig Auerstraße	19.21	19.42	20.12	20.42	21.12	21.55	22.19	22.55		23.55		0.55	1.55	2.55	3.51								
Coswig Salzstraße	19.22	19.43	20.13	20.43	21.13	21.56	22.20	22.56		23.56		0.56	1.56	2.56	3.52								
Coswig Rathaus	19.24	19.45	20.15	20.45	21.15	21.58	22.22	22.58		23.58		0.58	1.58	2.58	3.54								
Coswig Zentrum/ Börse	19.25	19.46	20.16	20.46	21.16	21.59	22.23	22.59		23.59		0.59	1.59	2.59	3.55								
Coswig Radebeuler Straße	an	19.27	19.48	20.18	20.48	21.18	22.01	22.25	23.01		0.01	1.01	2.01	3.01	3.57								
Coswig Radebeuler Straße	ab	19.27	19.48	20.18	20.48	21.18	22.01	22.25	23.01		0.01	1.01	2.01	3.01	3.57								
Radebeul Eisenbahnbrücke	19.28	19.49	20.19	20.49	21.19	22.02	22.26	23.02		0.02	1.02	2.02	3.02	3.58									
Radebeul Gerhart-Hauptmann-Str	19.30	19.51	20.21	20.51	21.21	22.04	22.28	23.04		0.04	1.04	2.04	3.04	4.00									
Radebeul Johannisbergstraße	19.32	19.53	20.23	20.53	21.23	22.06	22.30	23.06		0.06	1.06	2.06	3.06	4.02									
Radebeul Schloss Wackerbarth	19.33	19.54	20.24	20.54	21.24	22.07	22.31	23.07		0.07	1.07	2.07	3.07	4.03									
Radebeul West (Flemmingstraße)	19.34	19.40	19.55	20.10	20.25	20.41	20.55	21.08	21.25	21.38	22.08	22.32	22.38	23.08	23.53	0.08	0.53	1.08	2.08	3.08	4.04		
Radebeul Moritzburger Straße	19.35	19.41	19.56	20.11	20.26	20.42	20.56	21.09	21.26	21.39	22.09	22.33	22.39	23.09	23.39	23.54	0.09	0.54	1.09	2.09	3.09	4.05	
Radebeul Gradsteg	19.36	19.42	19.57	20.12	20.27	20.43	20.57	21.10	21.27	21.40	22.10	22.34	22.40	23.10	23.40	23.55	0.10	0.55	1.10	2.10	3.10	4.06	
Radebeul Borstraße	19.37	19.43	19.58	20.13	20.28	20.44	20.58	21.11	21.28	21.41	22.11	22.35	22.41	23.11	23.41	23.56	0.11	0.56	1.11	2.11	3.11	4.07	
Radebeul Dr.-Külz-Straße	19.38	19.44	19.59	20.14	20.29	20.45	20.59	21.12	21.29	21.42	22.12	22.36	22.42	23.12	23.42	23.57	0.12	0.57	1.12	2.12	3.12	4.08	
Radebeul Zillerstraße	19.39	19.45	20.00	20.15	20.30	20.46	21.00	21.13	21.30	21.43	22.13	22.37	22.43	23.13	23.43	23.58	0.13	0.58	1.13	2.13	3.13	4.09	
Radebeul Landesbühnen Sachsen	19.40	19.46	20.01	20.16	20.31	20.47	21.01	21.14	21.31	21.44	22.14	22.38	22.44	23.14	23.44	23.59	0.14	0.59	1.14	2.14	3.14	4.10	
Radebeul Wasastraße	19.41	19.47	20.02	20.17	20.32	20.48	21.02	21.15	21.32	21.45	22.15	22.39	22.45	23.15	23.45	0.00	0.15	1.00	1.15	2.15	3.15	4.11	
Radebeul Schidenstraße	19.42	19.48	20.03	20.18	20.33	20.49	21.03	21.16	21.33	21.46	22.16	22.40	22.46	23.16	23.46	0.01	0.16	1.01	1.16	2.16	3.16	4.12	
Radebeul Hauptstraße	19.44	19.50	20.05	20.20	20.35	20.51	21.05	21.18	21.35	21.48	22.18	22.42	22.48	23.18	23.48	0.03	0.18	1.03	1.18	2.18	3.18	4.14	
Radebeul Zinzendorfstraße	19.46	19.52	20.07	20.22	20.37	20.52	21.06	21.19	21.36	21.49	22.19	22.43	22.49	23.19	23.49	0.04	0.19	1.04	1.19	2.19	3.19	4.15	
Radebeul Forststraße	19.48	19.54	20.09	20.24	20.39	20.54	21.08	21.21	21.38	21.51	22.21	22.45	22.51	23.21	23.51	0.06	0.21	1.06	1.21	2.21	3.21	4.17	
Dresden Kleestraße	19.49	19.55	20.10	20.25	20.40	20.55	21.09	21.22	21.39	21.52	22.22	22.46	22.52	23.22	23.52	0.07	0.22	1.07	1.22	2.22	3.22	4.18	
Dresden S-Bf. Trachau West	19.50	19.56	20.11	20.26	20.41	20.56	21.10	21.23	21.40	21.53	22.23	22.47	22.53	23.23	23.53	0.08	0.23	1.08	1.23	2.23	3.23	4.19	
Dresden Peschelstraße	19.51	19.57	20.12	20.27	20.42	20.57	21.11	21.24	21.41	21.54	22.24	22.48	22.54	23.24	23.54	0.09	0.24	1.09	1.24	2.24	3.24	4.20	
Dresden Rankestraße	19.52	19.58	20.13	20.28	20.43	20.58	21.12	21.25	21.42	21.55	22.25	22.49	22.55	23.25	23.55	0.10	0.25	1.10	1.25	2.25	3.25	4.21	
Dresden Altrachau	19.53	19.59	20.14	20.29	20.44	20.59	21.13	21.26	21.43	21.56	22.26	22.50	22.56	23.26	23.56	0.11	0.26	1.11	1.26	2.26	3.26	4.22	
Dresden Mickten (1)	an	19.55	20.01	20.16	20.31	20.46	21.01	21.15	21.28	21.45	21.58	22.28	22.52	23.28	23.58	0.13	0.28	1.13	1.28	2.28	3.28	4.24	
Dresden Mickten (1)	ab	19.55	20.01	20.16	20.31	20.46	21.01	21.15	21.29	21.45	21.59	22.29	22.52	23.29	23.59	0.13	0.29	1.13	1.29	2.29	3.29	4.24	
Dresden Altpieschen	19.56	20.02	20.17	20.32	20.47	21.02	21.16	21.30	21.46	22.00	22.20	22.30	23.00			0.14	0.30	1.14	1.30	2.30	3.30		
Dresden Altpieschen											22.53											4.25	
Dresden Oschatzer Straße	20.03	20.18	20.33	20.48	21.03	21.17	21.31	21.47	22.01	22.31									0.31	1.14	1.31	2.31	3.31
Dresden Alexander-Puschkin-Pl	20.04	20.19	20.34	20.49	21.04	21.18	21.32	21.48	22.02	22.32									0.32	1.15	1.32	2.32	3.32
Dresden Alter Schlachthof	20.05	20.20	20.35	20.50	21.05	21.19	21.33	21.49	22.03	22.33									0.33	1.16	1.33	2.33	3.33
Dresden Anton-/Leipziger Str. (3)	20.07	20.22	20.37	20.52	21.07	21.21	21.35	21.51	22.05	22.35									0.35	1.18	1.35	2.35	3.35
DD Kongresszentrum/H d Presse	20.09	20.24	20.39	20.54	21.09	21.23	21.37	21.53	22.07	22.37									0.37	1.20	1.37	2.37	3.37
Dresden Am Zwingerteich (1)	20.10	20.25	20.40	20.55	21.10	21.24	21.38	21.54	22.08	22.38									0.38	1.21	1.38	2.38	3.38
Dresden Postplatz (1)	an	20.12	20.27	20.42	20.57	21.12	21.26	21.40	21.56	22.10	22.40								0.40	1.23	1.40	2.40	3.40
Dresden Postplatz (1)	ab	20.12	20.27	20.42	20.57	21.12	21.26	21.40	21.56	22.10	22.40								0.40	1.23	1.40	2.40	3.40
Dresden Altmärkt	20.13	20.28	20.43	20.58	21.13	21.27	21.46	21.57	22.16	22.46									0.46	1.25	1.46	2.46	
Dresden Pirnaischer Platz	20.14	20.29	20.44	20.59	21.14	21.28	21.47	21.58	22.17	22.47									0.47	1.26	1.47	2.47	
DD Deutsches Hygiene-Museum	20.16	20.31	20.46	21.01	21.16	21.30	21.49	22.00	22.19	22.49									0.49	1.28	1.49	2.49	
Dresden Straßburger Platz	20.18	20.33	20.48	21.03	21.18	21.32	21.51	22.02	22.21	22.51									0.51	1.30	1.51	2.51	
Dresden Krhs. St. Joseph-Stift	20.20	20.35	20.50	21.05	21.20	21.34	21.53	22.04	22.23	22.53									0.53	1.32	1.53	2.53	
Dresden Fetscherplatz	20.22	20.37	20.52	21.07	21.22	21.36	21.55	22.06	22.25	22.55									0.55	1.34	1.55	2.55	
Dresden Mosenstraße	20.24	20.39	20.54	21.09	21.24	21.38	21.57	22.08	22.27	22.57									0.57	1.36	1.57	2.57	
Dresden Spenerstraße	an	20.25	20.40	20.55	21.10	21.25	21.39	21.58	22.09	22.28	22.58								0.58	1.38	1.58	2.58	
Dresden Spenerstraße	ab	20.25	20.40	20.55	21.10	21.25	21.39	21.59	22.09	22.29	22.59								0.58	1.38	1.58	2.58	
Dresden Bergmannstraße	20.26	20.41	20.56	21.11	21.26	21.40	22.00	22.10	22.30	23.00									0.59	1.40	1.59	2.59	
Dresden Pohlandplatz	an	20.28	20.43	20.58	21.13	21.27	21.41	22.01	22.11	22.31	23.01								1.00	2.00	3.00		
Dresden Pohlandplatz	ab	20.28	20.43	20.58	21.13	21.27	21.41	22.01	22.11	22.31	23.01								1.01	2.01	3.01		
Dresden Gottleubaer Straße	20.29	20.44	20.59	21.14	21.28	21.42	22.03	22.12	22.32	23.02									1.02	2.02	3.02		
Dresden Altenberger Straße	20.30	20.45	21.00	21.15	21.29	21.43	22.04	22.13	22.33	23.03									1.03	2.03	3.03		
Dresden Ludwig-Hartmann-Straße	20.31	20.46	21.01	21.16	21.30	21.44	22.05	22.14	22.34	23.04									1.04	2.04	3.04		
Dresden Johannisfriedhof	20.32	20.47	21.02	21.17	21.31	21.45	22.06	22.15	22.35	23.05									1.05	2.05	3.05		
Dresden Tolkewitz Schulcampus	20.33	20.48	21.03	21.18	21.32	21.46	22.07	22.16	22.36	23.06									1.06	2.06	3.06		
Dresden Wasserwerk Tolkewitz	20.34	20.49	21.04	21.19	21.33	21.47	22.08	22.17	22.37	23.07									1.07	2.07	3.07		
Dresden Altkolkewitz	20.36	20.51	21.06	21.21	21.35	21.49	22.10	22.19	22.39	23.09									1.09	2.09	3.09		
Dresden Hermann-Seidel-Straße	20.37	20.52	21.07	21.22	21.36	21.50	22.11	22.20	22.40	23.10									1.10	2.10	3.10		
Dresden Leubener Straße	20.38	20.53	21.08	21.23	21.37	21.51	22.12	22.21	22.41	23.11									1.11	2.11	3.11		
Dresden Leubener Straße							22.12						0.11										

NAHVERKEHRS PLAN OBERELBE

3. FORTSCHREIBUNG

Mai 2019



Ein Ticket. Alles fahren.

Verkehrsverbund Oberelbe

VVO

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Inhalt	Seite
	Vorwort	8
1	Bestandsaufnahme	12
1.1	Rahmenbedingungen	12
1.2	Verbundorganisation	13
1.3	Bisherige Nahverkehrspläne	15
1.4	Raumordnung und Bevölkerungsstruktur	17
1.4.1	Charakteristik des Untersuchungsgebietes	17
1.4.2	Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen	18
1.4.3	Strukturdaten	22
1.4.4	Verkehrszelleneinteilung	25
1.5	ÖPNV-Angebot	26
1.5.1	Überblick	26
1.5.2	Schienenpersonennahverkehr	27
1.5.3	Regionalbusverkehr	32
1.5.4	Straßen-/ Stadtbahnverkehr	35
1.5.5	Stadtbusverkehr	37
1.5.6	Elbfähren	41
1.5.7	Sonderverkehrsmittel	42
1.5.8	Alternative und flexible Bedienformen	43
1.5.9	Grenzüberschreitender Verkehr	44
1.5.10	Fernverkehr	46
1.5.11	Übergangsstellen/ P+R/ B+R	46
1.6	ÖPNV-Nachfrage	51
1.6.1	Grundlagen	51
1.6.2	Relationsbezogene ÖPNV-Nachfrage	51
1.6.3	Berufspendlerverkehr	53
1.6.4	Aussagen des SrV 2013	57
1.7	Tarif	59
1.8	Information, Service und Vertrieb	60
2.	Bewertung der Bestandsaufnahme	64
2.1	Einleitung	64
2.2	Bewertung der Veränderungen des ÖPNV-Systems im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes	64
2.2.1	ÖPNV-Angebot	64
2.2.2	Infrastruktur	65
2.2.3	Beförderungsströme	66
2.2.4	Tarif	70
2.2.5	Information, Service und Vertrieb	70
2.2.6	Sonstiges	73
2.3	Verbindungsqualität im Regionalverkehr	75

2.3.1	Bewertungskriterien	75
2.3.2	Ergebnisse der Bewertung der Verbindungsqualität	76
2.4	Erschließungsqualität im Regionalverkehr	78
2.4.1	Bewertungskriterien	78
2.4.2	Ergebnisse der Bewertung der Erschließungsqualität	79
2.5	ÖPNV-Qualität der Landeshauptstadt Dresden	84
2.5.1	Nutzungsstrukturen	84
2.5.2	Erschließungsqualität	84
2.5.3	Angebotsqualität	86
3.	Verkehrsprognose	90
3.1	Grundlagen	90
3.2	ÖPNV-Nachfrageprognose zwischen den zentralen Orten	91
3.3	ÖPNV-Nachfrageprognose in der Landeshauptstadt Dresden	93
4.	ÖPNV-Konzept	95
4.1	Rahmenbedingungen	101
4.1.1	Vergabe von ÖPNV-Leistungen	101
4.1.2	ÖPNV-Konzeptionen der Gebietskörperschaften	102
4.1.3	Angebotsqualität	104
4.2	Strukturierung des ÖPNV-Angebotes	105
4.2.1	Struktur nach Funktionen	105
4.2.2	Struktur nach Angebotsdichte und Verkehrszeiten	106
4.2.3	Grundzüge der Fahrplanung	107
4.3	SPNV-Zielnetz 2030	108
4.3.1	Einleitung	108
4.3.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	109
4.3.3	Zusammenfassung der Vorschläge zur Nachfragesteigerung	110
4.3.4	Zielnetz 2030 - Grundprämissen	111
4.3.5	Linienbeschreibungen S-Bahn-Verkehr	113
4.3.6	Linienbeschreibungen RE-Verkehr	114
4.3.7	Linienbeschreibungen RB-Verkehr	116
4.3.8	Anschlussbeziehungen	121
4.3.9	Anforderungen an die Infrastruktur	122
4.3.10	Fahrzeugeinsatz	123
4.3.11	Vergabe von SPNV-Leistungen	126
4.3.12	Zukunftsbündnis Schiene	128
4.3.13	Weitere Prüfaufträge	129
4.4	Regionalverkehrskonzept incl. PlusBus	131
4.4.1	Umsetzung des PlusBus-Standards	131
4.4.2	Weitere Planungsziele im Regionalbusverkehr	133
4.4.3	Erweiterung Nachtverkehr	136
4.4.4	Zukunft des Regionalverkehrs	137
4.5	Stadtverkehrskonzept	138
4.6	Bedarfsverkehr	142

4.7	Strategiekonzept Barrierefreiheit	148
4.7.1	Extract	148
4.7.2	Rechtlicher Rahmen der Barrierefreiheit	149
4.7.3	Anforderungen an Fahrzeuge und Zugangsstellen	154
4.7.4	Barrierefreier Haltestellenausbau	161
4.8	Infrastrukturkonzept	170
4.9	Tarif	172
4.10	Information, Service und Vertrieb	173
4.11	Vermarktung	173
4.12	Verbundstrategie Digitalisierung	174
4.13	Wirkungsabschätzung der Maßnahmen	174
5.	Finanzierungskonzept	176
5.1	Vorbemerkungen	176
5.2	Finanzierungsgrundlagen	176
5.2.1	Allgemeine Aussagen zur ÖPNV-Finanzierung	176
5.2.2	Finanzierungsmitwirkung des ZVOE	181
5.3	Finanzierung des SPNV	181
5.4	Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV	182
5.4.1	Bestehendes Finanzierungssystem ÖSPV	182
5.4.2	Notwendige Fortentwicklung des Finanzierungsystems ÖSPV	183
5.5	Finanzierung von Investitionsmaßnahmen	183
5.5.1	Aussagen zur Förderung	183
5.5.2	Landesinvestitionsprogramm Freistaat Sachsen	183
5.5.3	Infrastrukturprogramm des VVO	185
5.5.4	Kostenbedarf für die Umsetzung der Konzeption Barrierefreiheit	186

Tabellenverzeichnis

Tabelle	Inhalt	Seite
1	Vier Säulen des Nahverkehrsplanes	13
2	Ausgewählte Strukturdaten – Bezugshorizont 2016	22
3	Ausgewählte Strukturdaten – Entwicklung 2006 – 2016	22
4	Verkehrsträger und -arten – Ausgewählte Kenndaten (Fahrplanstand 2017)	27
5	Produktkategorien im SPNV	29
6	Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verbund (Stand 2017)	31
7	Regionalbusverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren mit fehlender Direktverbindung im SPNV	32
8	Regionalbus-Verkehrsunternehmen im Verbund (Stand 2017)	34
9	Taktzeiten im Straßenbahn-/Stadtbahnverkehr Dresden	37
10	Taktzeiten im Bus-Stadtverkehr Dresden	39
11	für den innerstädtischen ÖPNV nutzbare Verkehrsmittel	41
12	Systeme alternativer und flexibler Bedienformen im Nahverkehrsraum Oberelbe	42
13	Zugangsstellen zum Fernverkehr im Nahverkehrsraum Oberelbe	46
14	Kategorisierung der Relationen nach zentralörtlicher und funktioneller Bedeutung	51
15	Relationen mit der höchsten werktäglichen Anzahl an ÖPNV-Fahrten im Nahverkehrsraum Oberelbe	52
16	Relationen mit der höchsten werktäglichen Anzahl an ÖPNV-Fahrten in der Landeshauptstadt Dresden	54
17	Struktur von Fahrausweisvertrieb und Auskunftserteilung	62
18	Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zum ÖPNV-Angebot	64
19	Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zur ÖPNV-Infrastruktur	65
20	Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen Mo-Fr 2006 bis 2016 in Teilnetzen	66
21	Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen an Samstagen 2006 bis 2016 in Teilnetzen	67
22	Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen an Sonn- und Feiertagen 2006 bis 2016 in Teilnetzen	68
23	Stationen mit der höchsten absoluten und prozentualen Fahrgastzunahme im Zeitraum Montag bis Freitag von 2006 bis 2016	69
24	Mitwirkung des ZVOE/ VVO an Forschungs- und Modellprojekten seit 2010	75
25	Richtwerte für Beförderungszeit und Bedienungshäufigkeit im Regionalverkehr des Nahverkehrsraumes	76
26	Richtwerte für Umsteigehäufigkeit und Umsteigezeit/ Anschlussicherung	76
27	Relationen mit einer höheren Beförderungszeit gegenüber dem Richtwert	76
28	Relationen mit einem erforderlichen Umstieg	77

29	Richtwerte für die generelle ÖPNV-Erreichbarkeit zentraler Orte	79
30	Einzugsbereiche in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur und dem Verkehrsmittel (Landeshauptstadt Dresden)	85
31	Qualitätsstufen ÖV-Angebot (Landeshauptstadt Dresden)	86
32	Beschreibung der LOS-Stufen	87
33	Bedienungszeitraum in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur (LH Dresden)	88
34	Relationen mit dem höchsten Anstieg werktäglicher ÖPNV-Fahrten zwischen 2013 und 2030 zwischen zentralen Orten des Verbundraumes	92
35	Relationen mit dem höchsten Anstieg werktäglicher ÖPNV-Fahrten zwischen 2013 und 2030 in der Landeshauptstadt Dresden	94
36	SPNV-Linien, Spitzenstundennachfrage 2030	125
37	Änderung der Netzzuschneite	127
38	Übersicht der geplanten PlusBus-Linien mit Angaben zu Betriebsaufnahmen und Mehrleistungen	132
39	Start-Ups für vollflexible Nahverkehrsangebote (Stand: Juni 2018)	144
40	optionaler Standard gemäß LAG Sachsen	161
41	wichtigste Ausschlusskriterien hinsichtlich der Barrierefreiheit für Bestandsbewertung	163
42	Linienzuordnung nach Funktion im Netz	164
43	Einstufung der Erschließungsfunktion einer Haltestelle	164
44	siedlungsstrukturelle Bedeutung der Gemeindeteile	165
45	abschließender Bewertungsvorschlag zur Einstufung der Gesamtbedeutung der Haltestellen	165
46	Prioritätsstufen für den Haltestellenausbau	166
47	Ermittlung Ausbaupriorität nach Haltestellenbedeutung und aktuellem Zustand	166
48	Regionalisierungsmittel des Bundes für den Freistaat Sachsen, 2018 bis 2025	179
49	Festbetragszuweisungen des Freistaates Sachsen für den ZVOE, 2018 bis 2025	180
50	Zuweisungen an die Gebietskörperschaften für Ausbildungsverkehre, 2018	181
51	Durch den ZVOE für den SPNV bereitgestellte Mittel, 2018	182
52	Überschlägige Kostenermittlung für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen vordringlicher und mittelfristiger Priorität	187

Abbildungsverzeichnis

Abbildung	Inhalt	Seite
1	Drei-Ebenen-Modell	15
2	Nahverkehrsraum Oberelbe mit Tarifzonen und wesentlichem ÖPNV-Netz	18
3	Zentrale Orte und Raumkategorien	19
4	Überregionale und regionale Achsen und Einbindung in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)	20
5	Mittel- und Oberzentren mit Verflechtungsbereichen	21
6	Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2014	23
7	Arbeitsplatzdichte und Arbeitslosenquote 2011 – 2014	23
8	Grundschulen im Schuljahr 2014/15	24
9	Oberschulen und Gymnasien im Schuljahr 2014/ 15	24
10	Untersuchungsraum des Integrierten Verkehrsmodells Dresden/ VVO (IVM)	25
11	SPNV- und SPNV-Liniennetz im Nahverkehrsraum Oberelbe	28
12	SPNV-Angebotschema Hauptverkehrszeiten 2017	30
13	Leistungsvolumen nach Netz und Betreiber im Fahrplanjahr 2017	31
14	Jahresfahrplanleistung 2017 im Bus-Regionalverkehr - Anteile der Gebietskörperschaften	35
15	Übersicht verbundintegrierter alternativer und flexibler Bedienformen 2017	44
16	Prinzipskizze einer Übergangsstelle am Beispiel Weinböhla	47
17	Durchschnittliche werktägliche Auslastung der P+R-Plätze 2010 – 2014	49
18	ÖPNV-Relationen im Nahverkehrsraum Oberelben > 500 ÖPNV-Fahrten/ Werktag	52
19	ÖPNV-Relationen in Dresden zwischen den Ortsämtern > 5.000 ÖPNV-Fahrten/ Werktag	53
20	Information zu den Pendlerzahlen	54
21	Pendlerbeziehungen von und nach Dresden 2012	55
22	Pendlerbeziehungen im Nahverkehrsraum Oberelbe ohne Dresden 2012	56
23	Modal split-Anteile des ÖPNV in den SrV-Städten im Raum Dresden sowie auf Ortsamtsebene in Dresden	57
24	Entwicklung der Modal split-Anteile des ÖPNV in Dresden und Umland von 2003 bis 2013 nach Entfernungsbereichen	58
25	Mittlere Wegelängen im ÖPNV und als Vergleichswert im MIV in den SrV-Städten im Raum Dresden	59
26	Entwicklung der Fahrgastfahrten sowie der Stammkunden-Nutzer von 2014 bis 2017	69
27	Parameter der Kundenkommunikation 2017	71
28	Internet-Anmeldeformular für Gruppenfahrten	71

29	Beispiele mobiler Auskünfte	72
30	Entwicklung der Fahrplanauskünfte im VVO	73
31	Entwicklung der Globalzufriedenheit von 2011 bis 2017	73
32	Bereiche im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >90 min zu den Oberzentren	80
33	Bereich im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >90 min zum Oberzentrum Dresden, jedoch mit Fahrzeit <90 min zum Teileroberzentrum Hoyerswerda	81
34	Vergleich der Reisezeit des ÖPNV mit der des MIV	82
35	Bereiche im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >60 min zu den Mittelzentren Dippoldiswalde und Pirna	83
36	Prozentuale Veränderungen der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Verbundraum von 2013 bis 2030	91
37	Veränderungen der ÖPNV-Relationen zwischen zentralen Orten des Verbundraumes von 2013 bis 2030	92
38	Veränderungen der ÖPNV-Relationen in Dresden von 2013 bis 2030	93
39	Netzkategorien am Beispiel des SPNV-Angebotschemas 2017	107
40	prognostizierte Nachfrageentwicklung S-Bahn Dresden im Status Quo	109
41	prognostizierte Nachfrageentwicklung RE-Verkehre (nur Binnenverkehr)	110
42	prognostizierte Nachfrageentwicklung RB-Verkehre (nur Binnenverkehr)	110
43	Anzahl der Züge je Richtung in der Spitzenstunde bei umgesetztem Zielnetz	112
44	Zielgrößen der Fahrgastentwicklung im SPNV des Verbundraumes	129
45	Regionaler Nachtverkehr an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen ab April 2018	137
46	Szenarien der Fahrgastentwicklung im ÖPNV der LH Dresden bei unterschiedlichen Steigerungen des ÖPNV-Anteiles am Modal split	141
47	Gliederung der Angebote eines vollflexiblen Flächenbetriebs	143
48	empfohlene Herangehensweise zur Umsetzung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum Oberelbe	162
49	Säulen des Landesinvestitionsprogrammes und korrespondierende Schwerpunktaufgaben	184
50	Mittelverteilung der Säulen des Landesinvestitionsprogrammes	184

Fotografie

Lars Neumann, Stefan Müller, ISUP/ Dr. Rainer Schubert, VVO/ Martin Schmidt, VVO/ Sönke Timmermann

Vorwort

Die vorliegende 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Oberelbe ersetzt die seit dem Jahr 2012 gültige Fassung.

Wie die vorangegangenen Fassungen beinhaltet auch diese das gesamte Gebiet des Nahverkehrsraums Oberelbe - die Landeshauptstadt Dresden, die angrenzenden Landkreise Meißen und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie einen großen Teil des Landkreises Bautzen. Der Nahverkehrsplan setzt damit den planerischen Rahmen für einen modernen und integrierten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Verkehrsverbund Oberelbe.

Auch diesmal ist der fortgeschriebene Nahverkehrsplan Oberelbe wieder das Ergebnis einer intensiven und konstruktiven Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und den Trägern öffentlicher Belange.

Die Bilanz, die für den Geltungszeitraum des zurückliegenden Nahverkehrsplanes gezogen werden kann, ist insgesamt sehr positiv zu betrachten.

In nahezu allen Bereichen – im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), im Regionalbusverkehr sowie im Stadtverkehr Dresden – stieg das Verkehrsangebot, was in der Gesamtbetrachtung zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen führte. Letztendlich spiegelte sich das auch in der Zunahme der Stammkunden mit einer jährlichen Zuwachsrate von 6 % bis 7 % wider. Immer mehr Menschen, insbesondere im Ballungsraum Dresden sowie entlang der angebotsseitig stark entwickelten SPNV-Strecken, nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel für ihre Wege im Berufs- aber auch Freizeitverkehr.

Doch nicht nur im Verkehrsangebot wurde in der zurückliegenden Zeit viel erreicht, sondern auch im infrastrukturellen Bereich. So konnte der Infrastrukturausbau der S-Bahn Dresden nicht zuletzt mit der Inbetriebnahme der neuen S-Bahnhöfe Dresden Bischofsplatz und Meißen Altstadt sowie der Verlegung und damit besseren ÖPNV-Verknüpfung des S-Bahnhofs Dresden-Trachau abgeschlossen werden.

Auch außerhalb der S-Bahn Dresden wurde der Zugang zum ÖPNV durch neue Zugangsstellen, wie bspw. Pulsnitz Süd oder Weinböhla Gellertstraße weiter verbessert. Der bequeme und barrierefreie infrastrukturseitige Zugang zum verbesserten Verkehrsangebot bildet die Voraussetzung für den Umstieg vom eigenen PKW zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Neben der Quantität konnte auch die Qualität des Verkehrsangebotes im zurückliegenden Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes wiederum verbessert werden. Insbesondere im elektrifizierten Schienenpersonennahverkehr verkehren moderne loksbespannte Doppelstockzüge (z. B. S-Bahn Dresden) und moderne Triebwagen vom Typ E-Talent 2 bzw. Coradia Continental. Die Einstiegshöhen betragen bei allen, auch auf den Dieselstrecken, eingesetzten Fahrzeugen ca. 600 mm. Damit sind die Fahrzeuge kompatibel zu den modernisierten Bahnsteigen auf den Regional- und S-Bahn-Strecken und bilden einen Baustein für den barrierefreien Zugang.

Der nunmehr zum dritten Mal fortgeschriebene Nahverkehrsplan widmet sich in den kommenden Jahren einer Reihe von Zukunftsthemen auf angebotsseitigem und

infrastrukturellem Gebiet aber auch im Bereich der Fahrgastinformation. Wie in allen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und sozialen Bereichen hält die Digitalisierung auch im ÖPNV schrittweise Einzug. Die Vorteile der sich auf diesem Gebiet immer dynamischer vollziehenden Entwicklungen sollen für eine Verbesserung des ÖPNV genutzt werden.

Vier Säulen bilden den planerischen Rahmen des Nahverkehrsplanes Oberelbe – das SPNV-Zielnetz 2030, das PlusBus-Netz, das P+R-Konzept sowie das Konzept zur Barrierefreiheit.

Das SPNV-Zielnetz 2030 setzt auf einen mittel- bis langfristigen Ausbau der Angebote im Eisenbahnverkehr, wobei insbesondere die aus den ländlicheren Gebieten auf den Ballungsraum Dresden zulaufenden Achsen in Richtung Riesa, Großenhain, Königsbrück, Kamenz und Bautzen weiter gestärkt und langfristig zu einem S-Bahn-Angebot ausgebaut werden sollen.

Das durch den Freistaat Sachsen geförderte PlusBus-Netz soll an den Stellen mit fehlender Infrastruktur für ein SPNV-Angebot die ländlichen Gebiete direkt mit dem Ballungsraum Dresden verbinden. Darüber hinaus sollen die PlusBus-Linien außerhalb des Ballungsraumes in den ländlichen Gebieten vertaktet, stündlich und anschlussorientiert verkehren sowie die Verknüpfung mit dem SPNV sicherstellen und den Menschen so auf wichtigen Achsen, auch außerhalb der Schulzeiten, ein adäquates und angebotsorientiertes ÖPNV-Angebot offerieren.

Das P+R-Konzept treibt den weiteren Ausbau und die Erhöhung der Stellplatzkapazitäten bereits bestehender, sehr gut nachgefragter P+R-Plätze voran und sorgt damit für eine Verbesserung des Umstiegs vom PKW auf den ÖPNV.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht bis Januar 2022 die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV vor. Für einen Großteil der Haltestellen ist das durchaus realisierbar. Allerdings ist das wegen der planerischen, baulichen und finanziellen Ressourcen aber auch wegen der verkehrlichen Bedeutung nicht für jede einzelne im Nahverkehrsraum Oberelbe liegende Haltestelle realistisch. Das PBefG sieht aus diesen Gründen in den Nahverkehrsplänen zu begründende Ausnahmetatbestände vor. Daher enthält das im Nahverkehrsplan verankerte Konzept zur Barrierefreiheit ein Punktesystem zur Ableitung der Prioritäten von Haltestellen und daraus ableitend einen Handlungsleitfaden für die Kommunen und Landkreise zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Die Fahrgastinformationen sind grundsätzlich gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip vorzuhalten. Bis zum Jahr 2022 sollen optische und akustische Informationen an mindestens allen Verknüpfungsstellen sowie in allen Fahrzeugen bereitgestellt werden. Das Zwei-Sinne-Prinzip, insbesondere die akustische Fahrgastinformation, an ÖPNV-Zugangsstellen kann hierbei auch über mobile Endgeräte praktisch umgesetzt werden.

Der Zugang zum ÖPNV wird neben den genannten infrastrukturellen und angebotsseitigen Themen in gleichem Maße vom Tarif beeinflusst. In Abhängigkeit des technischen Entwicklungsstandes wird daher zu prüfen sein, ob das bestehende Tarifsystem durch einen elektronischen Tarif ergänzt oder sogar langfristig ersetzt werden kann, um einerseits Zugangshemmnisse abzubauen und andererseits eine leistungsgerechtere Bepreisung zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen verbundraumüberschreitende Tarifangebote mit benachbarten Verkehrsverbänden sowie sachsenweite Tariflösungen entwickelt werden. In

Bezug auf den Nahverkehrsraum Oberelbe hat dabei die Zusammenarbeit mit dem ZVON zur Erarbeitung einer einheitlichen Tarifstruktur für den Landkreis Bautzen einen hohen Stellenwert.

Eine besondere Herausforderung in den kommenden Jahren wird die Stadt-Umlandbeziehung im Hinblick auf die Landeshauptstadt Dresden darstellen. Durch den ungebremsen Zuzug, die Verdichtung der Stadt und die damit einhergehenden stark steigenden Dresdner Immobilienpreise ziehen die Menschen auch verstärkt ins Dresdner Umland, arbeiten aber weiterhin in der Landeshauptstadt. Gleichzeitig steigt die Anzahl an Arbeitsplätzen in Dresden bei Verknappung und Verteuerung der Wohnsituation. Durch diese Faktoren verstärken sich seit Jahren die Pendlerströme zwischen Stadt und Umland, wobei auf Basis einschlägiger Statistiken von einer weiteren dynamischen Entwicklung auszugehen ist. Angebotsseitige und infrastrukturelle Antworten auf dieses Problem müssen durch nachhaltige Pendlerkonzeptionen gegeben werden. Für den SPNV müssen hierzu Konzepte erstellt werden, die eine Erhöhung des Angebotes und der Kapazitäten und den Ausbau der Schieneninfrastruktur nebst Elektrifizierung beinhalten. Da nicht in allen wichtigen und stark nachgefragten Pendlerachsen eine Schieneninfrastruktur vorhanden ist, müssen ebenso Busangebote mit zusätzlichen Angeboten und Kapazitäten im Rahmen der Pendlerkonzepte entwickelt werden.

Im Gegensatz zur Landeshauptstadt Dresden und deren Ballungsraum stellt die schwierige demografische Entwicklung in weiten Teilen des ländlichen Raumes den Regionalverkehr vor die Aufgabe, die Mobilitäts-Daseinsvorsorge mit betriebswirtschaftlich sinnvollen Lösungen sicherzustellen. Dabei rücken wieder verstärkt die alternativen Bedienformen in den Vordergrund. Gleichzeitig entwickeln sich auf diesem Gebiet neue Mobilitätsangebote und Mitnahmesysteme einschließlich langfristig möglicherweise autonom fahrender Fahrzeuge, welche die bislang gehandhabte manuelle Disposition obsolet machen. Die neuen Mobilitätsangebote, deren Berücksichtigung im PBefG derzeit deutschlandweit intensiv diskutiert wird, setzen bei der Disposition auf computergestützte Rechenalgorithmen. Mit Hilfe dieser können nichtliniengebundene Verkehre (free floating) so gesteuert werden, dass an virtuellen oder tatsächlichen Haltestellen Fahrgäste zusteigen und verschiedene Fahrtwünsche gebündelt werden können. Die Schnittstelle zum Fahrgast ist in erster Linie eine jeweilige Smartphone-App, wobei jeder Anbieter über eine eigene App verfügt. Somit besteht die Gefahr einer weiteren „Zersplitterung“ einzelner neuer elektronischer Dispositionssysteme. Deshalb soll der Aufbau und Betrieb eines verbundweit einheitlichen Dispositionssystems im Nahverkehrsraum Oberelbe geprüft werden.

Um den ÖPNV umweltfreundlich und nachhaltig zu gestalten, sollen die Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben fahren. Im Busbereich halten Hybrid- und reine Elektroantriebe bereits schrittweise Einzug. Auch im SPNV wird geprüft, ob und welche alternativen Antriebe auf derzeit dieselbetriebenen Strecken künftig eingesetzt werden können, wenn eine vollständige Elektrifizierung aus welchen Gründen auch immer nicht zu realisieren ist. Interessant sind hierbei die aktuellen Entwicklungen im Bereich der batterieelektrischen und der wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge.

Nachdem die Bundesregierung den Ausstieg aus der Braunkohleverstromung beschlossen und die von ihr eingesetzte Kommission „Wachstum, Strukturwandel, Beschäftigung“ ihre Arbeit aufgenommen hat, wurden in den vergangenen Wochen und Monaten zahlreiche Projekte zum Gelingen des Strukturwandels in der Braunkohleregion „Lausitzer Revier“ seitens des Freistaat Sachsen bei der Bundesregierung angemeldet. Die verkehrlich-infrastrukturellen

Projekte, wie bspw. die schienenseitige Reaktivierung der Strecke Kamenz – Hosena – Hoyerswerda, konnten wegen der Kurzfristigkeit und Dynamik der jüngsten Prozesse nur am Rande betrachtet werden. Selbstverständlich werden die in der vorliegenden 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Oberelbe grafisch dargestellten Projekte trotzdem intensiv begleitet. Die Realisierung der Infrastrukturprojekte im Rahmen des Strukturwandels wird allerdings auch außerhalb der Geltungsdauer des vorliegenden Nahverkehrsplanes liegen.

Die vorliegende 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Oberelbe bildet den Rahmen und die Basis für die Fortsetzung der guten Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe und setzt zahlreiche neue Impulse für die enormen Herausforderungen vor denen der ÖPNV in den kommenden Jahren stehen wird. Insbesondere das Spannungsfeld zwischen dem prosperierenden Ballungsraum mit starkem Fahrgastwachstum und den ländlich geprägten Gebieten mit schwächerer Fahrgastnachfrage gilt es in den kommenden Jahren vernünftig mit Nutzen und Nachhaltigkeit für beide auszutarieren. Dies schließt ausdrücklich mit ein, auf den Ebenen von Bund, Freistaat Sachsen und kommunalen Gebietskörperschaften eine ausreichende und dauerhaft tragfähige Finanzierungskulisse zu entwickeln.

1. Bestandsaufnahme

1.1. Rahmenbedingungen

In Erfüllung gesetzlicher Vorgaben hat der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) beschlossen, den Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe regelmäßig fortzuschreiben.

Die **gesetzlichen Grundlagen** für die Fortschreibung des NVP sind im Wesentlichen:

- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- das ÖPNV-Gesetz des Freistaates Sachsen (ÖPNVG)
- das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sowie die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)
- die Verordnung Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)
- das Regionalisierungsgesetz (RegG)
- das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- das ÖPNVG des Freistaates Sachsen in Verbindung mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie in Verbindung mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO)
- das Raumordnungsgesetz (ROG)
- das Sächsische Kommunale Zusammenarbeit-Gesetz (SächsKomZG)

Intensiv für den NVP genutzte **Quellen** sind:

- der Landesentwicklungsplan Sachsen 2013 (LEP)
- der Landesverkehrsplan Freistaat Sachsen 2025 (Fachplan) (LVP)
- der Bundesverkehrswegeplan
- Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien (für den Landkreis Bautzen)
- Integriertes Verkehrsmodell (IVM) Dresden/ VVO 2030 (ptv AG im Auftrag von Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO)
- System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) 2013 (TU Dresden im Auftrag von Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO)
- Verkehrsentwicklungspläne, insbesondere VEP Dresden 2025+
- Landesentwicklungsbericht Sachsen 2015 (LEB)
- Nahverkehrspläne der Nachbaraufgabenträger in Sachsen und Brandenburg sowie der angrenzenden tschechischen Region

Die nachfolgend aufgeführten, von Consultern erarbeiteten und in den Verbundgremien intensiv behandelten Konzeptionen bilden vier Säulen der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes:

SPNV-Zielnetz 2030	Bus-Grundnetz (Basis für PlusBus-Netz)	Konzeption Barrierefreiheit	P+R-Konzeption
			

Tabelle 1 Vier Säulen des Nahverkehrsplanes, beteiligte Consultingbüros und Verbände

Die planerischen Inhalte dieser Untersuchungen sind sowohl Grundlage der Bestandsanalyse (Teil 1) und stellen wesentliche Bestandteile der ÖPNV-Konzeption (Teil 4) des NVP dar.

1.2. Verbundorganisation

Zweckverband

Durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV den Landkreisen und Kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe übertragen. Zugleich ist bestimmt, dass diese flächendeckend in fünf Nahverkehrsräumen in Form von kommunalen Zusammenschlüssen zusammenarbeiten sollen.

Dem ZVOE als einem der fünf im Freistaat Sachsen bestehenden ÖPNV-Zweckverbände gehören die Landeshauptstadt Dresden sowie die Landkreise Bautzen, Meißen und Sächsische Schweiz - Osterzgebirge an.

Der Zweckverband ist eine juristische Person öffentlichen Rechts. Er ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr im Verbundgebiet. Seine Aufgabe gemäß Verbandssatzung ist es, für die Bevölkerung im Nahverkehrsraum Oberelbe mit den Verkehrsunternehmen einen attraktiven, zukunftsweisenden öffentlichen Personennahverkehr abzustimmen.

Insbesondere soll er die Integration des ÖPNV in den zusammengeschlossenen Gebietskörperschaften sicherstellen. Dies erfolgt hauptsächlich durch

- die Festlegung eines einheitlichen Tarifs, einheitlicher Tarifbestimmungen und einheitlicher Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen
- die Koordinierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet, insbesondere durch Entwicklung eines einheitlichen Verkehrsnetzes mit abgestimmten Fahrplänen der Verkehrsunternehmen

- die Koordinierung des Verbundfahrplanes und Herausgabe eines einheitlichen Fahrplanbuches in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen
- die Weiterentwicklung eines einheitlichen Vertriebs und einer einheitlichen Vermarktung für den öffentlichen Personennahverkehr
- die Vornahme der Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen
- die Aufstellung des Nahverkehrsplans

Die Integration des ÖPNV ist damit nicht nur innerhalb der einzelnen Gebietskörperschaften, sondern auch über deren Grenzen hinaus im gesamten Verbundgebiet gewährleistet.

Eine besondere Situation besteht für den Landkreis Bautzen. Dieser wurde im Zuge der Verwaltungsreform im Freistaat Sachsen per 01.08.2008 aus den bisherigen Landkreisen Kamenz und Bautzen und der bis dahin Kreisfreien Stadt Hoyerswerda gebildet und gehört nunmehr sowohl dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (in Rechtsnachfolge für den ehemaligen Landkreis Kamenz und die ehemals kreisfreie Stadt Hoyerswerda) als auch dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz - Niederschlesien (in Rechtsnachfolge für den Altkreis Bautzen) an. Aus dieser Doppelmitgliedschaft ergibt sich ein besonderer Anspruch an die Zusammenarbeit der beiden benachbarten Zweckverbände.

Die grundlegenden Entscheidungen werden in der Zweckverbandsversammlung getroffen, die mindestens zweimal jährlich zusammentritt. Die Koordination der Verbandsarbeit obliegt der Geschäftsstelle des Zweckverbandes. Nach außen vertreten wird der Zweckverband durch den Verbandsvorsitzenden.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben hat der Zweckverband die Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO) gegründet, deren alleiniger Gesellschafter er ist. Die VVO GmbH hat ihre Tätigkeit zum 01.01.2000 aufgenommen. Sie unterstützt den Zweckverband bei der Erfüllung seiner Aufgaben und bei seiner internen Verwaltung.

Mit Vertrag vom 14.05.1998 hat der Freistaat Sachsen dem ZVOE die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr im Verbundgebiet übertragen. Der Zweckverband bestellt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen die gewünschten Verkehrsleistungen.

Der Zweckverband erfüllt seine Aufgaben in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Dazu hat er mit den Nahverkehrsunternehmen am 24.05.1998 einen Kooperationsvertrag geschlossen, in dem sich diese Unternehmen zur Anwendung des einheitlichen Tarifs, der einheitlichen Tarifbestimmungen und der einheitlichen Beförderungsbedingungen verpflichten. Der Vertrag sieht auch die Aufteilung aller Fahrgeldeinnahmen unter den Verkehrsunternehmen vor, welche bei der Anwendung des einheitlichen Tarifs erzielt werden.

Drei-Ebenen-Modell

Die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs im Nahverkehrsraum Oberelbe vom Prozess der politischen Willensbildung bis zur Erbringung der Nahverkehrsleistungen entspricht dem Drei-Ebenen-Modell (Abbildung 1).

Während der SPNV entsprechend den politischen Vorgaben direkt vom Zweckverband über die VVO GmbH als dessen Managementebene bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt wird, gibt es hinsichtlich der Organisation und Finanzierung der Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV verschiedene Strukturen in den einzelnen Gebietskörperschaften des Zweckverbandes:

- die kommunalen bzw. teilweise kommunalen Verkehrsunternehmen sind entweder Tochterunternehmen kommunaler Holding-Gesellschaften oder Unternehmen der Gebietskörperschaften selbst und erhalten, soweit erforderlich, Zuschüsse von ihren Gesellschaftern;
- die kommunalen Kreisverkehrsgesellschaften bestellen den ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen und finanzieren ihn, soweit erforderlich, mit Zuschüssen der kommunalen Gesellschafter;
- weitere Verkehrsunternehmen werden direkt durch die Aufgabenträger finanziert.

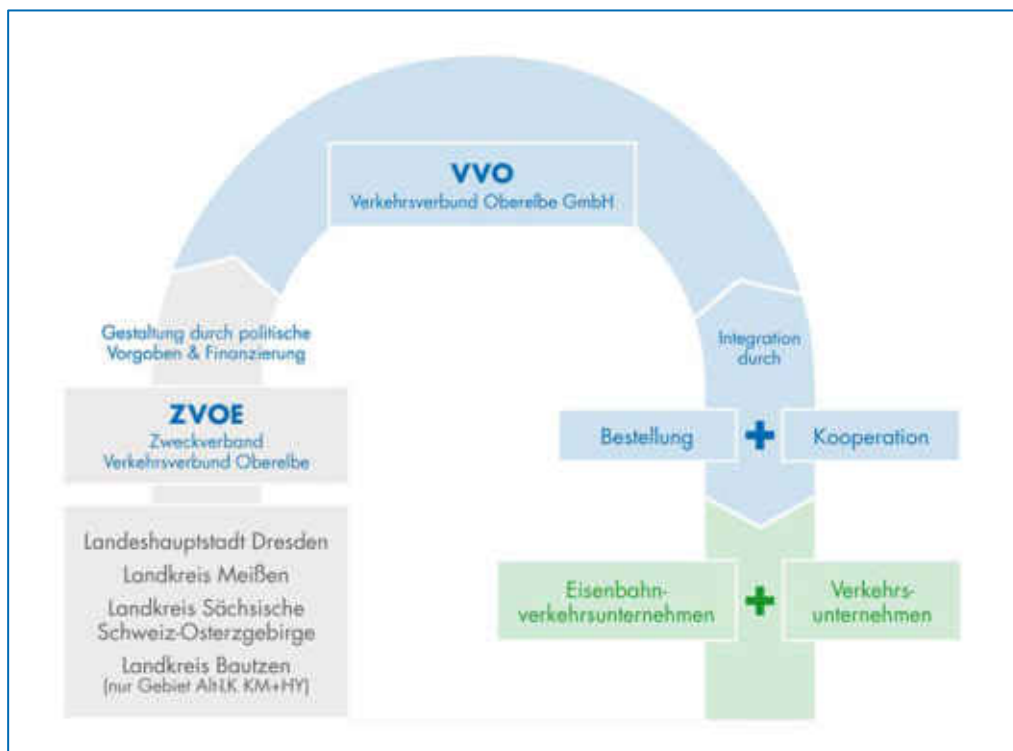


Abbildung 1: Drei-Ebenen-Modell: Politikebene (grau), Managementebene (blau), Unternehmerebene (grün)

Weitere Umsetzung

Die Gebietskörperschaften sind Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, wobei die Integration des ÖPNV vor allem im Verhältnis zum SPNV vom ZVOE sichergestellt wird.

Die Integration des ÖPNV wird gewährleistet, in dem die Gebietskörperschaften die Verkehrsleistungen auf der Grundlage einheitlicher Standards bei den Verkehrsunternehmen bestellen. Die geeignete Plattform für die einheitlichen Standards ist der Zweckverband, in dem alle zu berücksichtigenden Interessen gebündelt werden.

Es besteht die Möglichkeit, dass der ZVOE oder die VVO GmbH im Namen der Aufgabenträger die gewünschten Verkehrsleistungen bestellt, deren Erbringung überwacht und die korrekte Abrechnung kontrolliert. Die Vertragsbeziehungen bestehen dann ausschließlich zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern, ZVOE bzw. VVO treten lediglich als Vertreter der Aufgabenträger auf.

1.3. Bisherige Nahverkehrspläne

Nahverkehrsplan 1997

Der Nahverkehrsplan 1997 war der erste für den Nahverkehrsraum Oberelbe aufgestellte NVP und zugleich der erste regionale Nahverkehrsplan in den ostdeutschen Bundesländern.

Er diente als Basis für die Umsetzung zentraler Aufgaben und Rahmenbedingungen eines Verkehrsverbundes. Dazu zählen die Einführung des gemeinsamen Verbundtarifs, die Schaffung eines integrierten Taktfahrplanes als Oberelbetakt sowie die Übernahme der Aufgabenträgerschaft im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und für Regionalbuslinien, die den bisherigen SPNV ersetzen, durch den VVO.

Erste Fortschreibung 2004

Die erste Fortschreibung des NVP wurde im November 2004 von der Verbandsversammlung beschlossen und trat Mitte 2005 in Kraft. Der ursprünglich für 2002 avisierte Fertigstellungstermin wurde u.a. durch das Hochwasserereignis vom August 2002 beeinflusst, in dessen Folge zahlreiche Wiederaufbaumaßnahmen und veränderte Prioritäten von Vorhaben eine Überarbeitung der Konzeption erforderten.

Die im NVP definierten Rahmenplanungen wurden weiter konzeptionell konkretisiert und beschlossen, so das Infrastrukturprogramm 2010, das SPNV-Zielnetz 2015 sowie Konzeptionen zum grenzüberschreitenden ÖPNV mit Tschechien.

Als für den Nahverkehrsraum Oberelbe wegweisende Einzelmaßnahmen sind zu nennen:

- der Ausbau des Dresdner Knotens zwischen Dresden-Neustadt und Pirna mit Trennung von Fernverkehr und SPNV sowie Sanierung (z.B. Dresden Hbf), Verlegung (z.B. Dresden-Reick) und Neubau (Dresden Freiburger Straße) von Stationen
- die Ausweitung der S-Bahnlinie S2 bis Pirna sowie die Elektrifizierung zwischen Dresden-Neustadt und Flughafen
- Bau und Inbetriebnahme der „Arnsdorfer Kurve“ mit wesentlicher Fahrzeitverkürzung der Regionalbahnverbindung von Kamenz nach Dresden
- die Ausweitung des grenzüberschreitenden SPNV von Wochenend- und Feiertagsverkehr auf täglichen Betrieb
- die Modernisierung des Wagenparks auf den S-Bahnlinien S1 und S2
- der weitgehende Ersatz von lokbespannten Zügen durch den Einsatz von Regio-Sprintern
- die Realisierung zahlreicher Übergangsstellen und Park+Ride-Anlagen

Zweite Fortschreibung 2011

Die zweite Fortschreibung des NVP für den Nahverkehrsraum Oberelbe wurde im Oktober 2011 beschlossen und trat Mitte 2012 in Kraft. Diese Zeitschiene wurde dadurch beeinflusst, dass sich im Zusammenhang mit der Kreisgebietsreform im Freistaat Sachsen zunächst die neuen Gebietskörperschaften konsolidieren mussten. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden im Nahverkehrsplan alle statistischen Angaben sowohl nach der alten als auch nach der neuen Landkreisstruktur aufgeführt.

Relevante Rahmenbedingungen und Einzelmaßnahmen waren:

- der abschließende Ausbau des Dresdner Knotens zwischen Dresden-Neustadt und Coswig/ Meißen-Triebischtal mit Trennung von Fernverkehr und SPNV sowie Sanierung und Umbau (z.B. Dresden-Neustadt), Verlegung (z.B. Dresden-Trachau) und Neubau (Meißen-Altstadt, Dresden-Bischofsplatz und Pulsnitz Süd) von Stationen
- Bau und Inbetriebnahme des SPNV-Lückenschlusses zwischen Sebnitz und Dolni Poustevna, Betriebsstart der grenzüberschreitenden Linie U 28 Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Decin, ab Bad Schandau als Ersatz des Elbe-Labe-Sprinters
- Betreiberwechsel in verschiedenen SPNV-Teilnetzen, verbunden mit weiterer Modernisierung des Wagenparks
- die weitere Realisierung zahlreicher Übergangsstellen und Park+Ride-Anlagen

Im Kapitel 2 werden die im Geltungszeitraum der zweiten Fortschreibung umgesetzten Vorhaben und eingetretene Veränderungen benannt.

1.4. Raumordnung und Bevölkerungsstruktur

1.4.1. Charakteristik des Untersuchungsgebietes

Der Nahverkehrsraum Oberelbe umfasst die Landeshauptstadt Dresden und die angrenzenden Landkreise Meißen, Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie Teile des Landkreises Bautzen (ehemaliger Landkreis Kamenz, kreisfreie Stadt Hoyerswerda). Hier leben aktuell 1,2 Mio. Einwohner. Der Nahverkehrsraum besteht im Wesentlichen aus dem Ballungsraum Oberes Elbtal (ca. 760.000 Einwohner) mit der Landeshauptstadt Dresden als Oberzentrum und den nicht verdichteten ländlichen Räumen im Umfeld mit den im folgenden Kapitel benannten zentralen Orten.

Der Nahverkehrsraum mit allen SPNV-Strecken und weiteren wichtigen ÖPNV-Verbindungen ist in Abbildung 2 dargestellt.

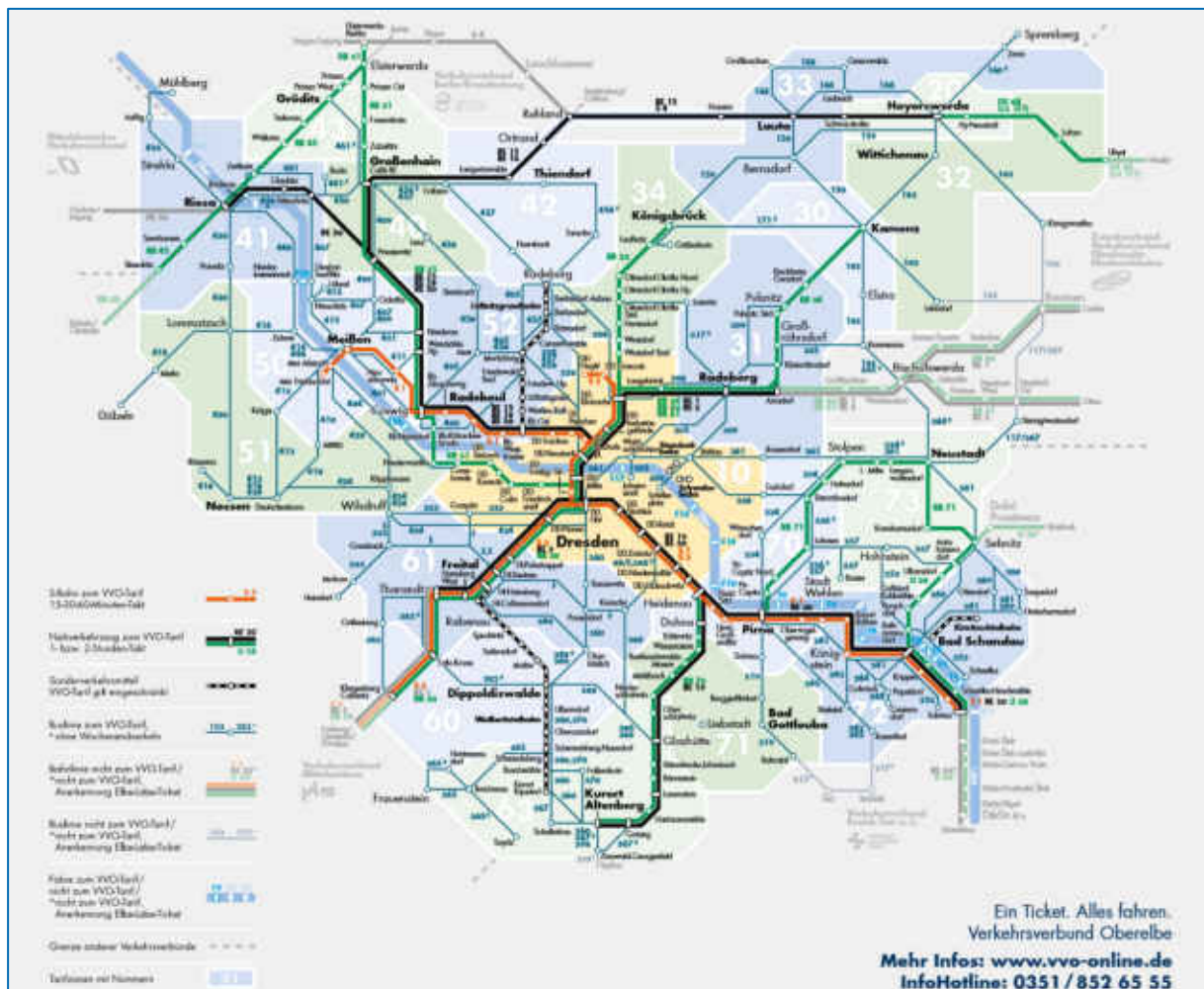


Abbildung 2: Nahverkehrsraum Oberelbe mit Tarifzonen und wesentlichem ÖPNV-Netz

1.4.2. Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen

In Sachsen besteht eine zentralörtliche Gliederung in drei Stufen: Ober-, Mittel-, und Grundzentren. Diese Zentren sollen je nach ihrer Bedeutung zentrale Funktionen für ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche übernehmen und entsprechend entwickelt werden. Die Verkehrsinfrastruktur wird deshalb auf die zentralen Orte ausgerichtet werden. Insbesondere ist dabei die Erreichbarkeit aus den Verflechtungsbereichen durch öffentliche Verkehrsmittel zu sichern. Die Festlegung der Ober- und Mittelzentren erfolgt im Landesentwicklungsplan Sachsen. Die Grundzentren werden durch die Regionalpläne der Planungsverbände bestimmt. Je nach örtlicher Situation können benachbarte Orte auch gemeinsam zentrale Funktionen übernehmen.

Innerhalb des Nahverkehrsraumes ist die Landeshauptstadt Dresden alleiniges Oberzentrum. Die Stadt Hoyerswerda bildet gemeinsam mit Bautzen und Görlitz einen Oberzentralen Städteverbund. Zehn Städte sind als Mittelzentren eingestuft. Weitere 25 Städte und Gemeinden haben die Funktionen eines Grundzentrums ganz oder in Kooperation mit benachbarten Kommunen zu erfüllen. Darüber hinaus werden einigen Gemeinden besondere Funktionen der Kategorien „Bildung“, „Gesundheit“, „Gewerbe“, „Sport“ und „Tourismus“ zuerkannt, unabhängig davon, ob sie als Grundzentrum eingestuft sind oder nicht. In der Anlage 1 ist die

entsprechende Einstufung und Kategorisierung aufgelistet. Aus der Abbildung 3 sind die Zentralen Orte und Raumkategorien des Verbundraumes sowie der sächsischen Nachbarregionen ersichtlich. Grundzentren sind hier nicht namentlich aufgeführt. Grundzentren sind hier nicht namentlich aufgeführt.

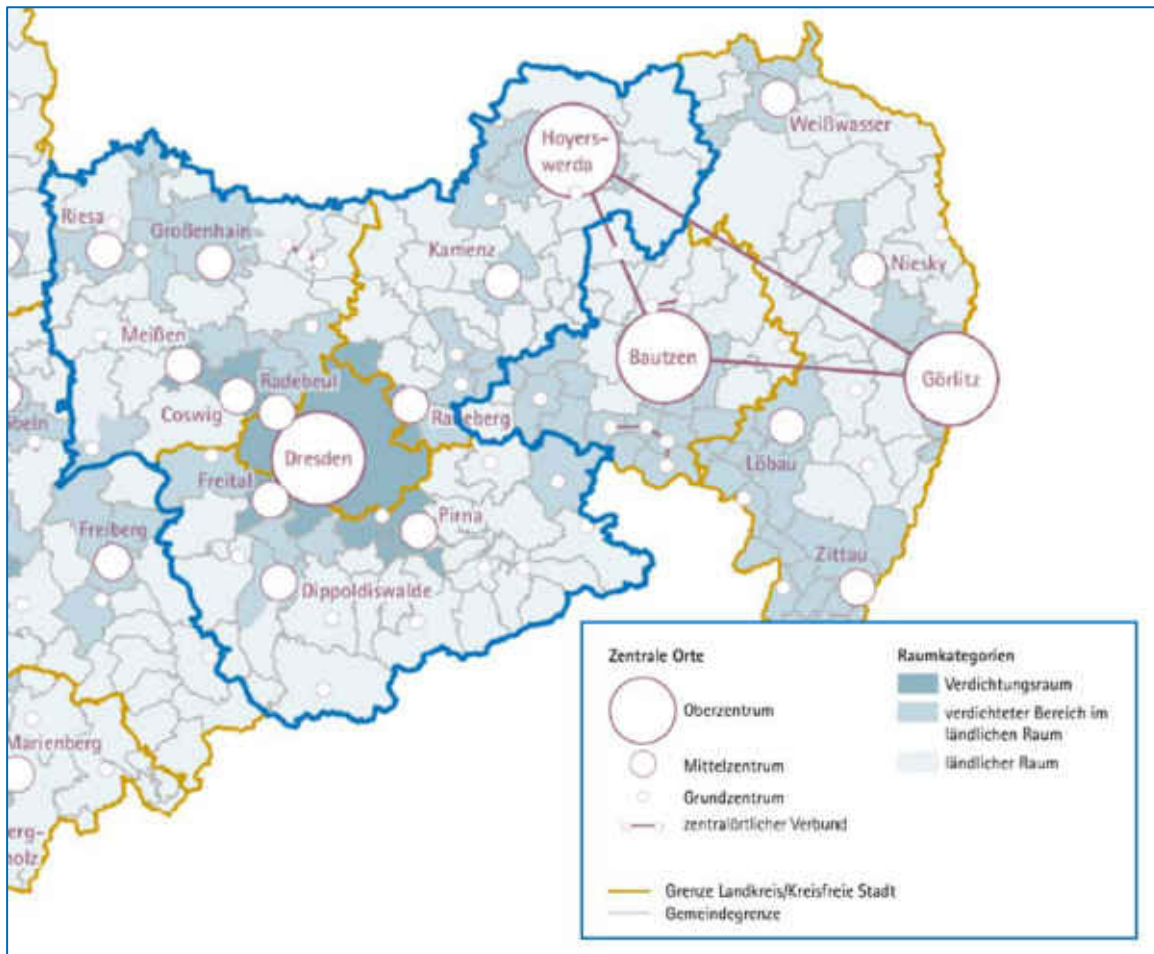


Abbildung 3: Zentrale Orte und Raumkategorien, Quelle: LEB 2015

Der Großraum Dresden ist einer der drei in der Landesentwicklungsplanung ausgewiesenen Verdichtungsräume im Freistaat Sachsen. Dieser erstreckt sich entlang der Elbe von Meißen bis Pirna, südlich und nördlich dieser Achse bis Freital und Ottendorf-Okrilla bzw. Radeberg. Den Grundsätzen und Zielen des LEP folgend ist in den Verdichtungsräumen ein leistungsfähiger ÖPNV zu entwickeln.

Die Gebiete außerhalb des verdichteten Raumes werden als ländlicher Raum eingestuft. Dieser weist wiederum im Nahverkehrsraum zahlreiche Verdichtungsansätze auf. In der Abbildung 3 sind diese hervorgehoben.

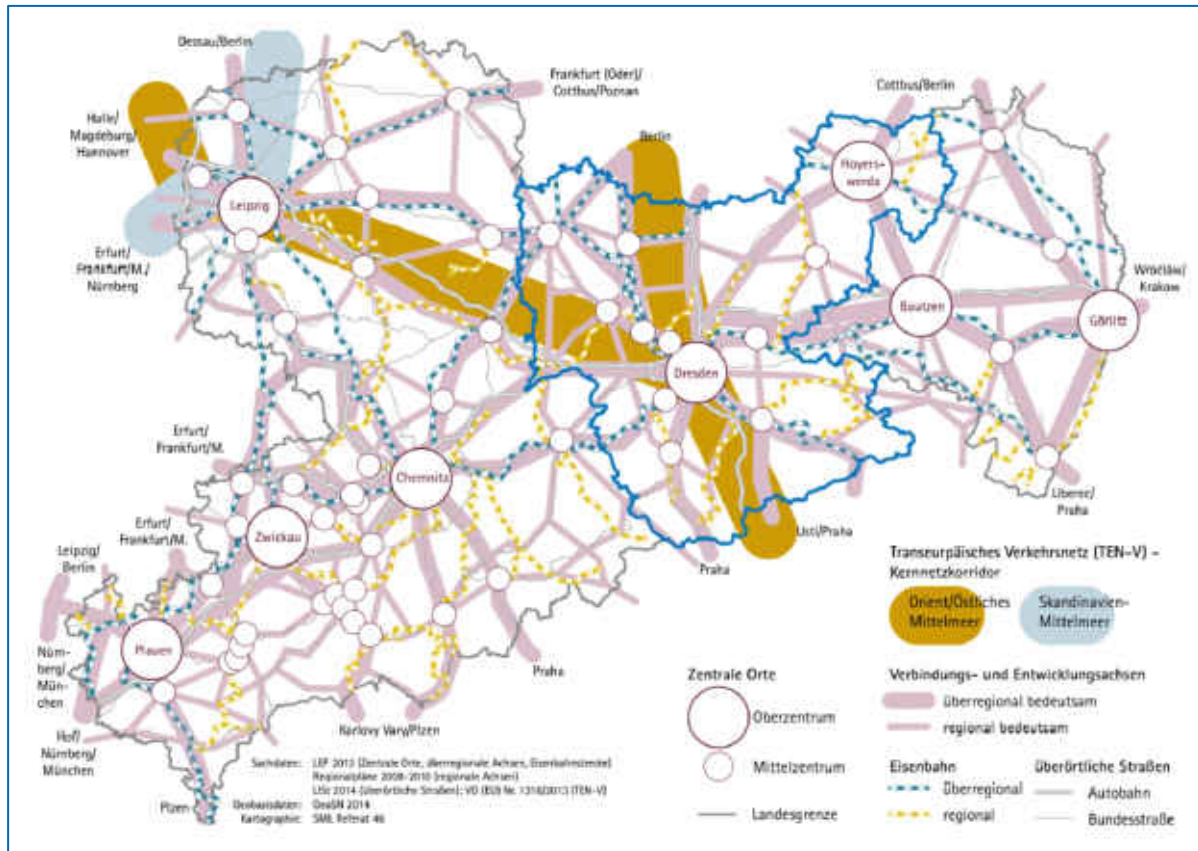


Abbildung 4: Überregionale und regionale Achsen und Einbindung in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), Quelle: LEB 2015

Im sächsischen Landesentwicklungsplan (LEP) werden neben den zentralen Orten überregionale Verbindungsachsen ausgewiesen, deren Verlauf über die Mittelzentren des Nahverkehrsraumes Oberelbe und der benachbarten Nahverkehrsräume bestimmt wird. Ergänzend dazu sind in den Regionalplänen regionale Verbindungs- und Entwicklungsachsen definiert. Diese orientieren sich im Wesentlichen an den regionalen Nahverkehrsachsen zwischen den Mittelzentren untereinander sowie den Achsen der Unterzentren mit dem dazugehörigen Mittelzentrum. Entlang dieser Achsen, vor allem an den Eisenbahnstationen, soll sich die Siedlungsentwicklung konzentrieren.

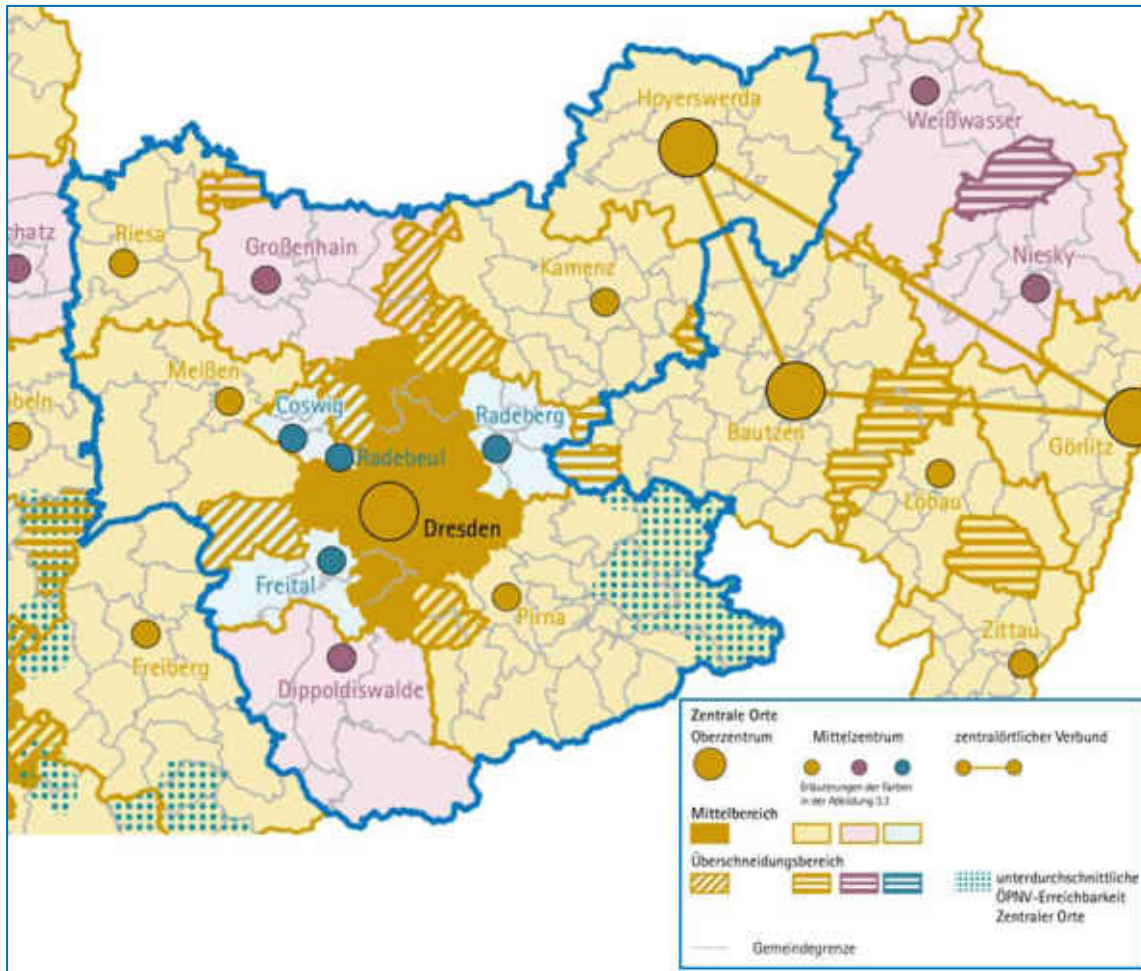


Abbildung 5: Mittel- und Oberzentren mit Verflechtungsbereichen, Quelle: LEB 2015

Die in der Abbildung 5 dargestellten Verflechtungsbereiche sowie deren Überschneidungen sind bedeutsam für die Zuordnung, d.h. auch die relevante ÖPNV-Anbindung, eines Ortes zu einem Mittel- oder Oberzentrum.

Das im Osten des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (Raum Neustadt/Sa. / Sebnitz) gepunktet dargestellte und im LEB als „unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit Zentraler Orte“ bezeichnete Gebiet ist so zu interpretieren, dass hier insbesondere aufgrund topografischer Besonderheiten einzelne Zielvorgaben der zeitlichen Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums (hier Pirna) nicht eingehalten werden können. Es wird hier auf Kapitel 2 verwiesen.

Im benachbarten brandenburgischen Gebiet sind hinsichtlich der Zentralen Orte die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg berücksichtigt.

1.4.3. Strukturdaten

Die Verkehrsnachfrage wird neben der Verkehrsnetz- und Angebotsstruktur auch durch die jeweilige Raum- und Siedlungsstruktur bestimmt. Zu deren Beschreibung wurden auf der Grundlage der Sächsischen Gemeindestatistik des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen die Anzahl der Einwohner, Arbeitsplätze sowie der Schulplätze als wichtige Kenngrößen für den Bezugshorizont 2016 erfasst.

Stadt/Landkreis	Fläche [km ²]	Einwohner	Arbeitsplätze ¹	Schüler ²
Dresden, Stadt	328	543.825	246.809	68.262
Bautzen (anteilig)	1.430	171.024	59.540	18.481
Meißen	1.453	245.244	86.569	27.294
Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	1.654	247.412	75.681	25.738
Nahverkehrsraum	4.865	1.207.505	468.599	139.775

¹ Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort

² Anzahl der Schüler der allgemeinbildenden sowie berufsbildenden Schulen

Tabelle 2: Ausgewählte Strukturdaten - Bezugshorizont 2016 Quelle: Regionaldaten Gemeindestatistik 2016 Sachsen, Statistisches Landesamt

Das Bezugsjahr der statistischen Angaben in der letzten (zweiten) Fortschreibung des Nahverkehrsplanes war das Jahr 2006. Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt die Veränderungen dieser Angaben im Zeitraum von 2006 bis zum jüngsten verfügbaren Analysejahr 2016.

Stadt/Landkreis	Einwohnerentwicklung 2006-2016		Arbeitsplatzentwicklung 2006-2016		Schülerentwicklung 2006-2016	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Dresden, Stadt	+ 39.030	+ 7,7%	+ 35.227	+16,6%	+ 1.862	+2,8%
Bautzen (anteilig)	- 19.038	- 10,0%	+ 6.368	+12,0%	- 2.366	- 11,3%
Meißen	- 16.451	- 6,3%	+ 8.161	+10,4%	- 1.311	- 4,6%
Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	- 12.313	- 4,7%	+ 9.301	+14,0%	- 1.925	- 7,0%
Nahverkehrsraum	- 8.772	- 0,1%	+ 59.057	+14,4%	- 3.740	- 2,6%

Tabelle 3: Ausgewählte Strukturdaten – Entwicklung 2006 – 2016

Mit einem minimalen Rückgang um 0,1% ist die Einwohnerzahl des Verbundraumes insgesamt nahezu konstant geblieben, jedoch zeigt sich ein stark differenziertes Bild. Einwohnerzuwächsen in Dresden und im Dresdner Umland stehen starke Rückgänge in peripheren Bereichen der Landkreise gegenüber. Dies verdeutlicht auch die aus dem Landesentwicklungsbericht stammende nachstehende Grafik, welche die Entwicklung von 2011 bis 2014 gemeindekonkret darstellt.

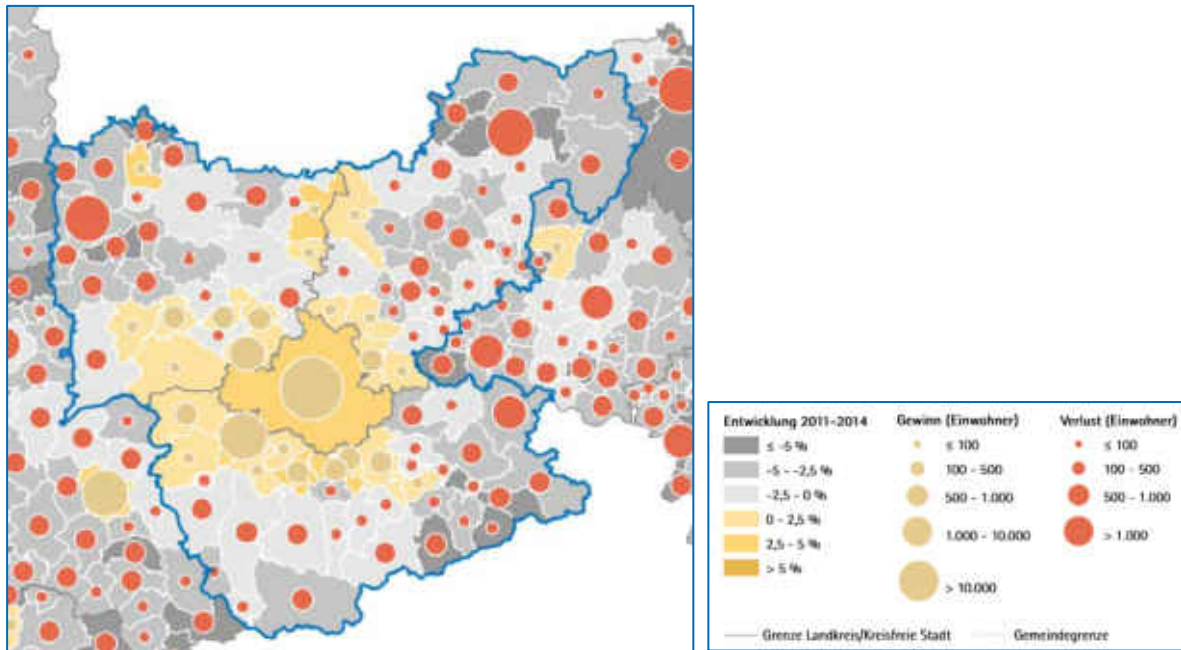


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2014, Quelle: LEB 2015

Grundsätzlich angestiegen ist die Zahl der Arbeitsplätze. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht die Arbeitsplatzdichte im Verbundraum sowie die zwischen 2010 und 2014 deutlich rückläufigen Arbeitslosenquoten, welche mit der Zunahme der Arbeitsplätze korrespondiert.

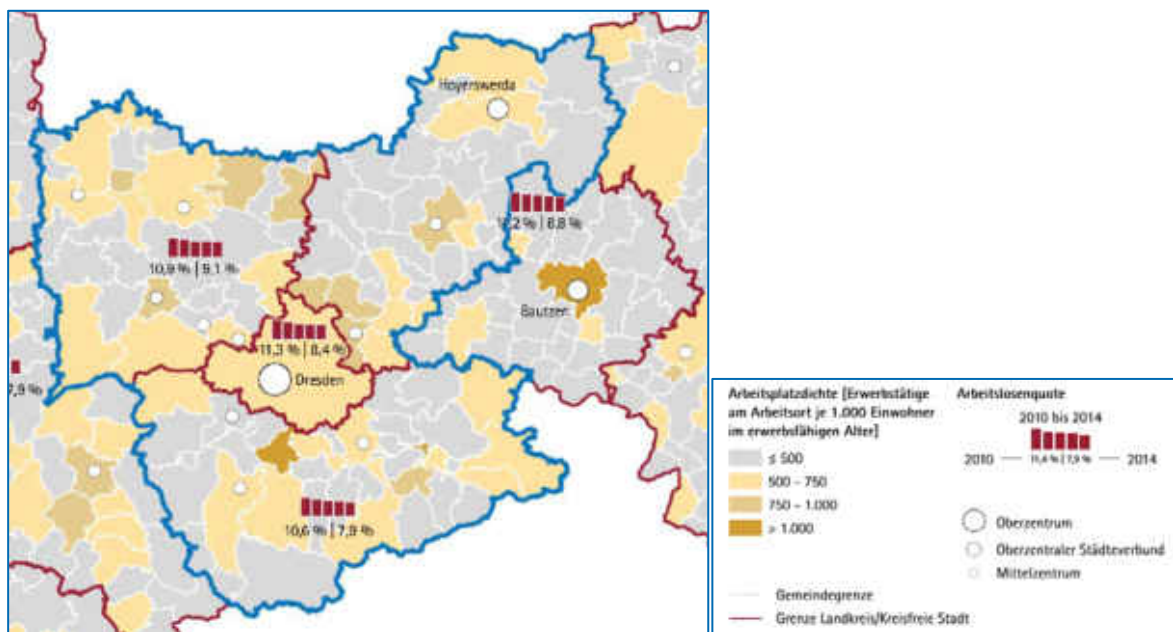


Abbildung 7: Arbeitsplatzdichte und Arbeitslosenquote 2011 – 2014, Quelle: LEB 2015

Die Schülerzahlen haben sich in den einzelnen Schultypen und Regionen stark unterschiedlich entwickelt.

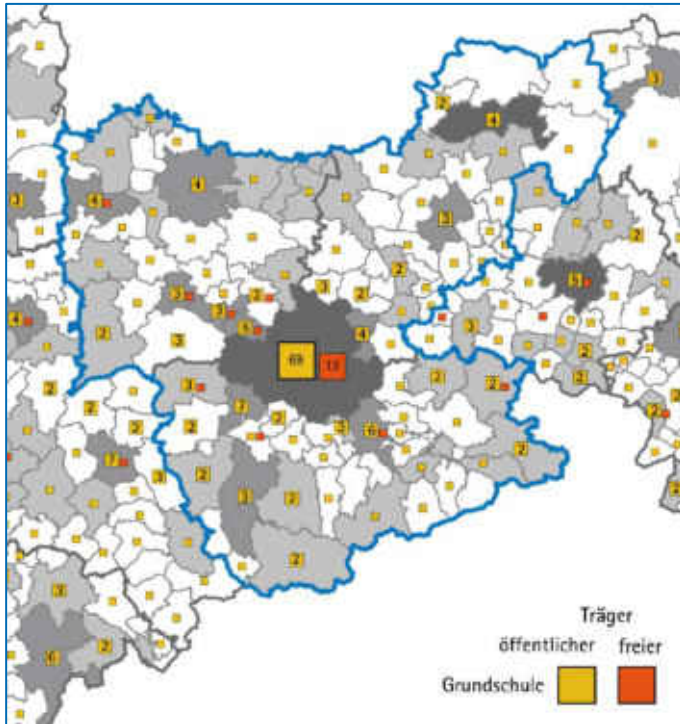


Abbildung 8: Grundschulen im Schuljahr 2014/15, Quelle: LEB/ Sächsische Schuldatenbank

Zwischen 2006 und 2015 hat sich die Zahl der Grundschulen im Nahverkehrsraum von 267 auf 227 verringert, wobei die Zahl in der Landeshauptstadt Dresden zunahm.

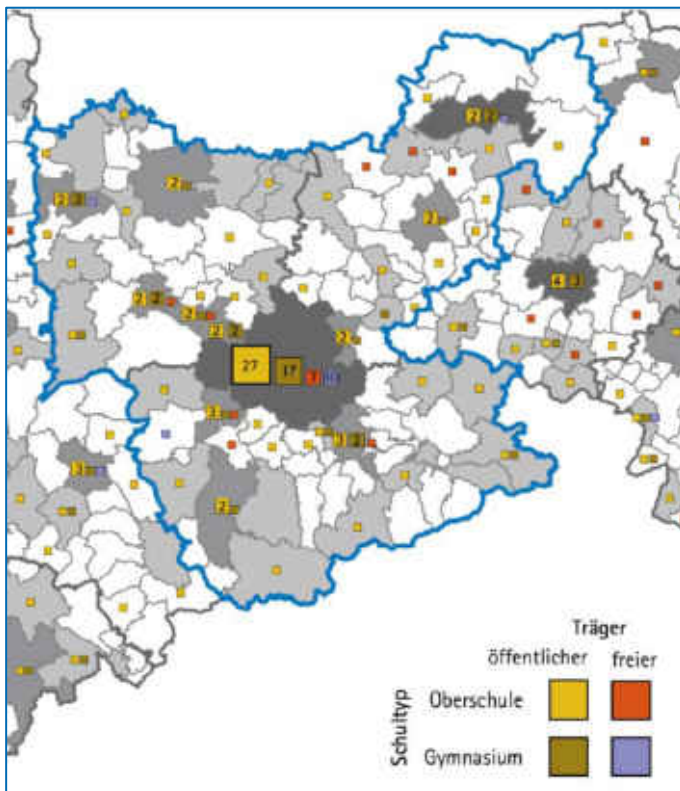


Abbildung 9: Oberschulen und Gymnasien im Schuljahr 2014/ 15, Quelle: LEB/ Sächsische Schuldatenbank

Die Zahl der Oberschulen hat sich zwischen 2006 und 2015 von 158 auf 99 sehr stark verringert. Auch hier ist in Dresden der gegenteilige Trend zu verzeichnen.

Dagegen hat sich die Zahl der Gymnasien im Verbundraum in diesem Zeitraum von 47 auf 50 leicht erhöht.

Starke Veränderungen gab es auch bei berufsbildenden Schulen. Insgesamt fanden aufgrund der demografischen Entwicklung der 90er Jahre hier zuletzt ein starker Schülerrückgang und eine Konzentration der Standorte statt, wobei stark unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Schularten zu verzeichnen waren.

Diese in relativ kurzen Betrachtungszeiträumen stark schwankenden Schülerzahlen belegen die enorm hohen Herausforderungen, aber – auch im Zusammenhang mit der Erholung des Arbeitsmarktes – auch die Chancen des ÖPNV im Verbundraum.

1.4.4. Verkehrszelleneinteilung

Die Analyse der Strukturen des Nahverkehrsraumes und die Berechnung der Verkehrsnachfrage erfordern dessen Einteilung in Verkehrszellen. Diese basiert auf dem gemeinsam von der Landeshauptstadt Dresden, der DVB AG und dem VVO beauftragten und durch die PTV Transport Consult GmbH erstellten **Integrierten Verkehrsmodell (IVM) Dresden/ VVO 2030** (Analysejahr 2013, Prognosehorizont 2030). Das Modell umfasst rund **950 Verkehrszellen** (darunter 552 in der Landeshauptstadt Dresden), es bildet das gesamte Verbundgebiet sowie – auf Grund der starken verkehrlichen Verflechtungen – zusätzlich die Räume Freiberg und Bischofswerda ab.

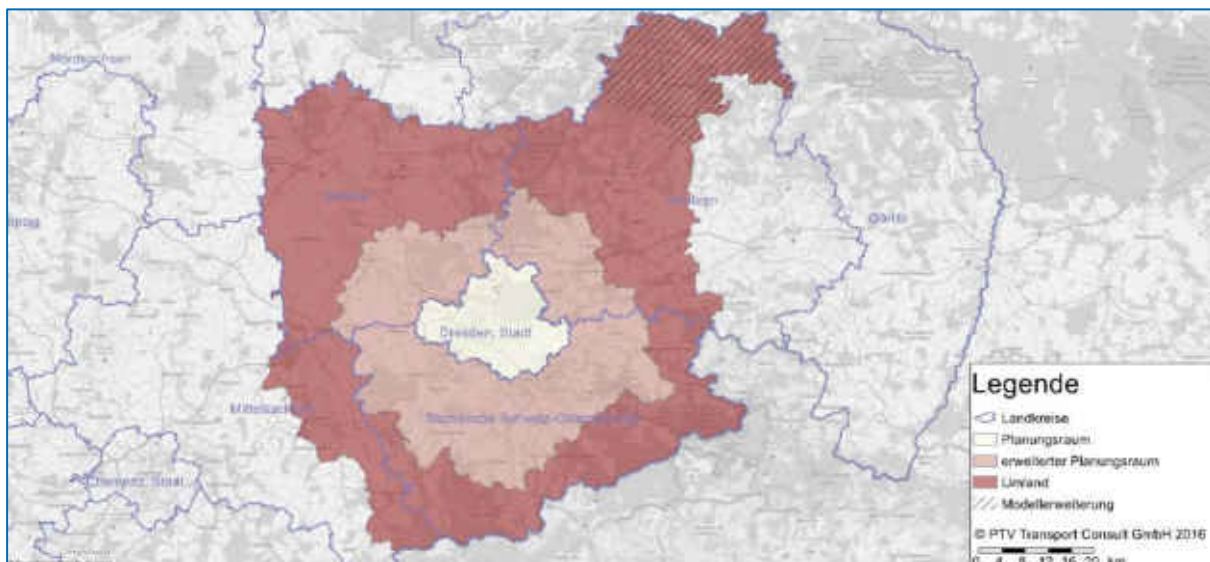


Abbildung 10: Untersuchungsraum des Integrierten Verkehrsmodells Dresden/ VVO (IVM), PTV

1.5. ÖPNV-Angebot

1.5.1. Überblick

Das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum ist wie folgt strukturiert:

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Regionalbusverkehr
- Straßen-/Stadtbahnverkehr
- Stadtbusverkehr
- Elbfähren
- Sonderverkehrsmittel.

Dabei stellt der SPNV als schnelles Regionalverkehrsmittel die Verbindung zwischen Ober- und Mittelzentren her, die Straßen-/ Stadtbahn ist das Massenverkehrsmittel im Ballungsraum und der Bus übernimmt die Flächenerschließung sowie Zubringerfunktion. Außerdem wird durch den Regionalbus die Verbindung benachbarter Ober- bzw. Mittelzentren dort hergestellt, wo keine adäquate SPNV-Verbindung vorhanden ist.

Das ÖPNV-Grundangebot in der Region wird durch den SPNV bereitgestellt. Das Oberzentrum Dresden, die Stadt Hoyerswerda als Teil des Oberzentralen Städteverbundes Bautzen - Görlitz - Hoyerswerda und alle Mittelzentren sind in das SPNV-Netz eingebunden. In der Landeshauptstadt Dresden, im Mittelzentrum Riesa sowie im Grundzentrum Bad Schandau ist der direkte Zugang zum Eisenbahnfernverkehr möglich.

Zum ÖPNV-Grundangebot zählt auch das neu entwickelte PlusBus-System. Der weitere Regionalbusverkehr erfüllt Verbindungsfunktionen zwischen den zentralen Orten unterschiedlicher Kategorien, die Funktion der Flächenerschließung mit Bezug auf die zentralen Orte sowie Zubringerfunktionen zum SPNV.

Die Straßen-/Stadtbahn der Landeshauptstadt Dresden bedient die Hauptverkehrsrelationen innerhalb des Stadtgebietes. Sie verbindet die Innenstadt mit den Stadtteilzentren und den großen Wohnstandorten. Darüber hinaus stellt sie die unmittelbare Verbindung der Mittelzentren Coswig und Radebeul untereinander sowie mit dem Oberzentrum Dresden her und ist in diesen Städten zugleich innerstädtischer ÖPNV-Träger. Die Straßenbahn zwischen Bad Schandau und Lichtenhainer Wasserfall sichert die Erschließung des Kirnitzschtales und hat vor allem Bedeutung für den Tourismusverkehr innerhalb des Nationalparks Sächsische Schweiz.

Die wesentlichen Funktionen des Stadtbusverkehrs in der Landeshauptstadt Dresden sind die Zubringerfunktion, die Feinerschließung sowie die Gewährleistung wichtiger tangentialer und teilweise radialer Verbindungen, die nicht vom Schienenverkehr angeboten werden. Auf besonders stark nachgefragten Stadtbusrelationen ist der Bau von Straßenbahnneubaustrecken geplant (siehe Kapitel 4).

Die in weiteren 12 Städten betriebenen Stadtbusverkehre stellen vor allem die Verbindung von Stadtteilen mit der Stadtmitte bzw. dem Bahnhof her.

Die insgesamt 17 betriebenen Elbfähren verbinden an Stelle von Brücken durch die Elbe getrennte benachbarte Orte bzw. Stadtteile, davon 14 zum VVO-Tarif.

Zur Kategorie der Sonderverkehrsmittel gehören zwei dampfbetriebene Schmalspurbahnen, der City-Bus Meißen (ab 2011 Stadtrundfahrt Meißen), die Kirnitzschalbahn, die beiden

Bergbahnen in der Landeshauptstadt Dresden sowie der Personenaufzug Bad Schandau – Ostrau.

Kenndaten der Verkehrsträger und -arten können der Tabelle 4 und den Anlagen 3 bis 11 entnommen werden.

Verkehrsträger/-art	Linienanzahl	Jahresfahrplanleistung (Mio. Fpl-km)
Schienerpersonennahverkehr	25	9,3
Regionalbusverkehr	189	21,8
Straßen-/Stadtbahnverkehr	12	13,4
Stadtbusverkehr	68	18,4
– Dresden	31	13,4
– Hoyerswerda	4	0,5
– übrige Städte	33	4,5
Elbfähren	14 (zzgl. 3 ohne VVO-Tarif)	
Sonderverkehrsmittel	4	
– Kirnitzschtalbahn	1	0,1
– Bergbahnen	2	
– Personenaufzug	1	

Tabelle 4: Verkehrsträger und -arten - Ausgewählte Kenndaten (Fahrplanstand 2017)

1.5.2. Schienenpersonennahverkehr

Die SPNV-Linien des Verbundraumes zum Analysejahr 2016 werden in Abbildung 11 dargestellt. Für die einzelnen Linien sind zusätzlich die jeweiligen Takte angegeben. Linien im Halbstundentakt werden durch zwei Striche dargestellt. Zusätzlich ist das Angebot des Schienenpersonenfernverkehrs auf den beiden Achsen Leipzig – Riesa – Dresden und Berlin – Elsterwerda – Dresden – Bad Schandau – Prag in vereinfachter Form mit abgebildet.

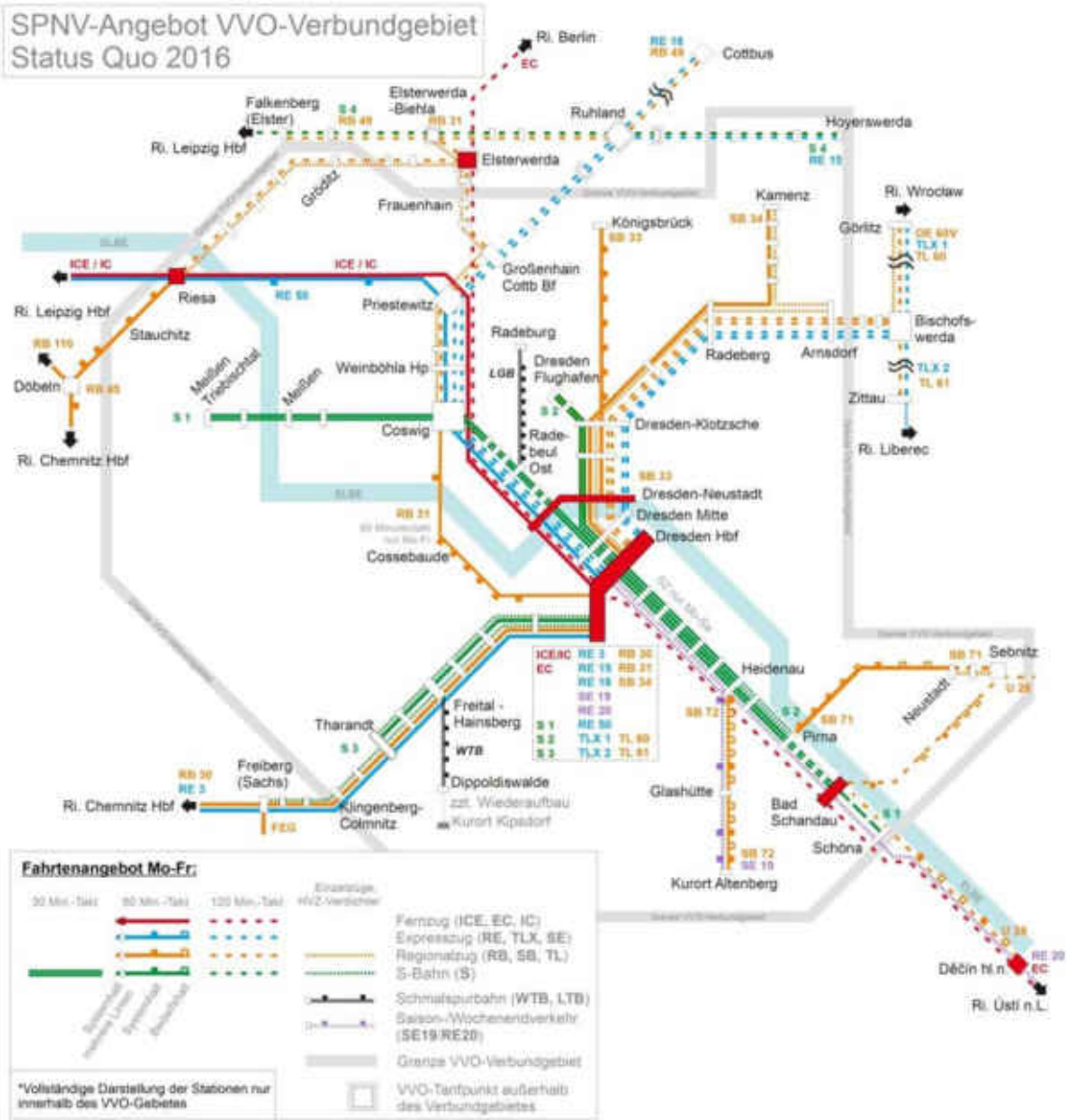


Abbildung 11: SPNV- und SPNV-Liniennetz im Nahverkehrsraum Oberelbe (Stand 2016)

Die SPNV-Linien im VVO-Gebiet lassen sich in Abhängigkeit ihrer Verbindungsfunktion und Erschließungswirkung nach drei Produktkategorien klassifizieren:


Produktkategorie	Merkmale
Regionalexpress (RE)	Halt nur an ausgewählten Unterwegsstationen, überregionale Bedeutung, Herstellung schneller Verbindungen zwischen den Oberzentren
Regionalbahn (RB)	Halt an allen Unterwegsstationen, innerhalb des S-Bahnnetzes an ausgewählten Unterwegsstationen, Anbindung des ländlichen Raumes an die Mittel- und Oberzentren
S-Bahn 	Halt an allen Unterwegsstationen, verkehrt innerhalb des Ballungsraumes „Oberes Elbtal“, Linientakt mindestens 30 min

Tabelle 5: Produktkategorien im SPNV

Zwischenzeitlich wurde den in den Fahrplanmedien verwendeten Liniennummern eine EVU-spezifische Kurzbezeichnung vorangestellt, z.B. SB 33. Dieses uneinheitliche Bild war für den Fahrgast unübersichtlich, deshalb erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wieder die Vereinheitlichung auf die Produktbezeichnung RB und RE.

Der Dresdner Ballungsraum und das Elbtal werden von drei S-Bahn Linien mit vielen Halten und überwiegend im 30-min Takt bedient. Die S 1 ist zwischen Meißen-Triebischtal und Pirna in der Hauptverkehrszeit auf einen ca. 15-min-Takt verdichtet.



Foto 1: Halt der S 2 in Dresden-Mitte auf dem Weg zum Flughafen

Es bestehen stündliche Angebote im Regionalexpressverkehr in Richtung Bischofswerda, Chemnitz, Großenhain (alle durch RB-Leistungen ergänzt) und Riesa/Leipzig. Dazu kommen vier Linien im Dieselnetz VVO, zwei sonstige RB-Linien (Chemnitz – Riesa, Rumburk – Sebnitz – Děčín), zwei saisonale RE-Linien und zwei dampfbetriebene Schmalspurbahnen.

Die Abbildung 12 zeigt das SPNV-Angebotschema in den Hauptverkehrszeiten.

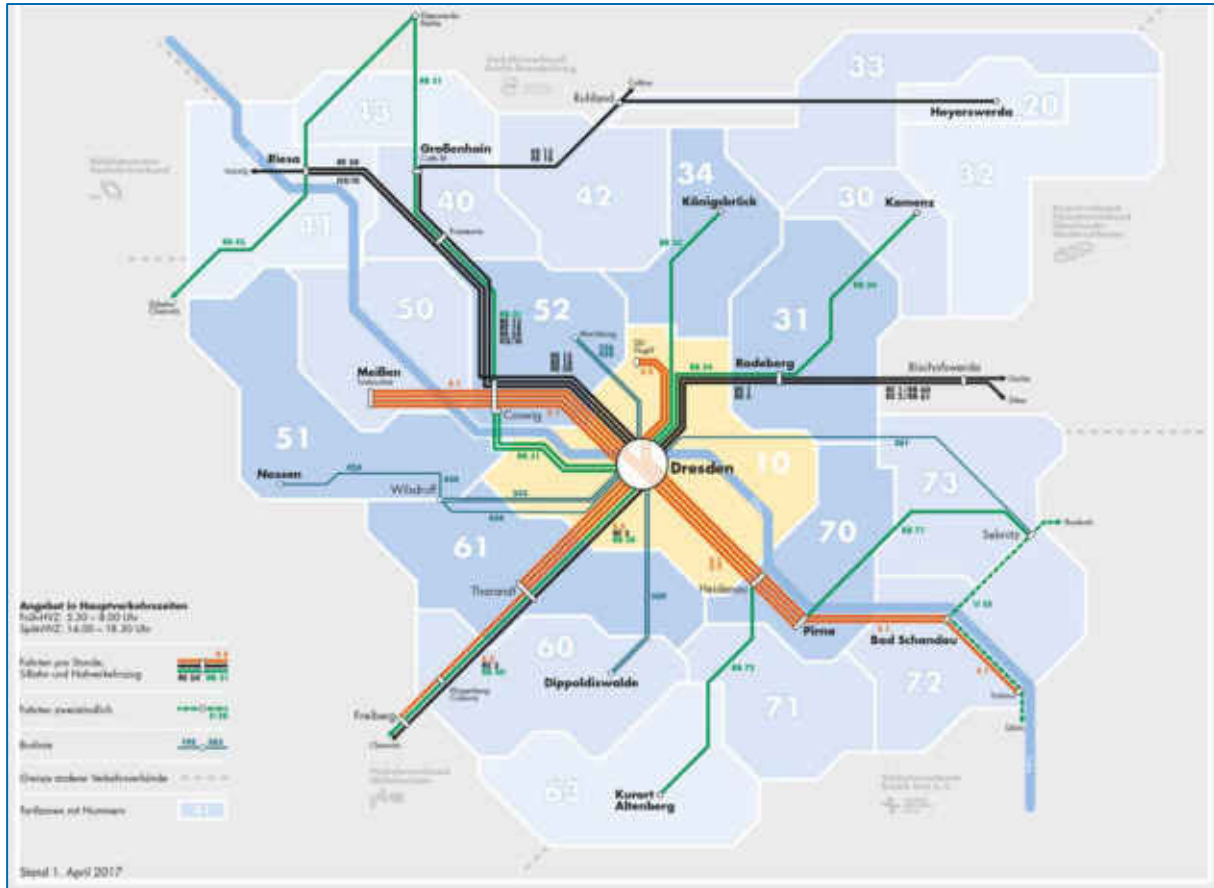


Abbildung 12: SPNV-Angebotschema Hauptverkehrszeiten 2017

Das SPNV-Liniennetz besitzt eine Radialstruktur und ist im Wesentlichen auf das Oberzentrum Dresden ausgerichtet. Die meisten RB bzw. RE-Linien beginnen in Dresden Hbf. Ausnahmen sind:

- die Linie RB 33 (Dresden – Königsbrück), die in Dresden-Neustadt beginnt (eine Verlängerung bis Dresden Hbf ist geplant, siehe Kapitel 4)
- die Linien RB 71 (Pirna – Sebnitz) und RB 72 (Heidenau – Altenberg)
- sowie die tangentialen Linien U28 (Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Schöna – Děčín), der VVO-Abschnitt der S4 des MDSB (Lauta – Hoyerswerda) sowie die Linie RB 45 (Chemnitz – Riesa – Elsterwerda).

In der Anlage 3.1 sind die SPNV-Linien bezüglich des Fahrplanvolumens und Angebotes für die Tagesarten Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage aufgeführt.

Im Fahrplanjahr 2017 sind folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung von Leistungen beauftragt:







Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Partner im Verbund	Sitz	Logo	Netze
DB Regio AG, Regio Südost	Leipzig		S-Bahn, Saxonia, Nationalparkbahn (+ČD)
DB Regio AG, Regio Nordost	Potsdam		Elbe-Elster-Netz
Bayerische Oberlandbahn (BOB)/ Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) (transdev)	Holz- kirchen/ Leipzig		E-Netz Mittelsachsen
Städtebahn Sachsen GmbH (SBS)	Dresden		Dieselnetz
Die Länderbahn GmbH (DLB) – trilex (Netinera)	Viechtach		Ostsachsen-Netz
Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG)	Moritzburg		Schmalspurbahnen

Tabelle 6: Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verbund (Stand 2017)

Das Leistungsvolumen gliedert sich wie folgt:

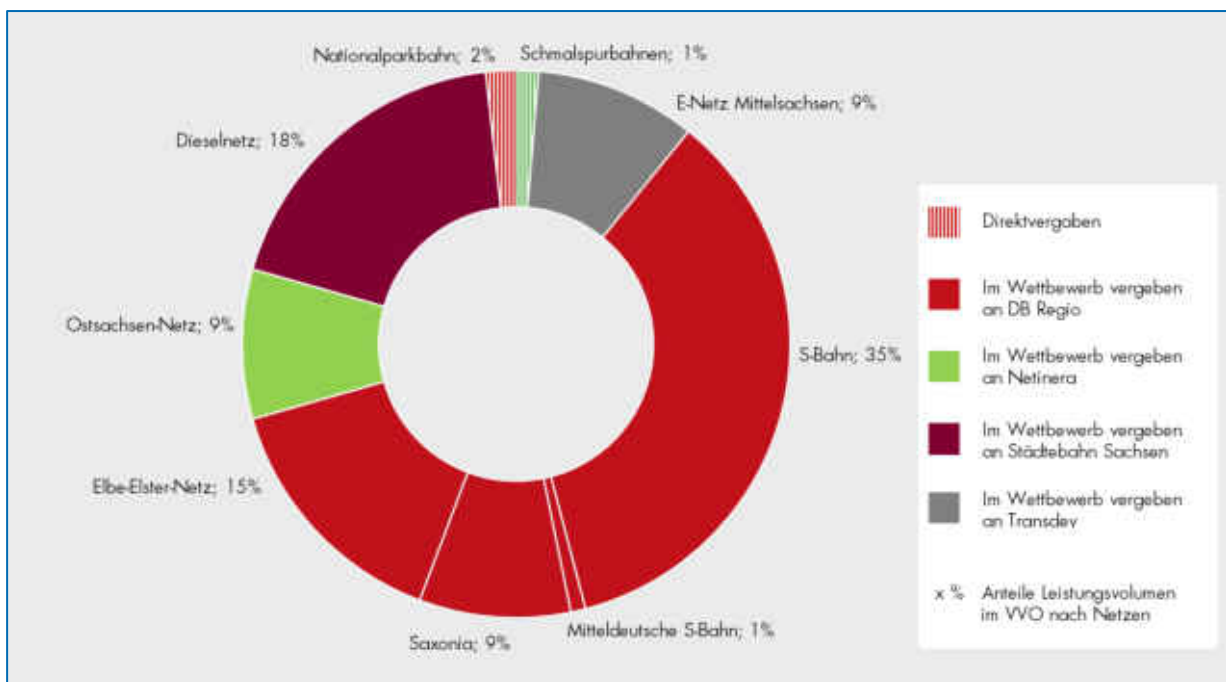


Abbildung 13: Leistungsvolumen nach Netz und Betreiber im Fahrplanjahr 2017

Das aktuelle Angebotsvolumen der SPNV-Leistungen beträgt derzeit 9,22 Mio. Zugkm (zzgl. 0,12 Mio Zugkm Schmalspurbahnen). Der Anteil der einzelnen Verkehrsverträge an der Gesamtfahrplanleistung ist in Abbildung 13 dargestellt. Demnach ist die aktuelle Ausschreibungslandschaft durch Kleinnetze geprägt.

In der Laufzeit des des NVP stehen die meisten Verträge zur Neuvergabe an. Künftig sollen Synergien u.a. bezüglich Rollmaterial und Nachfrage durch weniger, größere Netze ausgenutzt werden. Dazu wird auf das Kapitel 4.3.11 verwiesen.

Aktueller Fahrzeugeinsatz

Mittlerweile sind auf allen Linien ausschließlich moderne Nahverkehrsfahrzeuge im Einsatz. Die elektrischen Talent 2-Triebzüge und die Doppelstockwagen der S-Bahn sind im Schnitt höchstens zehn Jahre alt. Die Dieseltriebwagen (Desiro Classic) sind wesentlich älter (Baujahr ab ca. 2000), Modernisierung erforderlich). Wesentlich älter sind die auf der Linie S 2 und fallweise auf den Strecken des Elbe-Elster-Netzes eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 143 (Baujahr um 1990). Aufgrund des fortgeschrittenen Alters und der nicht vorhandenen Rekuperationsfähigkeit ist ein Ersatz dieser Baureihe spätestens in der nächsten Vertragsperiode ebenfalls erstrebenswert. Alle Zuggarnituren verfügen i. d. R. über mindestens ein behindertengerechtes oder behindertenfreundliches WC. Die Einstiegshöhen betragen bei allen eingesetzten Fahrzeugen ca. 600 mm. Damit sind die Fahrzeuge kompatibel zu den modernisierten Bahnsteigen auf den Regional- und S-Bahn-Strecken.

Die auf den einzelnen Linien eingesetzten Fahrzeuge sowie deren Platzkapazitäten sind in Anlage 3.2 dargestellt.

1.5.3. Regionalbusverkehr

Netzstruktur

Vor allem auf Grund seiner Erschließungsfunktion verfügt der Regionalbusverkehr über ein relativ engmaschiges Streckennetz. Jede Gemeinde im Verbundraum ist durch Regionalbusse an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Die angebotenen Verbindungen sind meist radial, bezogen auf größere Städte und Übergangsstellen, ausgerichtet.

Neben Dresden stellen u. a. die Städte Altenberg, Bad Schandau, Bernsdorf, Coswig, Dippoldiswalde, Freital, Glashütte, Gröditz, Großenhain, Heidenau, Hoyerswerda, Kamenz, Lommatzsch, Meißen, Neustadt/ Sa., Nossen, Nünchritz, Pirna, Pulsnitz, Radeberg, Radeburg, Riesa, Sebnitz, Tharandt, Weinböhla und Wilsdruff ebenfalls wichtige Knotenpunkte im Bus-Regionalverkehrsnetz dar.

Folgende Regionalbusverbindungen verlaufen direkt zwischen Ober- bzw. Mittelzentren mit fehlender Direktverbindung im SPNV:

Anbindung Oberzentrum bzw. Oberzentraler Städteverbund	Verbindung zwischen Mittelzentren
Dresden – Dippoldiswalde	Dippoldiswalde – Freital
Hoyerswerda – Bautzen	Großenhain – Meißen
Hoyerswerda – Kamenz	Großenhain – Riesa
Bautzen – Kamenz	Meißen – Riesa
Hoyerswerda – Spremberg	

Tabelle 7: Regionalbusverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren mit fehlender Direktverbindung im SPNV

Diesen wichtigen Verbindungen kommt bei der Entwicklung eines zukünftigen PlusBus-Netzes eine wesentliche Rolle zu (siehe Kapitel 4).

Angebotsstruktur

Im Nahverkehrsraum werden von 189 Linien des Regionalbusverkehrs ca. 2.500 Haltestellen bedient. Die Differenzierung des Angebotes nach Gebietskörperschaften enthält der Anlagenteil 4.

Mittlerweile verkehren 53 Regionalbuslinien im 30- oder 60-min-Takt. Dabei stellen sich immer wieder die gleichen, gut merkbaren Abfahrtszeiten und Linienübergänge ein. Bei einigen Linien wird der Takt jedoch nicht über den gesamten Tag und Linienverlauf eingehalten. In der Anlage 4.6 sind diese Linien aufgeführt.

Die meisten Linien mit Taktfahrplan berühren den Ballungsraum sowie touristische Schwerpunkte. In den eher ländlich strukturierten Regionen wird der Regionalbusverkehr überwiegend nach bedarfsorientierten Fahrplänen durchgeführt.

Im Nahverkehrsraum Oberelbe übernehmen die meisten Linien sowohl Verbindungs- als auch Erschließungsfunktionen. Zur Erfüllung der Erschließungsfunktion und insbesondere auch zur Integration des Schülerverkehrs werden Fahrten auf einer Linie nicht nur in ihrer zeitlichen Lage, sondern auch im Fahrtweg an den Bedarf angepasst, so dass sich das Angebot dieser Linien auf mehrere verschiedene Linienwege verteilt.

Die tägliche Einsatzzeit beginnt in der Woche auf den meisten Linien zwischen 4.00 und 6.00 Uhr und endet zwischen 18.00 und 20.00 Uhr. An den Wochenenden wird der Betrieb meist erst zwischen 7.00 und 9.00 Uhr aufgenommen. Nach 21.00 Uhr werden nur noch auf wenigen Linien Fahrten angeboten. Obwohl der überwiegende Teil des Schülerverkehrs bereits in den Linienverkehr nach § 42 PBefG integriert ist, wird teilweise auch noch freigestellter Schülerverkehr durchgeführt. Zum großen Teil handelt es sich dabei um Fahrten zwischen Schulen und Schwimmhallen bzw. Sportstätten, die nur an bestimmten Wochentagen und zu festgelegten Zeiten benötigt werden. Regelmäßige Fahrten zwischen Wohnort und Schulort finden in der Regel nur dann als freigestellter Schülerverkehr statt, wenn diese auf Grund der örtlichen und zeitlichen Anforderungen nicht in den Linienverkehr integrierbar sind. Auch zu einigen Förderschulen ist freigestellter Schülerverkehr eingerichtet.

Bezüglich des derzeitigen und zukünftigen Einsatzes alternativer Bedienformen im Regionalbusverkehr wird auf die Kapitel 1.5.8 und 4.4.4 verwiesen.

Betreiber

Im Nahverkehrsraum Oberelbe agieren sieben konzessionierte Verkehrsunternehmen mit Sitz innerhalb des VVO als Partner im Verbund, diese haben teilweise weitere private Unternehmen mit der Erbringung von Leistungen beauftragt.

Regionalbus-Verkehrsunternehmen (Partner im Verbund)	Sitz	Logo
Müller Busreisen GmbH (MBR)	Stolpen OT Langenwolmsdorf	
Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS)*	Pirna	
Regionalbus Oberlausitz GmbH (RBO)	Bautzen	
Regionalverkehr Dresden GmbH (RVD)*	Dresden	
Satra Eberhardt GmbH	Kesselsdorf	
Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH (VGH)	Hoyerswerda	
Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM)	Meißen	

* OVPS und RVD werden ab 2019 unter dem neuen Namen Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge verschmelzen

Tabelle 8: Regionalbus-Verkehrsunternehmen im Verbund (Stand 2017)

Weitere Verkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb des VVO erbringen ebenfalls Leistungen im Nahverkehrsraum, u.a. Omnibusbetrieb Fa. Beck Bischofswerda, Schmidt-Reisen Radibor, REGIOBUS Mittelsachsen GmbH Mittweida (RVM), Regionalverkehr Erzgebirge mbH Annaberg-Buchholz (RVE), DB Regio Bus Ost GmbH NL Spree-Neiße Bus Forst, VerkehrsManagemnt Elbe-Elster GmbH Finsterwalde, Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz Senftenberg (VG OSL), Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ Oschatz (OVH), BusLine a.s. Semily/CZ.



Foto 2: Regionalbusse der RVD-Linien 372, 385 und 388 an der Haltestelle „Bahnhof/ Busbahnhof“ in Glashütte

Fahrplanleistung

Die Jahresfahrplanleistung im Bus-Regionalverkehr des Nahverkehrsraumes betrug 2017 rd. 21,8 Mio. Fahrplan-Kilometer. Damit wurden im Vergleich zu 2006 rd. 0,2 Mio. Fahrplan-Kilometer mehr angeboten. Alternative Angebote nehmen davon einen Anteil von 0,4 Mio. Fahrplan-Kilometer ein. Die Anteile der einzelnen Gebietskörperschaften sind in der Abbildung 14 dargestellt.

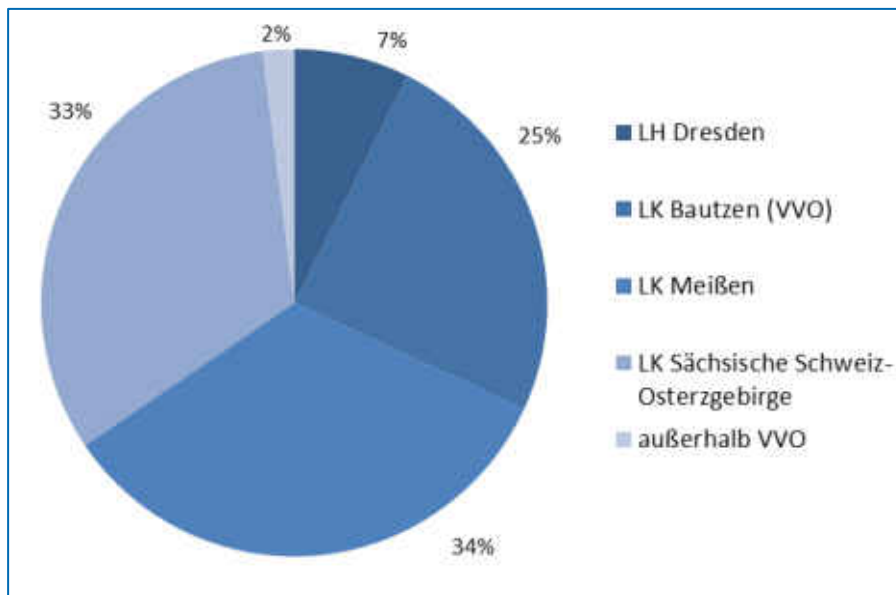


Abbildung 14: Jahresfahrplanleistung 2017 im Bus-Regionalverkehr - Anteile der Gebietskörperschaften

Regionaler Nachtverkehr

Seit 2003 existiert der VVO-Nachtverkehr. Das Prinzip besteht darin, in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen die bestehenden attraktiven Fahrtangebote des Dresdner Stadtverkehrs – auf fast allen Straßenbahnlinien und zahlreichen Buslinien wird der Verkehr in den Nachtstunden durchgehend aufrechterhalten – in umliegende Zentren zu verlängern.

Radebeul, Coswig und Weinböhla werden regulär durch die Straßenbahnlinie 4 erreicht. Weitere acht Buslinien verbinden in den Nachtstunden Dresden mit Dippoldiswalde (360), Freital (A), Wilsdruff (333), Meißen (404), Moritzburg/ Radeburg (477), Ottendorf-Okrilla (321), Radeberg (308) und Pirna (H/S). Parallel dazu wurde ein günstiges Nachtticket eingeführt, das zwischen 18 Uhr und 6 Uhr im gesamten Verbundraum gilt.

In den Fahrplänen und an den Haltestellen sind die Nachtverkehrslinien gesondert gekennzeichnet.

Basierend auf Veränderungen im Fahrplankonzept des Dresdner Nachtverkehrs wurde im April 2018 auch das VVO-Nachtverkehrsnetz zeitlich und mit optimierten Verbindungen angepasst. Im Kapitel 4 wird darauf näher eingegangen.

1.5.4. Straßen-/ Stadtbahnverkehr

Netzstruktur

In der Landeshauptstadt Dresden stellen die gegenwärtig 12 Linien der Straßen-/Stadtbahn das Rückgrat des ÖPNV dar. Betreiber ist die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB).

Das Netz der Dresdner Straßen-/Stadtbahn orientiert sich an der durch die Elbtal-lage geprägten Stadt- und Siedlungsstruktur. Mit der dem Elbtal folgenden Strecke über Radebeul und Coswig nach Weinböhla werden die beiden Mittelzentren miteinander und mit dem Oberzentrum Dresden verbunden.

Innerhalb des Stadtgebietes sind die meisten Strecken radial auf das Stadtzentrum gerichtet. Im Zuge des Innenstadtringes wird das Zentrum von mehreren Linien umschlossen, welche sich abschnittsweise überlagern.

Die Straßen-/Stadtbahn verkehrt vor allem auf den innerstädtischen Hauptverkehrsrelationen und verbindet die Stadtteilzentren sowie die großen Wohnstandorte mit der Innenstadt. Darüber hinaus erschließt sie die meisten Stadtteile auch in der Fläche.



Foto 3: Straßenbahnen der Linien 8 und 9 in der Dresdner Innenstadt

Eine relevante **Weiterentwicklung** des Netzes im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes stellt die im Mai 2011 erfolgte **Verlängerung der Linie 10** von der Friedrichstadt zur Messe Dresden dar.

Wichtige Übergangsstellen innerhalb des Netzes sind Postplatz, Pirnaischer Platz, Albertplatz und Straßburger Platz. Die Verknüpfung mit dem SPNV erfolgt vor allem am Hauptbahnhof, Bahnhof Mitte und Bahnhof Neustadt. Weitere Verknüpfungen mit dem S-Bahn-Netz bestehen an den Stationen Niedersedlitz, Dobritz, Freiburger Straße, Industriegelände sowie – seit März 2016 – Trachau und Bischofsplatz. An der Stadtperipherie bedient sie Park+Ride-Plätze und bindet diese direkt an das Stadtzentrum an.

Die Streckenlänge betrug 2016 rund 134 km (davon 14 km im Landkreis Meißen). 91 % des Netzes sind doppelgleisig, auf 44 % besitzt die Bahn einen separaten Gleiskörper. Sie bedient 154 Haltestellen (davon 26 im Landkreis Meißen – neu seit Juni 2015: Weinböhla Gellertstraße). Die bisher nur in Richtung Dresden bestehende Haltestelle Schloss Wackerbarth in Radebeul wurde im Oktober 2017 beidseitig ausgebaut.

Angebotsstruktur

Montags bis freitags verkehren alle Linien tagsüber durchgängig im **10-Minuten-Takt**.

Die weiteren angebotenen Taktzeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Verkehrszeit	Angebotene Taktzeit [min]
Montag bis Freitag	
• Tagesverkehr	10
• Abendverkehr	15
• Spätverkehr	30
Wochenende	
• an Samstagen von 10 bis 20 Uhr auf wichtigen Linien für Einkaufs- und touristischen Verkehr	10
• sonstiger Tagesverkehr	15
• Spätverkehr	30

Tabelle 9: Taktzeiten im Straßenbahn-/Stadtbahnverkehr Dresden

In den Nachtstunden wird der Straßen-/Stadtbahnbetrieb auf fast allen Strecken **durchgehend** aufrechterhalten.

Fahrplanleistung

Im Fahrplan 2017 wurden im Stadtgebiet Dresden rund 12,8 Mio. Fahrplan-Kilometer als Jahresfahrplanleistung angeboten, hinzu kommen Leistungen der nur bei Bedarf verkehrenden Messelinie 20. Im Landkreis Meißen betrug die angebotene Fahrplanleistung der Dresdner Straßen-/Stadtbahn ca. 0,6 Mio. Fahrplan-Kilometer. Aufgrund zahlreicher Baumaßnahmen im Streckennetz mit Umleitungsstrecken, geänderten Linienübergängen und SEV weichen die in der Praxis gefahrenen Leistungen etwas von den Fahrplanwerten ab.

Die Dresdner Straßen-/Stadtbahn erreichte in den vergangenen Jahren eine durchschnittliche **Beförderungsgeschwindigkeit** von rund 19 km/h, zwischenzeitlich mit rückläufiger Tendenz. Im Interesse eines attraktiven ÖPNV ist eine Trendumkehr mit der Erreichung der in den vergangenen Nahverkehrsplänen sowie im VEP Dresden 2025+ benannten Zielstellung einer erhöhten Geschwindigkeit und geringeren Verlustzeiten dringend notwendig. Ziel ist die Erreichung der LOS-Stufen A oder B (siehe Kapitel 2.5.3).

1.5.5. Stadtbusverkehr

Stadtverkehr Dresden

Der Bus-Stadtverkehr ergänzt das Straßen-/Stadtbahnangebot innerhalb der Stadt und bietet wichtige tangentielle Verbindungen sowie für einige Stadtteile Zentrumsverbindungen an. Er erfüllt Zubringerfunktion zum SPNV sowie Aufgaben der Flächenerschließung.

Wichtige Zentrumsanbindungen abseits der Straßenbahnkorridore verkehren von Altnaußlitz/ Dölzschen, Coschütz/ Mockritz, Cossebaude, Goppeln, Johannstadt, Leubnitz, Nickern/ Lockwitz, Plauen und Wilschdorf.



Foto 4: Stadtbus der DVB-Linie 61 an der Haltestelle „Technische Universität (Fritz-Foerster-Platz)“, aufgrund der enorm starken Nachfrage soll diese Achse auf Stadtbahnbetrieb umgestellt werden

Relevante **Weiterentwicklungen** im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind nachfolgend hervorgehoben:

Im August 2013 erfolgte die Verlängerung der Linie 64 über die **Waldschlösschenbrücke** bis Reick (Verknüpfung der bisherigen Linien 64 und 74). Im Februar 2014 wurde die Linie 66 bis **Freital verlängert** und mit der dortigen Stadtbuslinie B verknüpft.

Wichtige Tangentialverbindungen werden in folgenden Relationen angeboten:

- Weißig – Bühlau – Loschwitz (Bergbahnen) – Blasewitz – Zwinglistraße – Strehlen – TU – Löbtau (Linie 61)
- Löbtau – Zschertnitz – Mockritz – Strehlen – Blasewitz – Loschwitz (Bergbahnen) – Pillnitz – Graupa – Bonnewitz (Linie 63)
- Reick – Gruna – Striesen – Universitätsklinikum – Waldschlösschen – Neustadt – Pieschen – Mickten – Kaditz (Linie 64)
- Blasewitz – Seidnitz – Reick – Dobritz – Leuben – Heidenau/Luga (Linie 65)
- Gompitz – Cotta – Trachau – Hellerau – Klotzsche – Industriegebiet Nord (Linie 70)
- Elbepark – Altkaditz – Kaditz – Radebeul – Boxdorf – Hellerau – Klotzsche (Linie 72)
- Klotzsche – Flughafen – Boxdorf – Trachau – Cotta – Omsewitz (Linie 80)
- Blasewitz – Gruna – Strehlen – Plauen – Löbtau (Linie 85)
- Heidenau – Kleinschachwitz – Laubegast – Dobritz – Prohlis – Lockwitz – Kreischa (Linie 86)
- Striesen – Tolkewitz – Reick – Leubnitz – Mockritz (Linie 87)
- Kleinschachwitz – Niedersedlitz – Prohlis (Linie 88)

Die Zubringerfunktion bezieht sich auf Stadtteile in peripherer Lage sowie die Gemeinden im Umland bzw. Gemeindeteile, die durch den Bus-Stadtverkehr an das übrige ÖPNV-System der Stadt angebunden werden.

Das Busnetz umfasst eine Streckenlänge von 308 km mit 546 Haltestellen, die von 27 Linien bedient werden. 107 Haltestellen werden von Bussen und Straßenbahnen gemeinsam angefahren.

Die Linien verkehren im Wesentlichen nach Taktfahrplan. Entsprechend der Nachfrage wird das Angebot auf einzelnen Linienabschnitten verdichtet. Die Tabelle 10 enthält eine Übersicht über die angewandten Taktzeiten. Dabei weisen die 60er Linien (61 bis 66) kürzere Taktfrequenzen auf als andere Linien.

Verkehrszeit	Überwiegend angebotene Taktzeit [min]
Montag bis Freitag	
• Hauptverkehrszeit	
○ 60er Linien	5 / 10
○ andere	10 / 20
• sonstiger Tagesverkehr	
○ 60er Linien	10
○ andere	20 / 30
• Abendverkehr	30
Wochenende	
• sonstiger Tagesverkehr	15 / 30

Tabelle 10: Taktzeiten im Bus-Stadtverkehr Dresden

Betreiber des Bus-Stadtverkehrs in Dresden ist die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB).

Die **Jahresfahrplanleistung** im Bus-Stadtverkehr Dresden betrug im Fahrplanjahr 2017 ca. 13,4 Mio. Fahrplan-Kilometer. Das entspricht einer 8%igen Zunahme gegenüber 2007 von ca. 1,0 Mio. Fahrplan-Kilometern. 0,5 Mio. Fahrplan-Kilometer werden durch Anruflinientaxi-Leistungen (alita) erbracht. Das Bedienegebiet reicht teilweise über die Stadtgrenzen hinaus, ca. 2,5% der Jahresfahrplanleistung entfallen auf die Landkreise Meißen und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge.

Außerdem übernehmen verschiedene Regionalbuslinien innerhalb der Landeshauptstadt Dresden Stadtverkehrsaufgaben (z.B. Linie 308), diese sind in den Anlagen 4.1 und 6.1 mit aufgeführt.

Die Busse im Dresdner Stadtverkehr erreichten in den vergangenen Jahren eine durchschnittliche **Beförderungsgeschwindigkeit** von rund 21 km/h. Wie beim Straßenbahn-/ Stadtbahnverkehr ist auch beim Busverkehr im Interesse eines attraktiven ÖPNV die Erreichung der LOS-Stufen A oder B (siehe Kapitel 2.5.3) mit einer erhöhten Geschwindigkeit und geringeren Verlustzeiten dringend notwendig.

Stadtverkehr Hoyerswerda

Die in Hoyerswerda betriebenen vier Stadtbuslinien bedienen insgesamt ca. 80 Haltestellen. Fahrplan und Liniennetz sind so aufgebaut, dass an der Zentralen Abfahrtsstelle (ZAST) am Lausitzer Platz im Stadtzentrum Neustadt alle 30 Minuten (Montag-Freitag) ein Rendezvous-

Halt aller Stadtbuslinien mit optimierten Umsteigebedingungen erfolgt. So werden alle Stadtteile mit der Neustadt, der Altstadt und dem Bahnhof verbunden.

Zusätzlich zu den Stadtbussen verbinden Regionalbuslinien periphere Stadtteile mit der Kernstadt. Wichtigste Haltestellen sind der Bahnhof und die ZAST Lausitzer Platz.

Die Stadtbuslinien werden montags bis freitags tagsüber weitestgehend durchgängig im 30-Minuten-Takt durchgeführt. In der Nebenverkehrszeit und an Samstagen übernimmt die Ringlinie 4 die Aufgaben der Linien 1 bis 3. Zu den übrigen Zeiten wird ein Anrufsammeltaxi-System (AST) angeboten (siehe Kapitel 1.5.8).

Der Bus-Stadtverkehr wird durch die Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH (VGH) betrieben. Im April 2013 wurde die bisherige Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH (VSE) umfirmiert.

In der Stadt Hoyerswerda wurde im Jahr 2017 durch den Bus-Stadtverkehr eine [Jahresfahrplanleistung](#) von ca. 0,5 Mio. Fahrplan-Kilometern erbracht. Im Vergleich zum Fahrplanjahr 2007 wurden demzufolge im Bus-Stadtverkehr ca. 35 % weniger Fahrplan-Kilometer angeboten. Die größte Veränderung fand im Dezember 2014 statt, es erfolgte eine [Umstellung](#) des Stadtbussystems u.a. mit einer Reduzierung von einem 20- zu einem 30-Minuten-Takt als Reaktion auf die demografisch bedingten rückläufigen Fahrgastzahlen.

Übrige Stadtverkehre

Außer in den oberzentralen Orten Dresden und Hoyerswerda werden in 12 weiteren Kommunen Bus-Stadtverkehre bzw. Bus-Ortsverkehre betrieben. Die Stadtverkehre von Freital, Pirna und Heidenau erstrecken sich bis in Dresdner Randbereiche. Pirna und Heidenau bilden ein gemeinsames Stadtverkehrsnetz.

Das Angebot umfasst insgesamt 33 Linien, die vor allem die Verbindungen zwischen entfernter gelegenen Stadt- oder Ortsteilen und dem jeweiligen Innenstadtbereich bzw. dem Bahnhof oder Busbahnhof herstellen. Seit dem letzten NVP fanden in Freital (Februar 2014: „[Neuer Stadtverkehr Freital](#)“) Großenhain, Meißen, Radebeul und Sebnitz Umstrukturierungen der Stadtverkehre statt. Teilweise wurden Linien zusammengelegt, die Anzahl der Stadtverkehrslinien wurde insgesamt um 3 reduziert. Die Jahresfahrplanleistung der übrigen Stadtverkehre beträgt insgesamt ca. 4,5 Mio. Fahrplan-Kilometer. Damit wurden im Vergleich zum Jahr 2006 ca. 0,3 Mio. Fahrplan-Kilometer weniger angeboten. In Freital, Heidenau, Pirna und Radebeul werden zudem Leistungen des Dresdner Stadtbusverkehrs in einer Größenordnung von insgesamt ca. 0,3 Mio. Fahrplan-Kilometer erbracht.

In keiner Kommune übernimmt ein Stadtbussystem die alleinige Aufgabe des innerstädtischen ÖPNV. In der Regel wird dies durch Regionalbuslinien überlagert, welche auf radialen Achsen Stadtteile mit dem Zentrum verbinden. Teilweise ergänzen auch Straßenbahnlinien, S-Bahn- und andere SPNV-Linien, Fähren etc. das für städtische Binnenwege im ÖPNV nutzbare Netz.

Die für den Stadtverkehr nutzbaren Linien und deren Verläufe sind im Anlagenteil 6 für alle Ober- und Mittelzentren sowie einige Grundzentren und nichtzentrale Orte mit entsprechender ÖPNV-Struktur detailliert aufgeführt.

In der Tabelle 11 sind diese Orte mit den jeweils für den städtischen ÖPNV nutzbaren Verkehrsarten aufgelistet.

	Stadtbus	Regionalbus*	Straßenbahn*	S-Bahn*	SPNV*	sonstiges
(Teil-)Oberzentren						
Dresden	○	○	○	○	○	○
Hoyerswerda	○	○		○	○	
Mittelzentren						
Coswig		○	○	○		
Dippoldiswalde	○	○				
Freital	○	○		○	○	
Großenhain	○	○			○	
Kamenz	○	○				
Meißen	○	○		○		
Pirna	○	○		○	○	○
Radeberg	○	○				
Radebeul		○	○	○	○	
Riesa	○	○				
Grundzentren						
Bad Schandau		○	○	○	○	○
Heidenau	○	○		○		
Neustadt/Sa.	○	○			○	
Sebnitz	○	○			○	
Sonstige Orte						
Bannewitz	○	○				
Weinböhla		○	○			

Tabelle 11: für den innerstädtischen ÖPNV nutzbare Verkehrsmittel, * mit Stadtverkehrsfunktion (z.B. Anbindung von Ortsteilen an das Zentrum)

1.5.6. Elbfähren

Im Nahverkehrsraum werden insgesamt 17 Fähren betrieben, die lokale Verbindungsaufgaben erfüllen. Die Elbfähren in Schöna, Schmilka, Postelwitz/ Krippen, Bad Schandau, Königstein, Kurort Rathen und Stadt Wehlen sichern die Anbindung der Stadt bzw. Gemeinde an den SPNV. Grenzüberschreitend wird auch die tschechische Gemeinde Hřensko an den Bahnhof Schöna angebunden.

Der Fährbetrieb erfolgt überwiegend nach Bedarf. In der Anlage 7 sind die Fähren mit Angaben zu Betreibern, Einsatzzeiten und Tarifeinbindung aufgeführt.

1.5.7. Sonderverkehrsmittel

Als Ausdruck eines wertvollen verkehrshistorischen Erbes verfügt der Nahverkehrsraum Oberelbe über verschiedene Sonderverkehrsmittel. Für die Nutzung werden gesonderte Fahrausweise benötigt, wobei Zeitkarten des VVO-Tarifs entsprechend ihrer räumlichen und zeitlichen Gültigkeit – mit eingeschränkter Mitnahmeberechtigung – anerkannt werden.

Lößnitzgrundbahn/ Weißeritztalbahn

Die beiden Schmalspurbahnen zählen zu den Sonderverkehrsmitteln im VVO. Sie werden als Bestandteil des SPNV im Verbundraum angesehen. Weite Streckenabschnitte der Weißeritztalbahn wurden durch das Hochwasser 2002 zerstört. Im Dezember 2008 wurden der untere Abschnitt Freital – Dippoldiswalde und im **Juni 2017** der obere Abschnitt bis Kipsdorf feierlich wiedereröffnet. Bezüglich weiterer Informationen wird auf das Kapitel 1.5.2 verwiesen.



Foto 5: Feierliche Wiederinbetriebnahme des Abschnittes Dippoldiswalde – Kipsdorf der Weißeritztalbahn am 17.06.2017

Kirnitzschtalbahn

Die Kirnitzschtalbahn verkehrt zwischen Bad Schandau und dem Lichtenhainer Wasserfall auf einer Streckenlänge von 8 Kilometern. Betreiber ist die Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS).

Die verkehrliche Bedeutung dieser Straßenbahn liegt vor allem im Tourismusverkehr innerhalb des Nationalparks Sächsische Schweiz. Darüber hinaus übernimmt die Kirnitzschtalbahn Erschließungsaufgaben, d. h. die Verbindung der Ansiedlungen im Kirnitzschtal mit dem Grundzentrum Bad Schandau.

Entsprechend ihrer Funktion verkehrt sie von April bis Oktober nach einem Sommerfahrplan (tagsüber alle 30 Minuten), ansonsten nach einem Winterfahrplan (alle 70 Minuten).

Standseilbahn/ Schwebebahn

Die beiden Dresdner Bergbahnen verbinden den Stadtteil Loschwitz mit den Stadtteilen Weißer Hirsch bzw. Oberloschwitz. Betreiber ist die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB).

Personenaufzug Bad Schandau

Der Personenaufzug Bad Schandau - Ostrau verkürzt die fußläufige Verbindung zum Bad Schandauer Ortsteil Ostrau und wird durch die Stadt Bad Schandau betrieben.

Stadtrundfahrt Meißen

Sie verbindet von April bis Oktober die Staatliche Porzellan-Manufaktur Meißen mit dem Dom auf dem Burgberg. Während der Tour informiert der Fahrer die Fahrgäste über die wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Die Fahrt kann jederzeit unterbrochen und später fortgesetzt werden.

Weitere Informationen zu den Sonderverkehrsmitteln können Anlage 8 entnommen werden.

1.5.8. Alternative und flexible Bedienformen

Die Flächenerschließung durch den ÖPNV wird zunehmend auch durch den Einsatz effizienter alternativer und flexibler Bedienungsformen realisiert.

Dabei werden in Teilräumen des Nahverkehrsraumes Oberelbe die in Tabelle 12 aufgeführten Systeme angeboten:

System	Merkmale
Anruf-Linientaxi (alita)	ein Taxi ersetzt auf Teilstrecken Straßenbahn- und Stadtbusleistungen, im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet, Voranmeldung erforderlich, Verbundtarif ohne Zuschlag
Anruflinienbus (ALB)	ein Stadt- bzw. Regionalbus verkehrt nach festem Fahrplan, jedoch nur nach vorheriger Bestellung, Haltestellenbedienung nur nach Bedarf, ansonsten kürzester Fahrweg, Verbundtarif ohne Zuschlag
Anruf-Sammeltaxi (AST)	ein Taxi bedient von definierten Starthaltstellen ein Haltestellennetz bzw. eine Zieladresse, Abfahrtszeiten im Fahrplan festgelegt, Voranmeldung erforderlich, Verbundtarif mit Komfortzuschlag
Bürgerbus	wird ehrenamtlich durch einen Bürgerbusverein nach verschiedenen Modellen betrieben, im VVO: nach festem Fahrplan, Verbundtarif ohne Zuschlag, Partnerschaft mit Verbund-Verkehrsunternehmen

Tabelle 12 Systeme alternativer und flexibler Bedienformen im Nahverkehrsraum Oberelbe

In der Anlage 9 sind die Einsatzbereiche, Einsatzzeiten, Tariffinweise und Betreiber aufgeführt. Die Abbildung 15 zeigt die Teilräume des Verbundraumes mit alternativen und flexiblen Bedienformen.

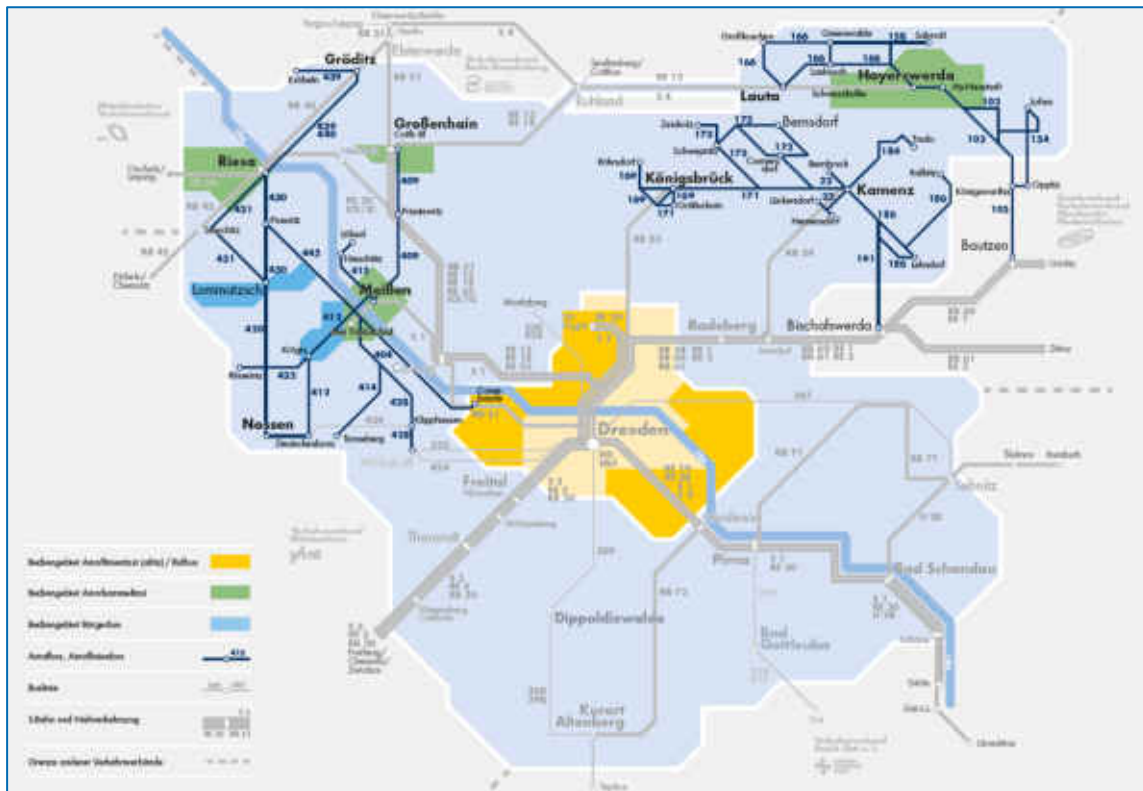


Abbildung 15: Übersicht verbundintegrierter alternativer und flexibler Bedienformen 2019

Die schwierige demografische Entwicklung in weiten Teilen des ländlichen Raumes stellt den Regionalverkehr vor die Aufgabe, die Mobilitäts-Daseinsvorsorge mit betriebswirtschaftlich sinnvollen Lösungen sicherzustellen. Dabei rücken immer mehr die alternativen Bedienformen in den Vordergrund. Gleichzeitig entwickeln sich auch neue Mobilitätsangebote und Mitnahmesysteme einschließlich autonom fahrender Fahrzeuge, die eine manuelle Disposition nicht mehr möglich machen. Es besteht die Gefahr einer weiteren „Zersplitterung“ einzelner neuer elektronischer Dispositionssysteme.

Deshalb soll der Aufbau und Betrieb eines verbundweit einheitlichen Dispositionssystems geprüft werden. Der VVO agiert in diesem Fall als Mobilitätsdienstleister.

1.5.9. Grenzüberschreitender Verkehr

Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen dem Verbundraum Oberelbe und dem unmittelbar angrenzenden Bezirk Ústí hat im Zuge des Beitrittes der Tschechischen Republik in die Europäische Union 2005 und der Ratifizierung des Schengener Abkommens 2007 eine stark zunehmende Bedeutung erhalten.

Dies spiegelt sich auch in einer intensiven Zusammenarbeit mit tschechischen Partnern, vor allem der Bezirksverwaltung Ústí als ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Tschechischen Bahn (ČD), wieder. In einer völlig neuen Qualität, Tiefe und Aktualität werden die Liniennetze

miteinander verknüpft sowie Informationen, Daten und Planungen ausgetauscht und abgestimmt.

In der Anlage 10 sind die grenzüberschreitenden ÖPNV-Leistungen zusammengestellt.

Im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes hat sich die Zahl der grenzüberschreitenden ÖPNV-Achsen im Verbundraum von vier auf sieben erhöht. Als **Meilensteine** der Entwicklung sind zu nennen:

- Juli 2014: Einweihung des Lückenschlusses zwischen Sebnitz und Dolní Poustevna, Inbetriebnahme der Regionalbahnverbindung U 28 Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Decín (bei gleichzeitigem Entfall des Elbe-Labe-Sprinters und Einkürzung der RB 71), Ausweitung der grenzüberschreitenden Tarifangebote (u.a. Zeitkarten)
- April 2015: Verlängerung der bislang innerschweizerischen Regionalbuslinie 435 Česká Kamenice – Hrensko (Betreiber BusLine a.s.) bis Schmilka
- Dezember 2015: Verlängerung der bereits grenzüberschreitenden OVPS-Linie 217 (Pirna-) Bahratal – Tisa über Jilove Sneznik bis Rosenthal, Einsatz als FahrradBus
- Januar 2017: die RVD-Linie 398 (Dresden-) Zinnwald – Teplice wird im Rahmen der Neustrukturierung der Linienverkehre im Bezirk Ústí voll in den tschechischen ÖPNV integriert und auf einen 2-h-Takt aufgestockt. In Aufgabenträgerschaft des Bezirkes Ústí bedient ausschließlich diese Linie den Abschnitt Dubí – Cinovec, die entsprechende tschechische Linie wurde bis Dubí eingekürzt.

Die Linienbezeichnung U 28 verweist auf den Bezirk Ústí als Aufgabenträger. Entsprechend der tschechischen Definition erhalten die dortigen SPNV-Leistungen das Kürzel des maßgebenden Bezirkes, im Falle des Bezirkes Ústí ein „U“, Bezirk Liberec ein „L“ etc.



Foto 6: Auf der Linie U 28 eingesetzter Siemens Desiro im Design der Nationalparkbahn

Dem Lückenschluss Sebnitz – Dolní Poustevna ging eine intensive konzeptionelle Zusammenarbeit zwischen dem VVO und dem Bezirk Ústí voraus. Dieses Vorhaben war auch Bestandteil des gemeinsamen EU-Projektes „Grenzüberschreitender Regionalverkehr Ústecký kraj/ VVO (ELLA regio)“ im Rahmen des Ziel-3-Programmes zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit 2007 – 2013 zwischen dem Freistaat Sachsen und der tschechischen Republik.

Informationen und Auskünfte des Verkehrsverbundes Oberelbe, so die VVO-Website und zielgruppenspezifische Flyer, werden tschechischen Nutzern auch in tschechischer Sprache angeboten. Bezüglich Tarifinformationen wird auf das Kapitel 1.7 verwiesen.

1.5.10. Fernverkehr

Im Nahverkehrsraum Oberelbe bestehen folgende relevante Anschlüsse an den Fernverkehr:

Art des Fernverkehrs	Zugangsstelle im Nahverkehrsraum
Schienerpersonenfernverkehr (SPFV)	Dresden Hbf Dresden-Neustadt Bad Schandau Riesa
Internationaler Flughafen	Dresden DRS
Fernbus	Dresden Hbf/ Bayrische Straße (Schwerpunkt) sowie weitere (u.a. Dresden-Neustadt Hansastrasse, Flughafen, Hoyerswerda, Nossen)

Tabelle 13 Zugangsstellen zum Fernverkehr im Nahverkehrsraum Oberelbe

Die Anlage 11 führt diese Bereiche mit ihren Rahmenbedingungen sowie ihrem Bezug zum ÖPNV auf. Im Nahverkehrsraum fehlen SPFV-Angebote auf den Achsen Dresden – Bautzen – Görlitz (- Breslau) und Dresden – Chemnitz (- Hof – Nürnberg), diese müssen komplett durch Leistungen des SPNV kompensiert werden.

Pendler, die mit ihrer Wochen-, Monats- oder Abo-Monatskarte zwischen Dresden und Riesa unterwegs sind, können auf dieser Relation auch mit den ICE- und IC-Zügen fahren. Damit konnte das Fahrangebot auf zwei Züge pro Stunde und Richtung ausgeweitet und die stark frequentierte Saxonia-Linie RE 50 entlastet werden.

Temporär, während entsprechender Bauzustände im Elbtal mit Auswirkungen auf die Linie S 1, galt ein solches Angebot auch für Pendler zwischen Bad Schandau und Dresden.

Der Fernbuslinienverkehr besitzt seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 Relevanz auch für den Nahverkehrsraum Oberelbe.

Bezüglich der für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes relevanten sich verändernden Rahmenbedingungen und konkreten Planungen wird auf das Kapitel 4 verwiesen.

1.5.11. Übergangsstellen/ P+R/ B+R

Übergangsstellen

Die Übergangsstellen sind für das ÖPNV-Gesamtsystem von besonderer Bedeutung, da durch die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger die notwendigen Tür-zu-Tür-Verbindungen für den Reisenden hergestellt werden können (so genannte Beförderungsketten). Sie entstehen an den Punkten (Schnittstellen), an denen die Verkehrsträger und -arten aufeinandertreffen, d. h. sowohl an den Schnittpunkten im ÖPNV als auch zwischen ÖPNV und individuellen Verkehrsmitteln (MIV, Fahrrad).

Aufgrund der hohen Dichte des ÖPNV-Netzes gibt es eine Vielzahl von Kreuzungs- und Verzweigungspunkten der verschiedenen Linien. Inwieweit diese auch Verknüpfungsfunktionen zu erfüllen haben, hängt vor allem vom Angebot (Linienverlauf und Fahrtenhäufigkeit) und auch von der Nachfrage in bestimmten Verkehrsbeziehungen ab. Die relevanten Übergangsstellen wurden im ersten Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe definiert und in den Fortschreibungen aktualisiert.

Die Übergangsstellen als wesentliche Bausteine eines integrierten ÖPNV müssen folgende Merkmale erfüllen:

- eine leichte Zugänglichkeit zum SPNV/ ÖPNV und zwischen den Verkehrsarten
 - SPNV
 - Regionalbusverkehr
 - Stadtverkehr (Straßen-/Stadtbahn und Stadtbus)
 - MIV (Park+Ride, P+R)
 - Fahrrad (Bike+Ride, B+R)
- kurze, barrierefreie Wege,
- ein hohes Maß an Übersichtlichkeit und Sicherheit
- eine klare und abgestimmte Fahrplanstruktur
- eine übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation



Abbildung 16: Prinzipische Skizze einer Übergangsstelle am Beispiel Weinböhla

Mit dem bestehenden einheitlichen und verkehrsträgerübergreifenden VVO-Tarif ist eine weitere wichtige Zugangsbarriere eliminiert. Park+Ride und Bike+Ride sind im VVO-Raum grundsätzlich kostenfrei. Dies kann bei der Standortwahl zu Einschränkungen führen, so sind Park+Ride-Plätze in Gebieten mit hohem Parkdruck (z.B. Flughafen, innenstadtnah) aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit einer Fremdnutzung zu vermeiden.

Alternative ÖPNV-Bedienungsformen (z. B. Anruf-Sammel-Taxis) können bei der Bedienung der Übergangsstellen ebenfalls integriert werden.



Foto 7: Die Übergangsstelle Königsbrück besteht seit 1999 und ist die dienstälteste im Verbundraum

In der Anlage 12 sind die Übergangsstellen dargestellt, welche bereits realisiert wurden und verkehrswirksam sind. Angegeben sind die verknüpften ÖPNV-Verkehrsmittel sowie Angaben zum Vorhandensein und zur Größenordnung von P+R und B+R- Anlagen.

Die Anlage 12 enthält auch die derzeit im Bau befindlichen oder im Rahmen des VVO-Infrastrukturprogrammes geplanten Übergangsstellen.

Park+Ride/ Bike+Ride

Neben den Schnittstellen innerhalb des ÖPNV sollen auch die Übergangsmöglichkeiten vom und zum individuellen Verkehr verbessert werden. Aufgrund der verstärkten Ausprägung der Stadt-Umland-Beziehungen im Bereich des VVO ist es Ziel, den Einzugsbereich des ÖPNV durch eine verstärkte Verknüpfung mit dem Individualverkehr in Form von Park+Ride und Bike+Ride zu verbessern. Dadurch soll die Gesamtreisezeit für den Kunden reduziert, die Verkehrssituation im Zielgebiet der Kunden entlastet und die Nachfrage im ÖPNV erhöht werden. Ein Konkurrenzangebot, insbesondere zum Bus-Regionalverkehr, ist dabei zu vermeiden. Vielmehr wird ein integrierter Ansatz verfolgt.

Als Standorte für Park+Ride-Plätze sind in der Angebotsplanung Zugangs- und Haltestellen vorgesehen, die eine hohe Taktdichte und kurze Reisezeit, möglichst ohne Umstieg, ins Zentrum ausweisen. Die Verkehrsbelastung im Umfeld eines Park+Ride-Platzes sollte eher gering sein und der Platz gut zugänglich, wobei von Autobahnen und Bundesstraßen in die Zentren einfließender Verkehr abgefangen und auf den ÖPNV umgelenkt wird. Die Stellplätze werden ausreichend und kostenlos zur Verfügung gestellt.

Die Bike-Ride-Anlagen weisen in der Regel einen qualitativ hohen Stand auf, mit modernen Bügelsystemen und einem hohen Anteil mit Wetterschutz (Überdachung).

In der Anlage 13 werden die bestehenden und laut Infrastrukturprogramm geplanten Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen im Verbundraum aufgeführt, welche nicht bereits als Bestandteil einer Übergangsstelle in Anlage 12 genannt wurden.

Fahrradstellplätze an den Dresdner Fernbahnhöfen Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt sind in der Auflistung enthalten, wobei diese nicht eindeutig dem Zubringerverkehr zum SPNV, Bahnfernverkehr und anderen Fahrtzwecken zuzuordnen sind. Park+Ride-Anlagen im Sinne des Verkehrsverbundes sind an den Fernbahnhöfen nicht vorhanden, u.a. da hier die Pkw-Stellplätze nicht kostenfrei anzubieten sind.

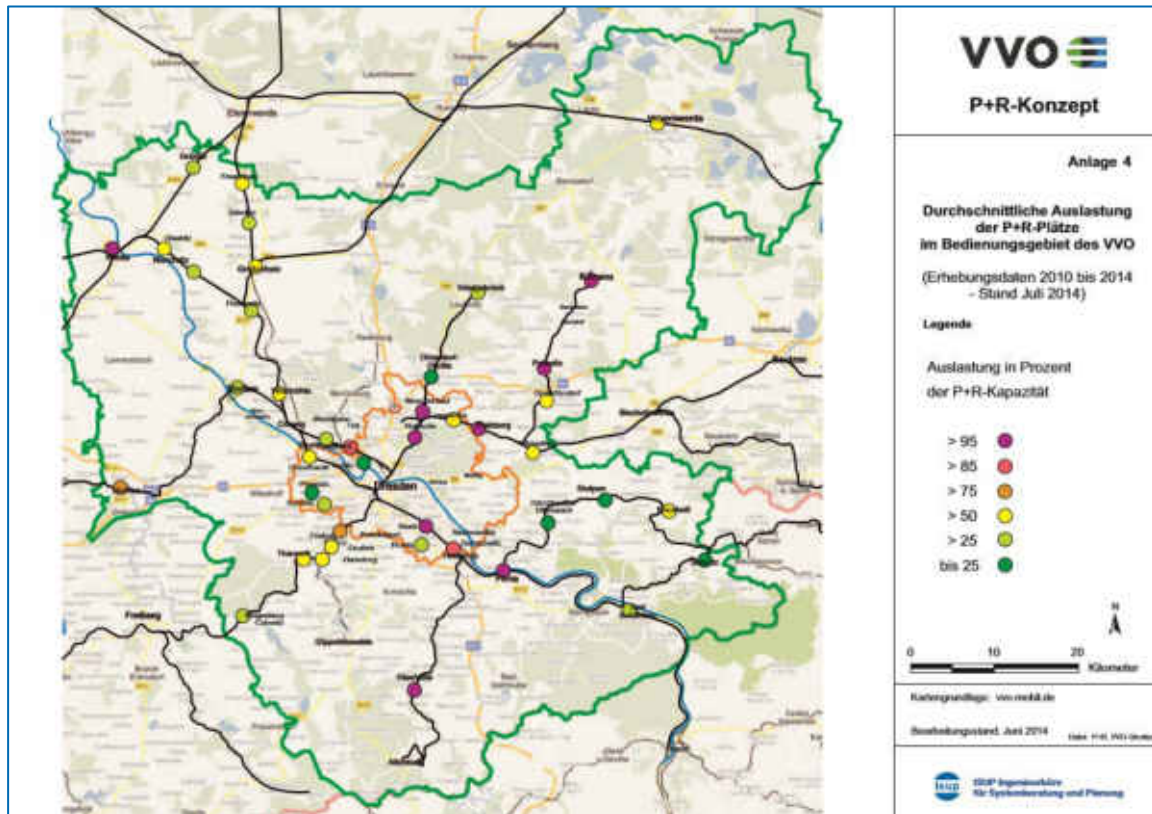


Abbildung 17: Durchschnittliche werktägliche Auslastung der P+R-Plätze 2010 – 2014, Quelle: P+R-Konzeption des VVO, ISUP GmbH

Die Durchschnittsauslastung der vorhandenen P+R-Anlagen beträgt ca. 66%. Von derzeit existierenden 2.700 Stellplätzen an 45 Standorten sind werktäglich durchschnittlich 1.800 belegt. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad wurde mit ca. 1,1 ermittelt. Daraus ist ableitbar, dass das P+R-System aktuell werktäglich ca. 4.000 Wege im ÖPNV/ SPNV generiert.

Aus der Abbildung 17 ist ersichtlich, dass es eine sehr starke Streuung der Auslastungswerte gibt. An einigen Standorten (im Plan lila eingetragen) werden die Kapazitätsgrenzen erreicht und teilweise überschritten. Besonders intensiv werden Standorte genutzt, wo sowohl eine hohe Taktfolge (insbesondere für eine flexible SPNV-Rückfahrt zum geparkten Pkw) als auch ein attraktives Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV, insbesondere für Fahrten von und nach der Dresdener Innenstadt besteht.



Foto 8: Park+Ride-Anlage am Bahnhof/ ZOB Meißen nach erfolgtem Ausbau und Erweiterung 2014, Foto: ISUP

Auf der VVO-Website ist in der Rubrik „Park+Ride“ nicht nur eine Übersicht der bestehenden Anlagen mit Stellplatzanzahl enthalten, hier kann auch von oder zu einem ausgewählten Standort unmittelbar eine Fahrplanauskunft angefordert werden. 2015 wurde in Kooperation mit dem ADAC Sachsen ein Informationsflyer zur Thematik herausgegeben.

An verschiedenen P+R-Plätzen mit bestehenden Kapazitätsreserven werden derzeit in enger Zusammenarbeit mit den Straßenbaulasträgern Verbesserungen in der Wegweisung vorgenommen. Es ist erklärtes Ziel, die Nutzung des P+R-Systems zu erhöhen und in diesem Bezug auch im Straßenraum hinsichtlich der P+R-Möglichkeiten optisch stärker präsent zu sein.

Bike+Ride-Anlagen werden nicht nur als Bestandteil einer Übergangsstelle realisiert, sondern zunehmend auch an sonstigen Zugangsstellen zum SPNV (z.B. S-Bahnhof Dresden-Grenzstraße), an wichtigen Straßenbahnhaltestellen (z.B. Linie 7 Dresden Altnossener Straße) oder an Endpunkten von Stadtbuslinien (z.B. Linie 64, Dresden Kaditz Am Vorwerksfeld).

Erhoben wurden im Verbundraum ca. 3.600 Fahrradstellplätze an 75 Standorten, diese sind werktäglich durchschnittlich mit 2.500 Fahrrädern belegt. Das B+R-System generiert somit werktäglich ca. 5.000 Wege im ÖPNV/ SPNV.



Foto 9: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Arnsdorf

In der Summe führt die Nutzung der P+R- und B+R-Anlagen im Verbundraum zu werktäglich ca. **9.000 Fahrten** im ÖPNV/ SPNV.

1.6. ÖPNV-Nachfrage

1.6.1. Grundlagen

Die nachfolgenden relationsweisen Verkehrsstromangaben sind dem Analysenetzfall 2013 des Integrierten Verkehrsmodells (IVM) entnommen. Dabei beruht die Ermittlung der ÖPNV-Nachfrage im Nahverkehrsraum Oberelbe auf den Eingangsgrößen konkreter Streckenbelegungen sowie der turnusmäßigen Verkehrserhebungen des VVO.

Im Regionalverkehr erfolgt die Festlegung der zu untersuchenden Nahverkehrsachsen gemäß der Regional- und Landesplanung. Dabei werden die zentralen Orte sowohl innerhalb des VVO als auch im Umland berücksichtigt.

Verbindung	Kategorie (Kürzel)
Anbindung eines Mittelzentrums an das zugehörige Oberzentrum (bzw. Oberzentraler Städteverbund)	MZ – OZ
Verbindung benachbarter Mittelzentren (sowie Oberzentraler Städteverbund untereinander)	MZ – MZ
Anbindung eines Grundzentrums an das zugehörige Mittelzentrum	GZ – MZ
Anbindung eines Grundzentrums an das zugehörige Oberzentrum	GZ – OZ

Tabelle 14: Kategorisierung der Relationen nach zentralörtlicher und funktioneller Bedeutung

Die Zuordnung der Verbindungen zu den Kategorien ist der Anlage 2 zu entnehmen. Es werden insgesamt 18 Anbindungen von Mittelzentren an Oberzentren, 16 Verbindungen zwischen Mittelzentren und 30 Anbindungen von Grundzentren an Mittelzentren betrachtet.

In der Landeshauptstadt Dresden wird die ÖPNV-Nachfrage für die Relationen zwischen den einzelnen Ortsämtern und Ortschaften betrachtet.

1.6.2. Relationsbezogene ÖPNV-Nachfrage

Regionalverkehr

Die Auswertung des Integrierten Verkehrsmodells (IVM) bestätigt, dass ebenso wie in den Analysen der vorangegangenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplanes die Verkehrsbeziehungen zwischen zentralen Orten im Nahverkehrsraum primär auf das Oberzentrum Dresden ausgerichtet sind. Die größten Verkehrsströme im ÖPNV werden nach wie vor auf den Relationen innerhalb des Ballungsraumes Oberes Elbtal verzeichnet.

Bedeutende Relationen, zwischen zentralen Orten, die sich nicht auf das Oberzentrum Dresden beziehen, sind die Relationen Pirna – Heidenau, Radebeul – Coswig, Meißen – Coswig, aber auch Riesa – Zeithain.

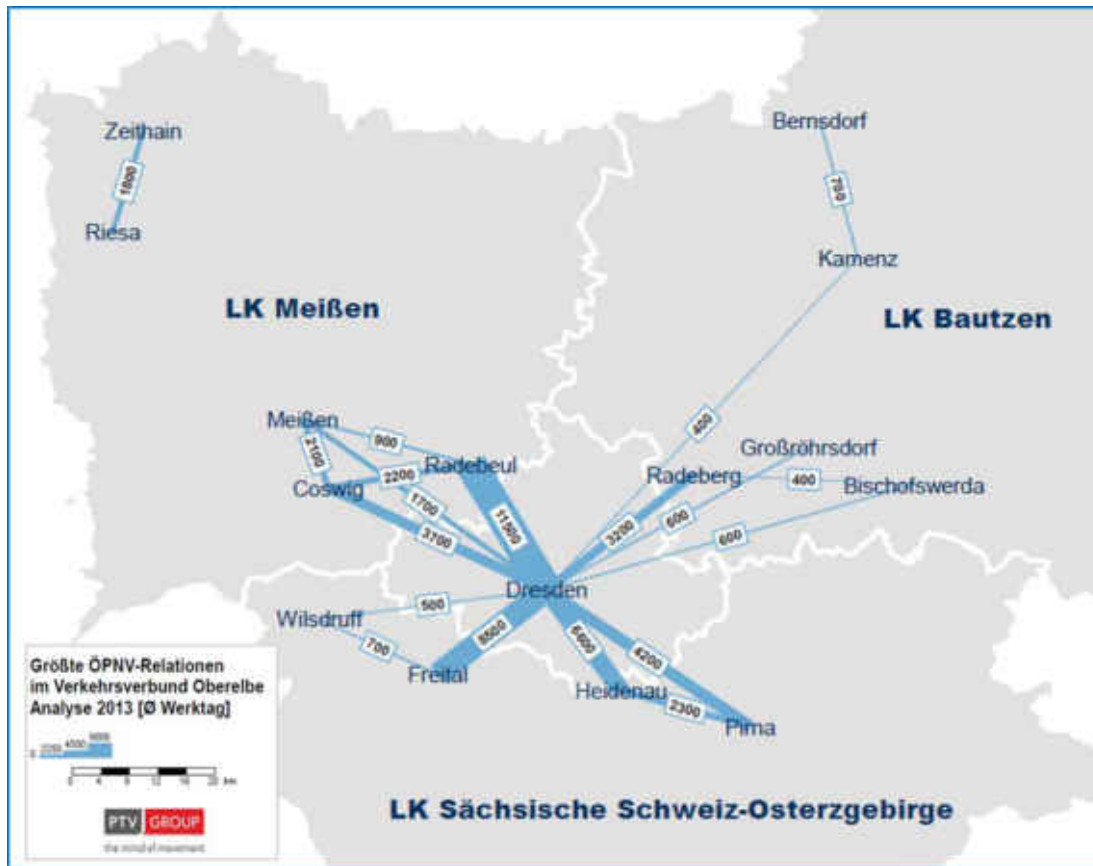


Abbildung 18: ÖPNV-Relationen im Nahverkehrsraum Oberelben > 500 ÖPNV-Fahrten/ Werktag Mo-Fr, Quelle: IVM, PTV

Die nachfolgende Tabelle 15 listet die stärksten ÖPNV-Relationen im Zusammenhang mit ihrer raumordnerischen Kategorie auf. Hier dominieren die Beziehungen zwischen Oberzentrum und Mittelzentren. Die stärksten ÖPNV-Relationen eines Grundzentrums sind in Heidenau festzustellen.

Größenordnung der werktäglichen ÖPNV-Fahrten	Relationen zwischen zentralen Orten im Nahverkehrsraum	Kategorie
> 10.000	Radebeul – Dresden	MZ – OZ
5.000 bis 10.000	Freital – Dresden	MZ – OZ
	Heidenau – Dresden	GZ – OZ
2.000 bis 5.000	Pirna – Dresden	MZ – OZ
	Coswig – Dresden	MZ – OZ
	Radeberg – Dresden	MZ – OZ
	Heidenau – Pirna	GZ – MZ
	Coswig – Radebeul	MZ – MZ
	Coswig – Meißen	MZ – MZ

Tabelle 15: Relationen mit der höchsten werktäglichen Anzahl an ÖPNV-Fahrten im Nahverkehrsraum Oberelbe

ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden

Die nachfolgende Grafik aus dem Integrierten Verkehrsmodell Dresden/ VVO (IVM) zeigt die relevanten ÖPNV-Nachfrageströme innerhalb der Landeshauptstadt Dresden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind dabei die Ortschaften grafisch nicht separat aufgeführt. In den Grafiken und Tabellen der Landeshauptstadt Dresden sind jeweils folgende Gebiete zusammengefasst:

- Cotta einschließlich Altfranken, Cossebaude, Gompitz, Mobschatz, Oberwartha
- Klotzsche einschließlich Langebrück, Schönborn, Weixdorf
- Loschwitz einschließlich Schönfeld-Weißig

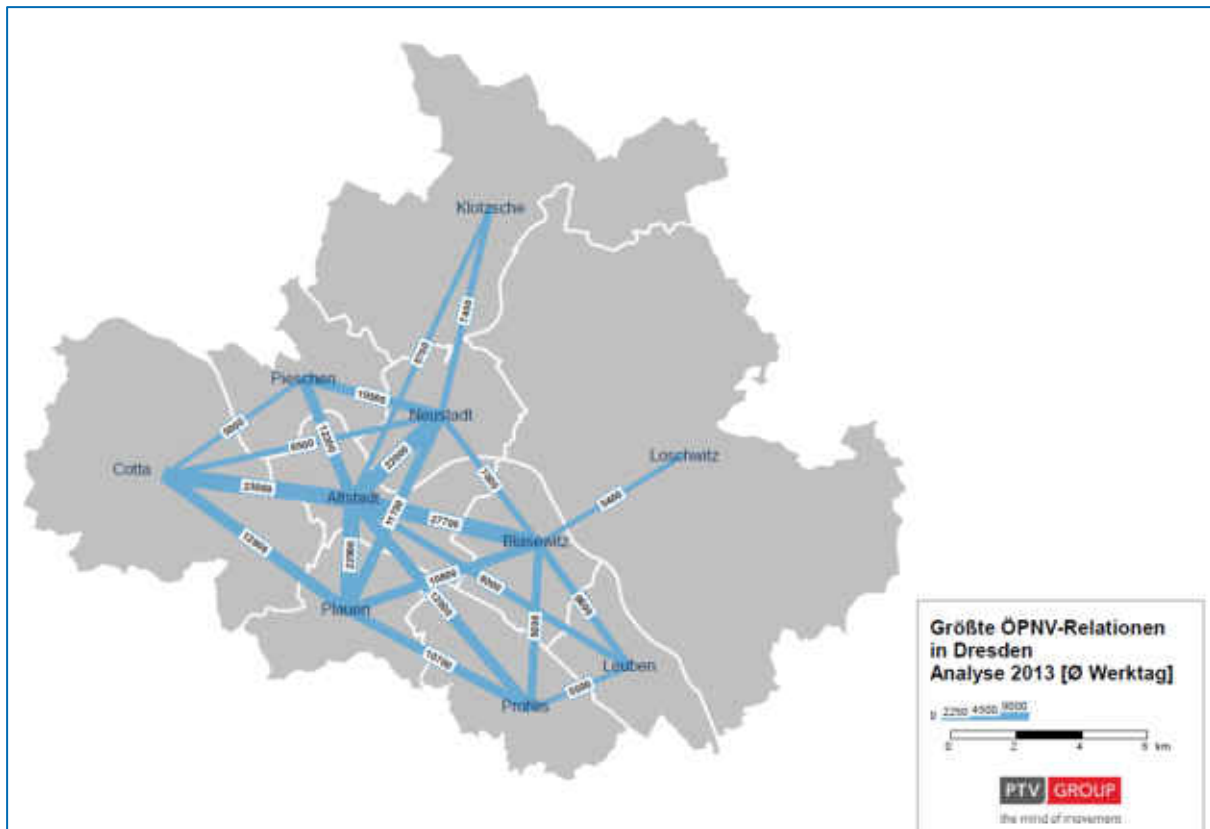


Abbildung 19: ÖPNV-Relationen in Dresden zwischen den Ortsämtern > 5.000 ÖPNV-Fahrten/ Werktag Mo-Fr, Quelle: IVM, PTV

Die stärksten Relationen mit einer ÖPNV-Nachfrage von mehr als 10.000 Fahrten pro Werktag sind in der folgenden Tabelle 16 zusammengefasst.

Größenordnung der werktäglichen ÖPNV-Fahrten	Relationen zwischen den Ortsämtern der LH Dresden
> 20.000	Altstadt – Blasewitz Altstadt – Cotta Altstadt – Plauen Altstadt – Neustadt
10.000 bis 20.000	Cotta – Plauen Altstadt – Pieschen Altstadt – Prohlis Plauen – Neustadt Plauen – Blasewitz Plauen – Prohlis Pieschen – Neustadt

Tabelle 16: Relationen mit der höchsten werktäglichen Anzahl an ÖPNV-Fahrten in der Landeshauptstadt Dresden

Von diesen 11 stärksten ÖPNV-Relationen sind 6 auf die Altstadt orientiert, es folgen die Ortsämter Plauen (5 Relationen), Blasewitz, Cotta, Neustadt und Prohlis (je 2 Relationen).

1.6.3. Berufspendlerverkehr

Der Berufspendlerverkehr wurde auf der Grundlage der Pendlerstatistik nach Gemeinden aus der Beschäftigtenstatistik der Bundesanstalt für Arbeit von 2012 erstellt. Aus dieser wurden alle sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen, die in einer Beziehung zum Untersuchungsraum (Wohnort, Arbeitsort oder beides) stehen, gemeindefein ausgewertet. Anhand der Pendlerdaten sind keine Aussagen über die verwendeten Verkehrsmittel möglich. Es lassen sich jedoch Verkehrsachsen mit hohem Beförderungspotenzial für den ÖPNV ableiten.

Zwischen 2006 und 2012 stieg die Zahl der Einpendler in die Landeshauptstadt Dresden von 82.500 auf 86.600, die Zahl der Auspendler stieg von 36.800 auf 48.400 (jeweils unabhängig vom Verkehrsmittel).



Abbildung 20: Information zu den Pendlerzahlen, Quelle: Gemeinsame Broschüre der Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO „Gut gelaufen, gern gefahren“, Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2013

Wegen der hohen Relevanz des Pendlerpotenzials für die Entwicklung der SPNV-Nachfrage werden die Pendlerströme im Untersuchungsraum separat analysiert. Die Pendlerbeziehungen zwischen der Landeshauptstadt Dresden und dem Umland werden in Abbildung 21 dargestellt, Pendlerströme ohne Dresden-Bezug in Abbildung 22:

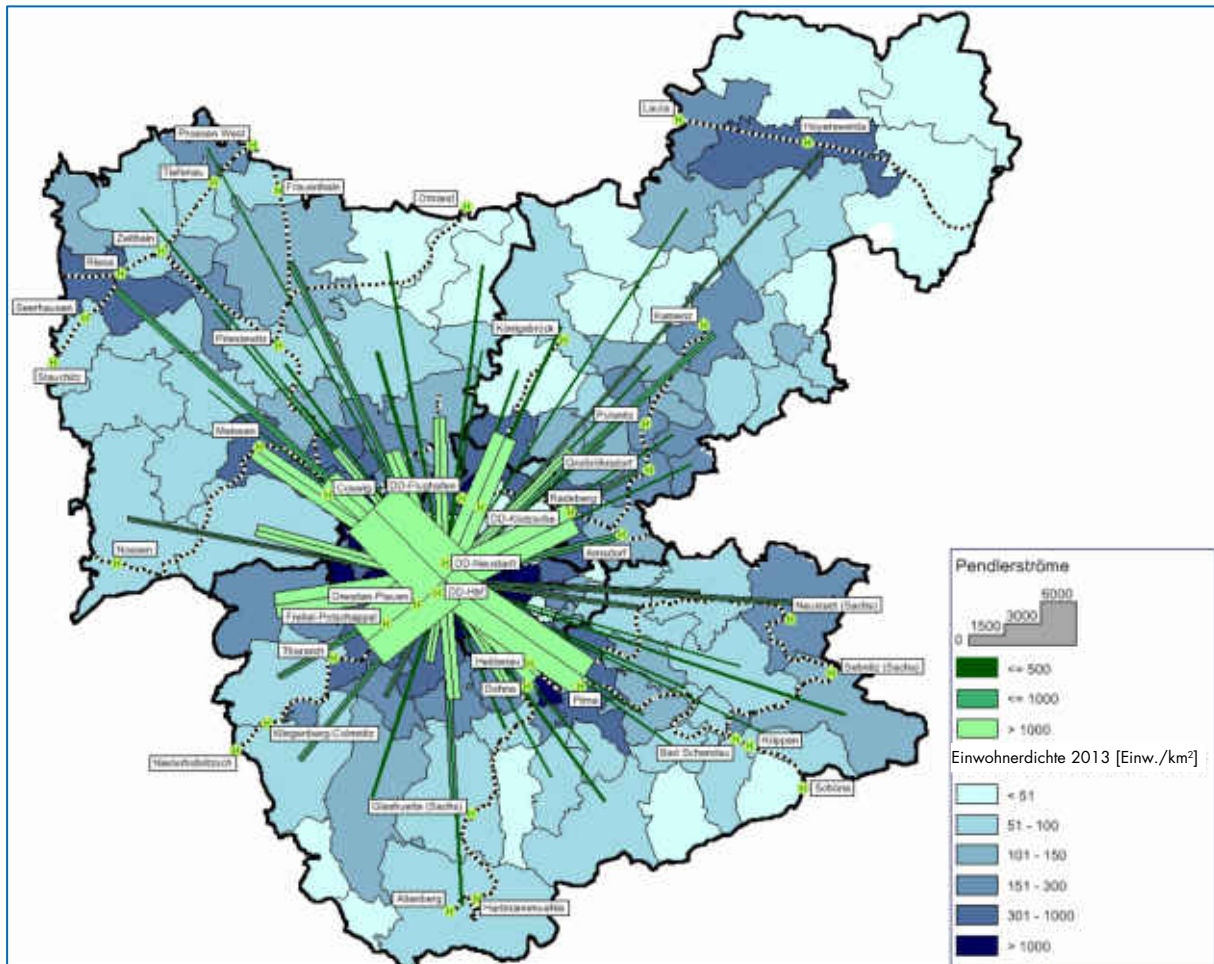


Abbildung 21: Pendlerbeziehungen von und nach Dresden (2012), Quelle: Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit 2012/ SPNV-Zielnetz, kcw, ETC

Es dominieren die starken Verflechtungen innerhalb des Ballungsraumes von Meißen bis Pirna und Radeberg bis Freital. Diese sind bezüglich der Beziehungen zwischen zentralen Orten weitestgehend synchron zu den in der Abbildung 18 dargestellten ÖPNV-Beziehungen aus dem Verkehrsmodell. Nennenswerte Pendlerbeziehungen bestehen auch u.a. von und nach Kesselsdorf, Ottendorf-Okrilla, Radeburg, Klipphausen, Riesa, Großenhain, Kamenz, Glashütte u.a.

Aus den Ergebnissen des SrV 2013 (siehe Kapitel 1.6.4) lassen sich für die Beziehungen zwischen den an der Erhebung teilgenommenen Umlandkommunen (siehe Abb. 23) und der Landeshauptstadt Dresden die Anteile des ÖPNV an diesen Größen grob ermitteln. Aus Orten mit S-Bahn-Anschluss nach Dresden ergibt sich ein durchschnittlicher ÖPNV-Anteil der Pendler von 24 %, aus den anderen Orten von 19 %. Im Schnitt nutzt demnach etwa jeder fünfte Dresden-Pendler ÖPNV-Angebote.

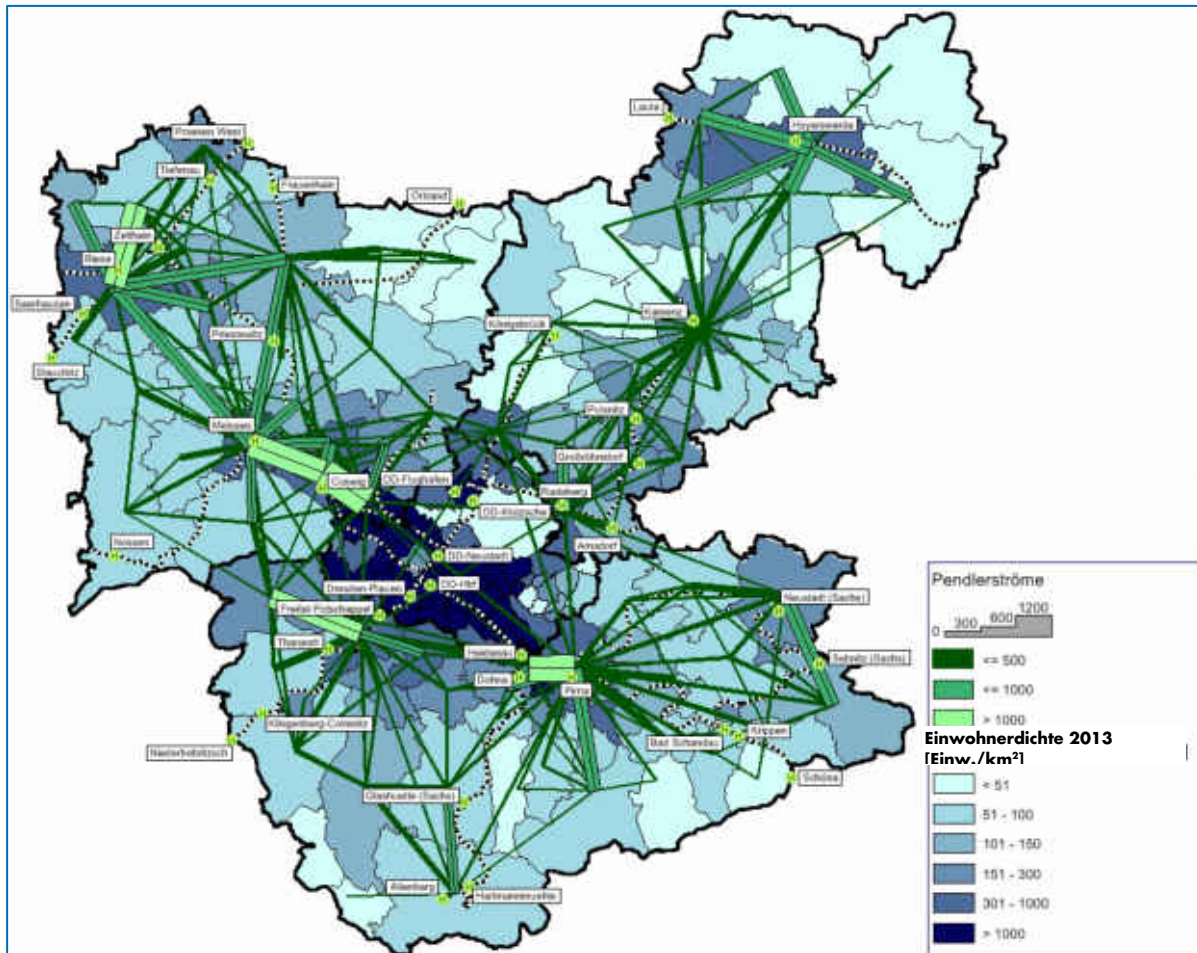


Abbildung 22: Pendlerbeziehungen im Nahverkehrsraum Oberelbe ohne Dresden (2012), Quelle: Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit 2012/ SPNV-Zielnetz, kcw, ETC

Bei der Betrachtung der Ströme separat vom dominierenden Oberzentrum Dresden zeigen sich die starken regionalen Pendlerbeziehungen im Umfeld der Mittelzentren. Hervorzuheben sich die Beziehungen zwischen Radebeul, Coswig und Meißen, Heidenau und Pirna, Freital und Wilsdruff, Riesa und Zeithain, Hoyerswerda und Lauta, Neustadt/Sa. und Sebnitz, Pirna und Bad Gottleuba-Berggießhübel, das Dreieck Meißen – Riesa – Großenhain mit Nünchritz u.a.

Zu beachten ist, dass in diesen Werten keine Schülerverkehrsströme berücksichtigt sind.

Alle wesentlichen Relationen sind ÖPNV-seitig durch das S-Bahn-Netz, weitere SPNV-Achsen und hochwertige Regionalbusverbindungen abgebildet. Bei festgestellter Diskrepanz zwischen der Pendlerbedeutung einer Beziehung und einem nicht adäquaten ÖPNV-Angebot sind Angebotsverbesserungen geplant, hier wird u.a. auf die Entwicklung in den Korridoren Dresden – Glashütte, Dresden – Ottendorf-Okrilla sowie das PlusBus-Netz verwiesen (siehe Kapitel 4).

1.6.4. Aussagen der SrV 2013

Durch die TU Dresden wurde im Jahr 2013 ein weiterer Erhebungsdurchgang des „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ durchgeführt. Da bereits zu den letzten Durchgängen 2003 und 2008 nicht nur traditionell die Landeshauptstadt Dresden, sondern auf Initiative des VVO auch weitere Städte des Verbundraumes statistisch erfasst wurden, sind erste Trendaussagen zu den Modal split-Entwicklungen des ÖPNV in diesen Städten möglich.

• ÖPNV-Anteil am Modal Split 2013

Der ÖPNV erreichte 2013 folgende Anteile an der Summe aller durch die jeweiligen Einwohner zurückgelegten Wege (Modal split-Anteile):

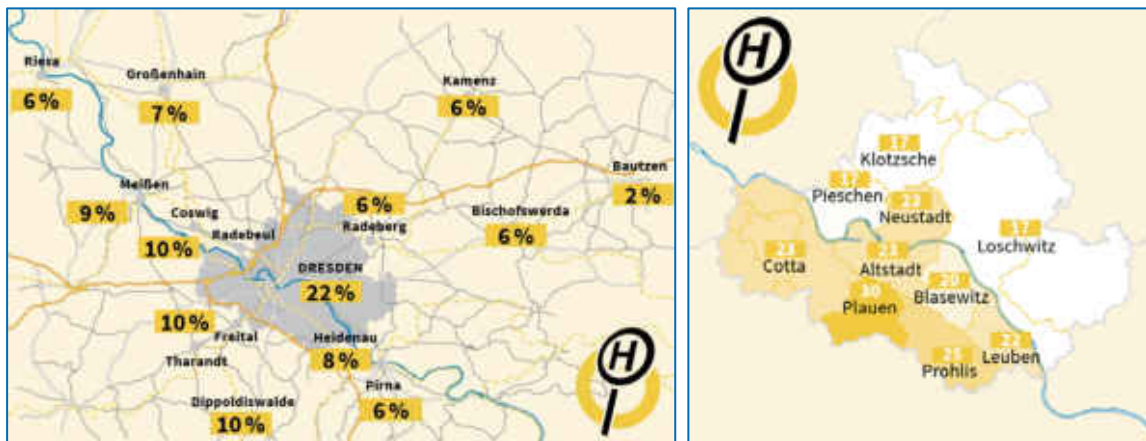


Abbildung 23: Modal split-Anteile des ÖPNV in den SrV-Städten im Raum Dresden, rechts auf Ortsamtsebene in Dresden Quelle: Gemeinsame Broschüre der Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO „Gut gelaufen, gern gefahren“, Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2013

In Städten mit S-Bahn-Anschluss ist der Modal-split-Anteil des ÖPNV 1,5mal so hoch wie in Städten ohne.

• Modal Split-Entwicklung des ÖPNV 2003 bis 2013

Aggregiert man die Umlandstädte nach Entfernungsbereichen, d.h. in einen Nah-, Mittel- und Fernbereich um Dresden, so ist im betrachteten Zehnjahresabschnitt die folgende positive Entwicklung der Modal split-Anteile eingetreten:

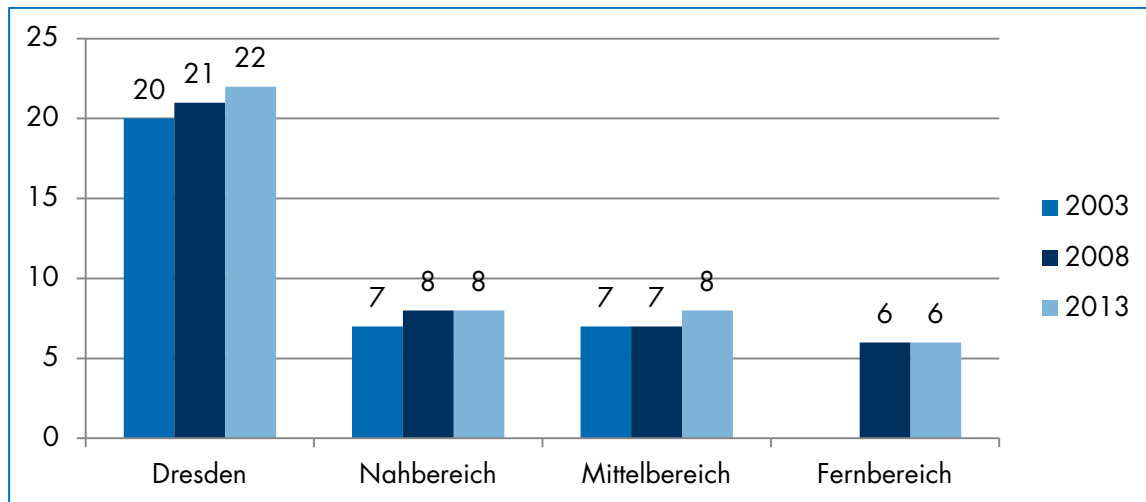


Abbildung 24: Entwicklung der Modal split-Anteile des ÖPNV in % in Dresden und Umland von 2003 bis 2013 nach Entfernungsbereichen

War der ÖPNV-Anteil in Dresden in den 90er Jahren gesunken, so ist seit 2003 eine positive Trendwende festzustellen. Im Betrachtungszeitraum ist der durchschnittliche ÖPNV-Wert im Nah- und Mittelbereich jeweils von 7 % auf 8 % gestiegen, wobei ein Zeitversatz vom Ballungsraum nach außen festzustellen ist. Städte im Fernbereich besitzen mit 6 % einen etwas geringeren Wert.

Es besteht die Zuversicht, zur nächsten Erhebung 2018 nach erfolgtem S-Bahn-Ausbau und den weiteren im Kapitel 2 beschriebenen angebotsseitigen und infrastrukturellen Maßnahmen im ÖPNV weitere Steigerungen der ÖPNV-Anteile sowohl in Dresden als auch im Umland zu erreichen. Als Zielgrößen sind zu benennen:

- in Dresden 24% (dieser Wert liegt dem Verkehrsmodell IVM zugrunde) und höher, das Kapitel 4.5 enthält einen Prüfauftrag der Rahmenbedingungen und Auswirkungen eines Anteiles von 30%
- in den Umlandkommunen 9 bis 10%
- bei den Pendlerbeziehungen nach Dresden im S-Bahn-Einzugsbereich >25%, ansonsten >20%

• Mittlere Reiseweiten des ÖPNV

Bei Nutzung des ÖPNV wurden die nachfolgend aufgeführten mittleren Reiseweiten gemessen. Dabei ist ein kausaler Zusammenhang zwischen der räumlichen Lage der untersuchten Städte zum Ballungsraum Oberelbe zu erkennen. In der Wichtung der Reiseweiten überlagern sich klar die innerstädtischen und kleinräumigen ÖPNV-Beziehungen mit den Relationen zum Großraum Dresden:

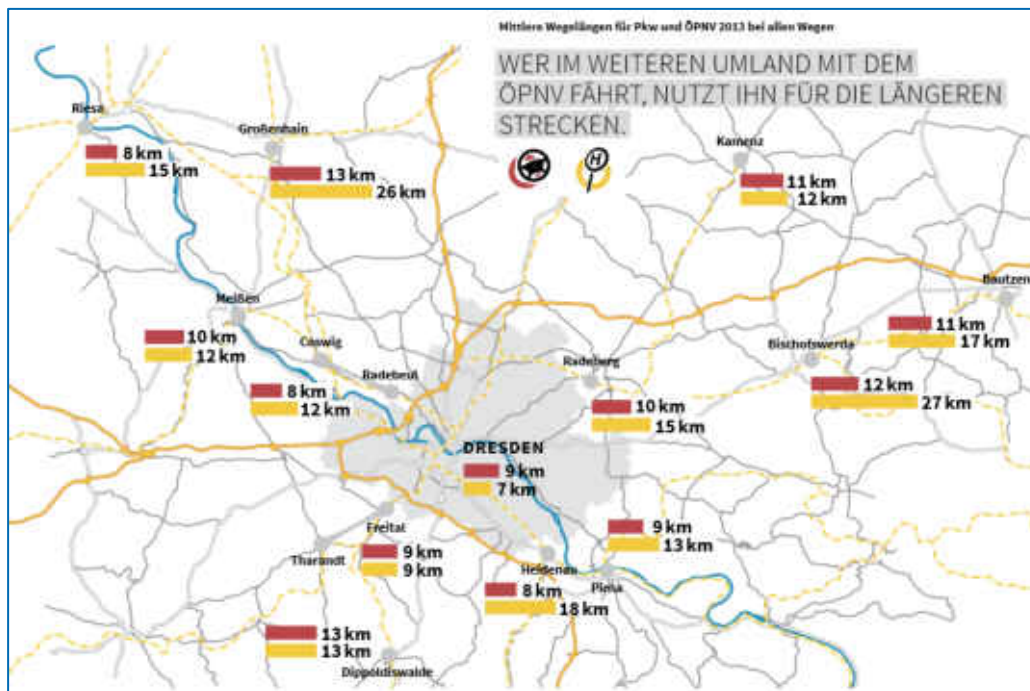


Abbildung 25: Mittlere Wegelängen im ÖPNV und als Vergleichswert im MIV in den SrV-Städten im Raum Dresden, Quelle: Gemeinsame Broschüre der Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO „Gut gelaufen, gern gefahren“, Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2013

1.7. Tarif

Im Nahverkehrsraum Oberelbe kommt ein einheitlicher Verbundtarif, der VVO-Tarif, zur Anwendung, der grundsätzlich für alle Verkehrsmittel gilt. Mit den sächsischen Verkehrsverbänden wurden gemeinsame Beförderungsbedingungen und mit den im VVO kooperierenden Verkehrsunternehmen einheitliche Tarifbestimmungen auf der Grundlage des PBefG und der EVO erarbeitet.

Der VVO-Tarif gilt für die Beförderung von Personen, Sachen und Tieren auf den innerhalb des Verbundraumes im öffentlichen Linienverkehr eingesetzten Eisenbahnzügen des Nahverkehrs, Straßen-/Stadtbahnen und Bussen sowie Fähren in Dresden und in den Landkreisen Meißen (außer Fähren Riesa – Promnitz und Strehla – Lorenzkirch) und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (außer Fähren im Kurort Rathen und Schöna – Hrensko). Für die Bergbahnen in Dresden, die Stadtrundfahrt in Meißen, die Kirnitzschtalbahn und den Personenaufzug in Bad Schandau sowie die schmalspurigen Eisenbahnen gilt er eingeschränkt.

Das Verbundgebiet ist in Tarifzonen eingeteilt, die nummeriert und namentlich benannt sind.

Entsprechend des gültigen Tarifs werden folgende Fahrausweisarten ausgegeben:

- Einzelfahrscheine und 4er-Karten zum Normalfahrpreis und ermäßigt (außer Kurzstrecke)
- Tageskarten zum Normalfahrpreis und ermäßigt, auch für Senioren, Familientageskarten, Kleingruppenkarten, das Nachtticket, Übergangsfahrausweise zur Benutzung der 1.

Klasse, Schülergruppentickets sowie Fahrradtagskarten für Fahrräder, Fahrradanhänger oder Hunde

- Zeitkarten zum Normalfahrpreis und ermäßigt, auch für Schüler, Auszubildende und Studenten sowie zum Übergang in die 1. Klasse und zur Mitnahme von Fahrrädern, Fahrradanhängern oder Hunden

Fahrausweise sind grundsätzlich nur innerhalb der Tarifperiode gültig, für die sie verkauft wurden. Tarifänderungen und zugehörige Übergangsregelungen werden rechtzeitig veröffentlicht.

Die Ermittlung der Preisstufen und damit der Fahrpreise erfolgt durch Auszählen der Tarifzonen, die ganz oder teilweise befahren werden (tatsächlich benutzter Weg). Tarifzonen, die bei einer Fahrt mehrmals befahren werden, zählen für die Preisbildung nur einmal.

Für die Fähren, die Bergbahnen in Dresden, die Stadtrundfahrt in Meißen, die Kirnitzschtalbahn und den Personenaufzug in Bad Schandau sowie die schmalspurigen Eisenbahnen gelten Sonderfahrpreise.

Die Tarifzonen können an Grenzhaltstellen aneinander grenzen. Grenzhaltstellen können einzelne Haltestellen, Ortsteile oder Gemeinden sein. Um Härtefälle an den Grenzen der Tarifzonen zu vermeiden, sind Grensräume festgelegt. Für Fahrten innerhalb dieser Grensräume sind Fahrausweise der Preisstufe 1 bzw. A zu lösen (gilt nicht für Tageskarten).

Für Angebote alternativer Bedienformen (z. B. Anrufsammel-, Anruflinientaxi) gelten besondere örtliche Festlegungen.

Auf der Grundlage der Tarifbestimmungen werden eine Reihe Sondertickets (Kombitickets) herausgegeben, die vor allem Neukunden den ÖPNV näher bringen sollen.

Sondertickets, wie Semesterticket oder Jobticket, werden gesondert und im Falle von JobTickets unter finanzieller Beteiligung der jeweiligen Institutionen vereinbart und ermöglichen für die Beteiligten einen einfachen Zugang zum ÖPNV.

Eine Übersicht der zum 01.08.2018 gültigen Fahrpreise sowie Informationen zum Elbe-Label-Ticket finden sich im Anlagenteil 14.

1.8. Information, Service und Vertrieb

Fahrausweise können im Vorverkauf an unternehmenseigenen Mobilitätszentralen und Servicezentren sowie in Agenturen und an stationären Automaten erworben werden. Zudem wird, zum sofortigen Fahrtantritt, in verschiedenen Verkehrsmitteln auch ein personenbedienter Verkauf bzw. der Verkauf über mobile Automaten angeboten. Desweiteren besteht die Möglichkeit, Tickets online als Handy- oder OnlineTicket zu erwerben. Abokarten können in ausgewählten Mobilitätszentralen und Servicestellen beantragt bzw. bei den meisten Verkehrsunternehmen online bestellt und verwaltet werden.

Der Fahrausweisvertrieb sowie die Auskunftserteilung sind wie folgt strukturiert:

Struktur	Ort	Angebot
Personalbedienter Vertrieb		
Mobilitätszentrale, Servicezentren	an wichtigen Punkten, Zugangsstationen und Übergangsstellen im Verbundraum durch die Partner im Verbund eingerichtet	<ul style="list-style-type: none"> • komplettes VVO-Fahrausweissortiment • unternehmenseigene und – übergreifende Information • umfassende Informationen zu Tarifen, Fahrplänen, alternativen Mobilitätsangeboten, touristischen Angeboten und Veranstaltungen
Agenturen	verschiedene Einrichtungen, wie z. B. Reisebüros, Einkaufszentren oder Läden des Einzelhandels, im Auftrag von Partnerunternehmen im Verbund	<ul style="list-style-type: none"> • unterschiedliches Angebot ausgewählter Fahrausweise und Informationen zum Tarif
Fahrausweisautomaten an den Zugangsstellen	an fast allen SPNV-Zugangsstellen sowie an wichtigen Zugangsstellen des straßengebundenen ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • komplettes VVO-Fahrausweis-sortiment außer Abo-Karten • Informationen zum Tarif
Fahrausweisautomaten in den Fahrzeugen	in allen Straßenbahnzügen (Stadtverkehr Dresden)	<ul style="list-style-type: none"> • eingeschränktes Sortiment an Einzelfahrscheinen, Tages-, Familientages- und Kleingruppenkarten zum sofortigen Fahrtantritt
Verkauf im Fahrzeug	in Bussen im Regionalverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • komplettes VVO-Fahrausweis-sortiment außer Abo-Karten • Informationen zum Fahrplan der Linie und deren Verknüpfungen mit anderen Linien
	in Bussen der Dresdner Verkehrsbetriebe	<ul style="list-style-type: none"> • ausgewählte Fahrausweise zum sofortigen Fahrtantritt (Einzelfahrscheine und Tageskarten für eine Tarifzone) • Informationen zum Fahrplan der Linie und deren Verknüpfungen mit anderen Linien.
	in Zügen des SPNV	<ul style="list-style-type: none"> • komplettes VVO-Fahrausweissortiment außer Abo-Karten • Informationen zu Fahrplan und Tarif
Online-Vertrieb		
Online-Vertrieb	HandyTicket Deutschland	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfahrscheine und Tageskarten als HandyTicket zum sofortigen Fahrtantritt
	DB Navigator	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfahrscheine und Tageskarten als HandyTicket zum sofortigen Fahrtantritt • Tageskarten als OnlineTicket zum vorausgewählten Fahrtantritt
	Navigator im VVO	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfahrscheine und Tageskarten als HandyTicket zum sofortigen Fahrtantritt

		<ul style="list-style-type: none"> • Tageskarten als OnlineTicket zum vorausgewählten Fahrtritt
	VVO mobil	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfahrscheine und Tageskarten als HandyTicket zum sofortigen Fahrtritt
	DVB mobil	
Online-Information	www.vvo-online.de und www.vvo-mobil.de	<ul style="list-style-type: none"> • unternehmenseigene und – übergreifende Information • umfassende Informationen zu Tarifen, Fahrplänen, alternativen Mobilitätsangeboten, touristischen Angeboten und Veranstaltungen • auch in englischer und tschechischer Sprache
	Unternehmenseigene Internetseiten	<ul style="list-style-type: none"> • unternehmenseigene und – übergreifende Information • umfassende Informationen zu Tarifen, Fahrplänen, alternativen Mobilitätsangeboten, touristischen Angeboten und Veranstaltungen

Tabelle 17: Struktur von Fahrausweisvertrieb und Auskunftserteilung

Digitale Fahrgastinformation

In den vergangenen Jahren gewann die digitale Information für die Fahrgäste rasant an Bedeutung. Auf Grund dieser Entwicklungen stellt der VVO vielfältige Fahrgastinformationen in digitaler Form bereit, mit stetig steigendem Interesse der Kunden.

Die VVO-Seite www.vvo-online.de fasst alle wichtigen Informationen über Fahrplan, Tarif, Tickets, Sonderaktionen in einer strukturierten Form zusammen. Die Inhalte dieser Seite sind dabei stetiger Weiterentwicklung unterworfen, da sich Informationsbedarfe ändern oder anders dargestellt werden müssen.

Die häufigsten Abfragen (etwa 62 %) beziehen sich auf Informationen rund um die Fahrplanauskunft, eine weitere wesentliche Inhaltskomponente mit etwa 16 % Anteil sind die Preis- und Tarifinformationen.

Aus den Nutzerstatistiken geht hervor, dass die Kunden die VVO-Webseite darüber hinaus gern nutzen, um detailliertere Informationen zu speziellen Themen zu erhalten. Dabei beachtet der VVO die Wünsche seiner Kunden und integriert bei Bedarf neue Inhalte, wenn sie häufig nachgefragt wurden.

Stationäre Informationen (DFI)

An größeren regionalen Umsteigepunkten im VVO wurden nach dem Vorbild der DVB unternehmensübergreifende DFI installiert, welche vom VVO selbst gewartet werden.



Foto 10: Dynamische Fahrgastinformation in Großhain, Cottbuser Bahnhof

An diesen werden alle Abfahrten in Echtzeit und Störungsinformationen angezeigt.

2. Bewertung der Bestandsaufnahme

2.1. Einleitung

Die Bewertung des aktuellen ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum Oberelbe gliedert sich in folgende Aspekte:

- Beschreibung und Bewertung der im Geltungszeitraum der zweiten Fortschreibung des NVP (ab 2011) eingetretenen Veränderungen des ÖPNV-Systems im Nahverkehrsraum einschließlich Erfolgskontrolle der im letzten NVP enthaltenen Maßnahmen
- Bewertung der Verbindungsqualität im Regionalverkehr
- Bewertung der Erschließungsqualität im Regionalverkehr
- Bewertung der ÖPNV-Qualität in der LH Dresden

2.2. Bewertung der Veränderungen des ÖPNV-Systems im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

2.2.1. ÖPNV-Angebot

Im Sinne einer Erfolgskontrolle wird nachfolgend der Umsetzungsstand der im letzten NVP beschlossenen Maßnahmen zum ÖPNV-Angebot betrachtet:

Maßnahmen im 2011 beschlossenen NVP zum ÖPNV-Angebot	Umsetzung
Leistungsangebot S-Bahn erhöhen, Verdichtung auf 15-min-Takt in HVZ	<ul style="list-style-type: none"> • 15-min-Takt S 1 Meißen – Dresden Hbf – Pirna in HVZ • Ausweitung S 2 Pirna
Komplexuntersuchung Dresdner Norden (Korridor Ottendorf-Okrilla – Königsbrück)	<ul style="list-style-type: none"> • Consultertätigkeit 2014 – 2016, siehe SPNV-Zielnetz 2030 (Kap. 4)
Verbesserung Stadtbusverkehr Radebeul	<ul style="list-style-type: none"> • Neues Busnetz Radebeul 2018
Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Angebots	<ul style="list-style-type: none"> • Inbetriebnahme der Linie U 28 Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Decin als Weiterentwicklung Elbe-Labe-Sprinter • Ausweitung RE 20 bis Litomerice • Ausweitung Angebot Linie 398 nach Teplice • Ausweitung Linie 217 als Fahrradbus über Sneznik nach Rosenthal • Ausweitung Linien 435 von Hrensko nach Schmilka • Ausweitung von Angeboten im Adventsverkehr
Entwicklung Fahrradbus	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung auf die Regionen Lausitz, Sächsische Schweiz und Elbland, Tarifvereinfachung

Tabelle 18: Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zum ÖPNV-Angebot

Im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind im Bereich des Regionalbusverkehrs folgende relevante Weiterentwicklungen eingetreten:

- Dezember 2015: Inbetriebnahme neues Busnetz Nossen als Ersatz der eingestellten Regionalbahnlinie RB 110 zwischen Meißen, Nossen und Döbeln, Angebotserhöhung der Linien 412/ 418 in der Relation Meißen – Nossen, Angebotserweiterung der Linien 424 Nossen – Dresden und Verlängerung der Linie 416 Meißen – Lommatzsch bis Döbeln
- April 2017: Einführung der Linie M Meißen – Moritzburg mit touristischem Schwerpunkt
- Juni 2017: Einführung der Linie 372 Heidenau – Glashütte, dadurch wird in der HVZ zwischen Dresden und Glashütte ein 30-min-Takt erreicht, aufgrund fehlender Eisenbahninfrastruktur wäre eine Taktverkürzung der RB 72 derzeit nicht möglich

Änderungen im städtischen ÖPNV-Angebot in der Zeit des letzten NVP wurden bereits in den entsprechenden Beschreibungen im Kapitel 1 genannt. Maßnahmen, deren Umsetzung bislang noch nicht abschließend erfolgt ist oder deren Randbedingungen sich geändert haben, werden im Kapitel 4 behandelt.

2.2.2. Infrastruktur

Umgesetzte Vorhaben der im letzten NVP beschlossenen wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen zeigt die Tabelle 19 auf.

Maßnahmen im 2011 beschlossenen NVP zur Infrastruktur	Umsetzung
Abschluss Ausbau Knoten Dresden/ S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • 2016 erfolgt • neue Stationen Meißen Altstadt und Dresden Bischofsplatz • verlegte Station Dresden Trachau
Beschleunigung des SPNV, Reduzierung der Reisezeiten	Fahrzeitverkürzungen wurden erreicht: <ul style="list-style-type: none"> • Dresden – Bischofswerda – Bautzen • Dresden – Kamenz • Dresden – Freital – Freiberg • Dresden – Großenhain – Hoyerswerda • Dresden – Riesa – Leipzig
Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Angebots	<ul style="list-style-type: none"> • Inbetriebnahme Lückenschluss Sebnitz – Dolni Poustevna
Verbesserung der Zugänglichkeit im Eisenbahn-Regionalnetz/ Neubau weiterer Stationen	<ul style="list-style-type: none"> • neue Station Pulsnitz Süd
Verbesserung der Zugänglichkeit im Straßenbahn-/Stadtbahnnetz	<ul style="list-style-type: none"> • neue Haltestelle Weinböhl Gellertstraße (Linie 4)
Weitere Maßnahmen zur Barrierefreiheit im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Heidenau Zugang zur RB72

Tabelle 19: Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zur ÖPNV-Infrastruktur

Maßnahmen, deren Umsetzung bislang noch nicht abschließend erfolgt ist (z.B. Stadtbahnprogramm 2020 Dresden) oder deren Randbedingungen sich geändert haben (z.B. Fernbus-ZOB Dresden Wiener Platz), werden im Kapitel 4 beschrieben.

2.2.3. Beförderungsströme

Die Entwicklung der Beförderungsströme im Nahverkehrsraum vom Analysejahr 2006 des letzten Nahverkehrsplanes bis 2016 lässt sich gut anhand der SPNV-Teilnetze darstellen. Die Tabelle 20 zeigt die Entwicklung im Zeitraum Montag bis Freitag auf:

SPNV-Netz	tägl. Fahrgäste (Mo-Fr) 2006	tägl. Fahrgäste (Mo-Fr) 2016	Entwicklung	
S-Bahn Dresden S1, S2, S3	34.420	42.550	+ 8.130	+ 23,6 %
VVO-Dieselnetz RB 33, 34, 71, 72 + U28	7.680	8.910	+ 1.230	+ 16,0 %
Saxonia RE 50	4.720	5.120 <small>(darunter 400 mit IC/ICE-Nutzung)</small>	+ 400	+ 8,5 %
Ostsachsennetz RE 1, 2 RB 60, 61	4.350	5.610	+ 1.260	+ 29,0 %
E-Netz Mittelsachsen RE 3, RB 30, 45	4.440	4.770	+ 330	+ 7,4 %
Elbe-Elster-Netz RE 15, 18, RB 31	2.830	4.700	+ 1.870	+ 66,1 %
Sonstige RB 14, 110, RE 11, S4	470	420	- 50	- 10,6 %
Summe Mo-Fr	58.910	72.080	+ 13.170	+ 22,4 %

Tabelle 20: Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen Mo-Fr 2006 bis 2016 in Teilnetzen

Demnach stieg die Zahl der werktäglichen SPNV-Nutzer in diesem 10-Jahres-Zeitraum **um fast 13.000 Fahrgäste** an. Mit über **8.000 Reisenden mehr** nimmt die **S-Bahn** den Spitzenplatz ein, zwei Drittel der Zunahmen sind hier zu verzeichnen.

Weitere starke Fahrgastzunahmen sind im Elbe-Elster-Netz, im Ostsachsennetz und im VVO-Dieselnetz zu verzeichnen. Starke Steigerungen weisen vor allem die Linien RE 1, RE 2, RE 3, RE 18, RB 31 und RB 34 auf.

SPNV-Netz	tägl. Fahrgäste (Sa) 2006	tägl. Fahrgäste (Sa) 2016	Entwicklung	
S-Bahn Dresden S1, S2, S3	25.440	31.890	+ 6.450	+ 25,4 %
VVO-Dieselnetz RB 33, 34, 71, 72 + U28	3.850	5.120	+ 1.270	+ 33,0 %
Saxonia RE 50	3.440	4.300	+ 860	+ 25,0 %
Ostsachsenetz RE 1, 2 RB 60, 61	3.180	4.050	+ 870	+ 27,4 %
E-Netz Mittelsachsen RE 3, RB 30, 45	2.850	3.930	+ 1.080	+ 37,9 %
Elbe-Elster-Netz RE 15, 18, RB 31	2.180	3.540	+ 1.360	+ 62,4 %
Sonstige RB 14, 110, RE 11, S4	310	120	- 190	- 61,3 %
Summe Mo-Fr	41.250	52.950	+ 11.700	+ 28,4 %

Tabelle 21: Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen an Samstagen 2006 bis 2016 in Teilnetzen

An Samstagen stieg die Zahl der Reisenden **um fast 12.000 Fahrgäste** an und somit prozentual sogar noch stärker als im Zeitraum Montag bis Freitag. Auch an Samstagen nimmt die **S-Bahn Dresden** mit fast **6.500 Reisenden mehr** den obersten Platz ein, wobei auf das S-Bahn-Netz nun etwa die Hälfte der Zuwächse fällt, die regionalen Netze haben absolut und prozentual höhere Steigerungen zu verzeichnen als Montag bis Freitag. Hier zeigt sich die starke Zubringerfunktion dieser Linien im Einkaufs- und Freizeitverkehr in den Ballungsraum.

Starke Zunahmen sind insbesondere im Elbe-Elster-Netz, VVO-Dieselnetz und E-Netz Mittelsachsen zu verzeichnen, aber auch im Ostsachsenetz und auf der Saxonia-Linie. Am stärksten wuchsen die Linien RE 1, RE 3, RE 18, RE 50 und RB 34.

SPNV-Netz	tägl. Fahrgäste (So+F) 2006	tägl. Fahrgäste (So+F) 2016	Entwicklung	
S-Bahn Dresden S1, S2, S3	20.920	24.760	+ 3.840	+ 18,4 %
VVO-Dieselnetz RB 33, 34, 71, 72 + U28	2.790	3.200	+ 410	+ 14,7 %
Saxonia RE 50	2.890	3.620	+ 730	+ 25,3 %
Ostsachsennetz RE 1, 2 RB 60, 61	2.720	3.530	+ 810	+ 29,8 %
E-Netz Mittelsachsen RE 3, RB 30, 45	2.440	3.490	+ 1.050	+ 43,0 %
Elbe-Elster-Netz RE 15, 18, RB 31	1.700	2.820	+ 1.120	+ 65,9 %
Sonstige RB 14, 110, RE 11, S4	370	140	- 230	- 62,2 %
Summe Mo-Fr	33.830	41.560	+ 7.730	+ 22,8 %

Tabelle 22: Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen an Sonn- und Feiertagen 2006 bis 2016 in Teilnetzen

An Sonn- und Feiertagen ist die Steigerung mit **fast 8.000 Fahrgästen** ebenfalls in den Absolutzahlen hoch und prozentual sogar leicht höher als im Zeitraum Montag bis Freitag. Die **S-Bahn Dresden** nimmt mit fast **4.000 Reisenden mehr** wie an Samstagen die Hälfte der Zuwächse ein.

Ansonsten haben vor allem das Elbe-Elster-Netz und das E-Netz Mittelsachsen hohe Fahrgastgewinne zu verzeichnen, wie auch das Ostsachsennetz und die Saxonia-Linie. Überdurchschnittliche Nachfragezunahmen betreffen die gleichen Linien wie an Samstagen.

Die hier für alle Tage dokumentierten Fahrgastzuwächse im SPNV liegen im Durchschnitt bei 25 % in zehn Jahren, d.h. bei Annahme einer linearen Steigerung im Mittel bei einem jährlichen Plus von ca. 2,5 %. In der Realität sind die Zunahmen eher durch Sprünge gekennzeichnet und korrespondieren mit den in den Abschnitten 2.2.1 und 2.2.2 beschriebenen Maßnahmen der Angebots- und Infrastrukturentwicklung und ihrer jeweiligen Inbetriebnahme.

In der nachfolgenden Tabelle 23 sind die SPNV-Stationen aufgeführt, bei denen von 2006 bis 2016 eine überdurchschnittliche Zunahme der Ein- und Aussteigerzahlen bis hin zur Verdopplung (z.B. Glashütte) zu verzeichnen ist. Angegeben sind die Werte eines Werktages (Montag bis Freitag).

SPNV-Station	tägl. Fahrgäste Mo-Fr 2006	tägl. Fahrgäste Mo-Fr 2016	Entwicklung
Dresden Hbf	22.800	33.750	+ 11.950 /+ 48,0%
Dresden-Mitte	3.870	6.360	+ 2.490 / + 64,3 %
DD Bischofsplatz	-	1.780*	+ 1.780*
Dresden-Dobritz	2.640	4.000	+ 1.360 / + 51,5 %
Meißen Altstadt	-	1.210	+ 1.210
DD Niedersedlitz	3.240	4.270	+ 1.030 / + 31,8 %
Dresden-Reick	1.180	2.100	+ 920 / + 78,0 %
DD Freiburger Straße	1.560	2.350	+ 790 / + 50,6 %
Dresden-Strehlen	1.940	2.700	+ 760 / + 39,2 %
Pirna	6.460	7.190	+ 730 / + 11,3 %
Dresden- Pieschen	1.680	2.250	+ 570 / + 33,9 %
Dresden- Plauen	480	1.000	+ 520 / + 108 %
DD Grenzstraße	750	1.110	+ 360 / + 48,0 %
Glashütte	310	630	+ 320 / + 103 %
Großhain Cottb. Bf.	700	990	+ 290 / + 41,4 %
DD Industriegelände	550	840	+ 290 / + 52,7 %
Weinböhla	620	840	+ 220 / + 35,5 %
Pulsnitz Süd	-	220	+ 220

Tabelle 23: Stationen mit der höchsten absoluten und prozentualen Fahrgastzunahme im Zeitraum Montag bis Freitag von 2006 bis 2016, sortiert nach absoluter Zunahme

* 2017, mit teilweiser Berücksichtigung des 15-min-Taktes in der HVZ, bereits 2.270

Eine Vielzahl anderer Stationen weist Zunahmen um die 20 % auf, dem Durchschnittswert der Nachfragesteigerung im SPNV des Verbundraumes.

Einzelne Stationen haben Fahrgastrückgänge zu verzeichnen, dabei in erster Linie aufgrund von nunmehr durchgebundenen Linien statt endenden (z.B. Dresden-Neustadt) oder durch Verlagerungen zu neu eröffneten Stationen (Meißen zu Meißen-Altstadt, Pulsnitz zu Pulsnitz-Süd, Dresden-Neustadt zu Bischofsplatz).

Mit der Nachfragesteigerung im verbundweiten ÖPNV wächst auch die Zahl der Stammkunden, diese erhöht sich stetig und weist jährliche Zuwachsraten von 6 bis 7 % auf.



Abbildung 26: Entwicklung der Stammkunden-Nutzer von 2014 bis 2017, VVO-Verbundbericht 2017, Grafik Dirk Oberländer

2.2.4. Tarif

Der Maßgabe, den VVO-Tarif unter Einhaltung des Verbundcharakters mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen unter Wahrung verkehrspolitischer Ziele weiter zu entwickeln, wurde in der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes entsprochen. So wurde das Tarifportfolio erweitert sowie das Bestandsportfolio um weitere Mitnahmemöglichkeiten ergänzt. Im Einzelnen wurden während der Laufzeit des vorigen Nahverkehrsplanes folgende Weiterentwicklungen umgesetzt:

- 01.11.2013 Einführung der Fahrradtageskarte für Fahrräder, -anhänger und Hunde
- 01.11.2014 Einführung der Kleingruppenkarte in den Preisstufen A und B
- 01.11.2014 Einführung der Mitnahmemöglichkeit von zwei Schülern bis zum 15. Geburtstag für Inhaber von Tageskarten für Einzelpersonen zum Normalpreis
- 01.04.2015 Umstellung Gruppentickets für Schüler auf Tageskartenlogik
- 01.08.2018 Umstellung der Übergangsfahrscheine zur Benutzung der 1. Klasse in Tageskarten
- 01.08.2018 Einführung der Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen an allen Wochentagen zwischen 18 und 4 Uhr (am Wochenende und an Feiertagen ganztags) für Inhaber von allen Monatskarten zum Normalpreis

Auch verbundraumüberschreitende Tarifangebote wurden neu eingeführt oder weiterentwickelt, u.a. sind zu nennen:

- Übergangstarif VVO-ZVON zum 12.12.2010
- Regiotarif Schluckenau-Elbe (U 28-Tarif) zum 05.07.2014
- Ferienticket Sachsen zu den Sommerschulferien 2015
- kombinierter VMS-VVO-Tarif im Raum Döbeln-Nossen-Meißen-Dresden zum 13.12.2015
- Einführung der Familientageskarte Elbe-Labe und Umstellung der Preislogik bei allen Tageskarten Elbe-Labe zum 01.04.2018

2.2.5. Information, Service und Vertrieb

Der Maßgabe, den Vertrieb sowie die Informationsmöglichkeiten und den Service gegenüber dem Kunden mit dem Ziel des vereinfachten Umstiegs auf den ÖPNV weiter zu entwickeln, wurde in der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes entsprochen.

Dabei wurden vor allem die „neuen Medien“ in den Fokus gerückt und weiter entwickelt, u. a. sind zu nennen:

- Erneuerung der Vertriebstechnik bei der DVB AG (z. T. noch in Umsetzung)
- Einführung der Chipkarte als neues Ausgabemedium bei DVB AG, DB Regio AG und VGM
- Start der App vvo-mobil und dvb-mobil
- Verbesserung der Echtzeitauskunft
- Implementierung des Verkauf von 4er-Karten im System HandyTicket Deutschland
- Start der Online-Vertriebskanäle „DB-Navigator“ und „Navigator im VVO“

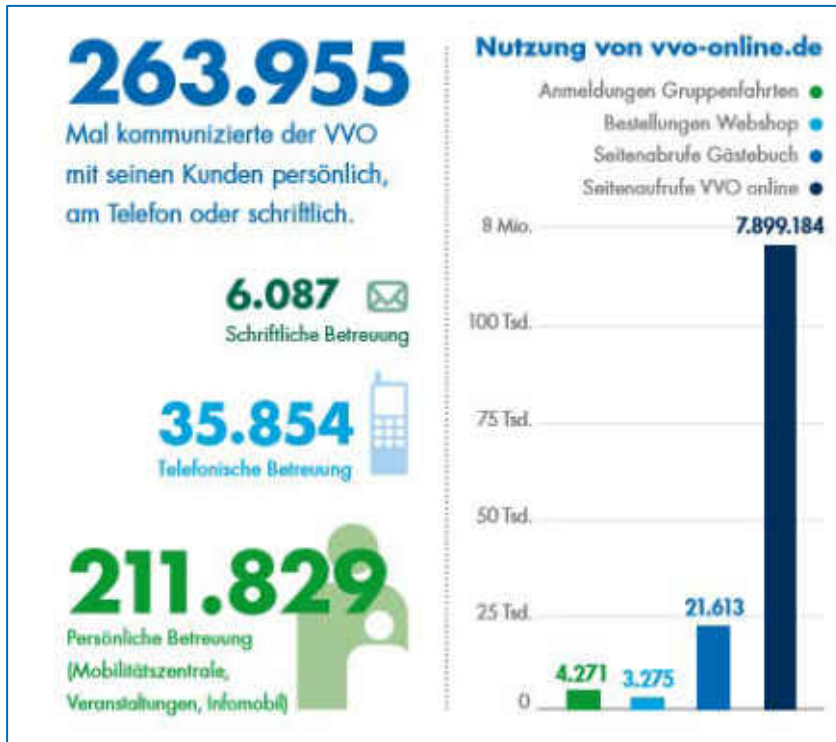


Abbildung 27: Parameter der Kundenkommunikation 2017, VVO-Verbundbericht 2017, Grafik Dirk Oberländer

2015 wurde eine Anmeldeseite für Gruppenfahrten aufgebaut, die seit der Inbetriebsetzung hervorragend genutzt wurde:

Gruppenanmeldung

In großer Gruppe unterwegs? Bitte melden Sie eine Fahrt mit mehr als 20 Personen in Regionalbussen spätestens **7 Arbeitstage** vorher an, mit Ihren Angaben können die Unternehmen besser planen und Ihr Gruppen werden so gut wie möglich bei der Planung berücksichtigt.

Aus der Anfrage zu einer Gruppenfahrt entsteht kein Rechtsanspruch zusätzlich zu den Allgemeinen VVO. Dabei freuen wir uns über die Angabe von Alternativen, falls eine Maßnahme zu der (gewählten) Dem unterstützen wir Sie bei Ihrer Fahrt und möchten, dass Sie gut ankommen.

1. Ihre Kontaktdaten

2. Ihre Fahrt

3. Fahrt Alternativen

4. Anmeldung prüfen und absenden

Dezember 2015 gestartet

Angemeldete Fahrten: 5.187
Erwachsene: 16.114, Kinder: 73.565

Beliebteste Verbindungen:

- Sebnitz, Bahnhof - Bad Schandau
- Dippoldiswalde, Busbahnhof - Dresden Hauptbahnhof
- Radeberg, Bahnhof - Dresden Hauptbahnhof
- Kamenz Bahnhof - Dresden Hauptbahnhof
- Nossen Markt - Dresden Hauptbahnhof

Beliebteste Ziele:

- Sebnitz Bahnhof
- Bad Schandau Nationalparkbahnhof
- Dresden Bahnhof Neustadt
- Radeberg Bahnhof
- Kamenz Bahnhof
- Pirna ZOB / Bahnhof

Abbildung 28: Internet-Anmeldeformular für Gruppenfahrten

Über dieses Formular kann der Anmeldende fahrplanbasiert seine Beförderungswünsche eintragen und diese werden automatisch an die beteiligten Verkehrsunternehmen

weitergeleitet, welche dann die Beförderung organisieren. Insbesondere Schulen nutzen dieses Angebot äußerst rege, da sie damit die Beförderung ihrer Klassen absichern können.

Seit 2017 betreibt der VVO gemeinsam mit der DVB eine moderne mobile Informationsplattform, die auf die Bedürfnisse der Smartphonenuutzer zugeschnitten ist. Über die **mobilen Webseiten** (vvo-mobil.de, m.dvb.de) werden die Kunden mit allen relevanten Informationen für ihre Reise versorgt, indem Echtzeitabfahrten, Fahrplanauskünfte und Störungsmeldungen integriert werden. Aus der mobilen Webseite wurden zwei Apps für die Betriebssysteme IOS und Android entwickelt, die von den Kunden ebenfalls rege genutzt werden.

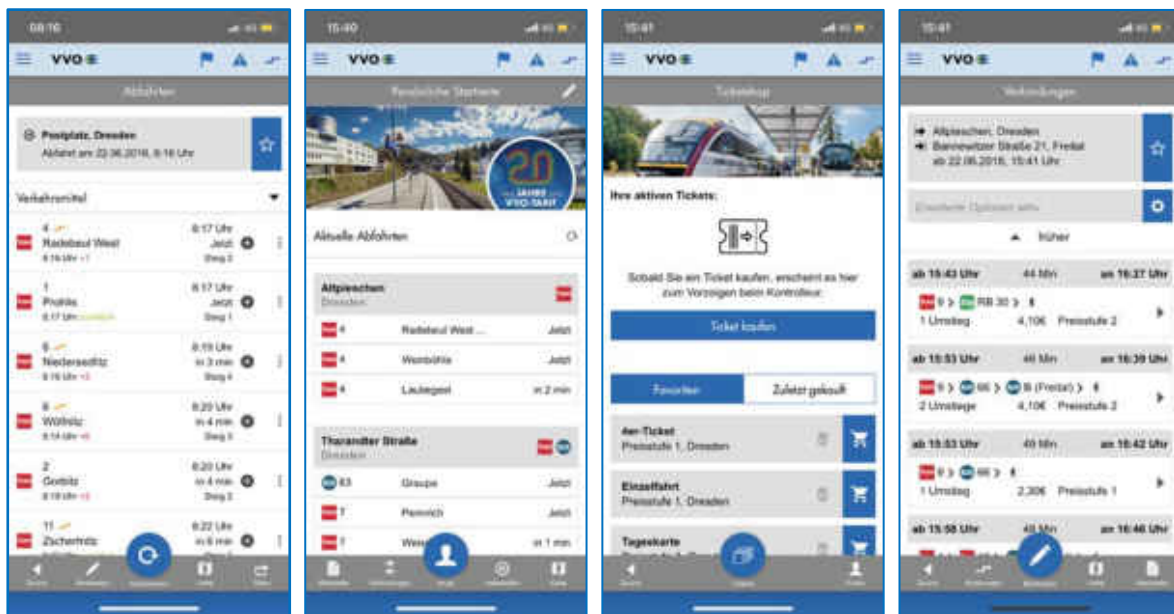


Abbildung 29: Beispiele mobiler Auskünfte

Insgesamt werden - u.a. für mobile Auskünfte - pro Monat ca. 25 Mio Fahrplanauskünfte gerechnet.

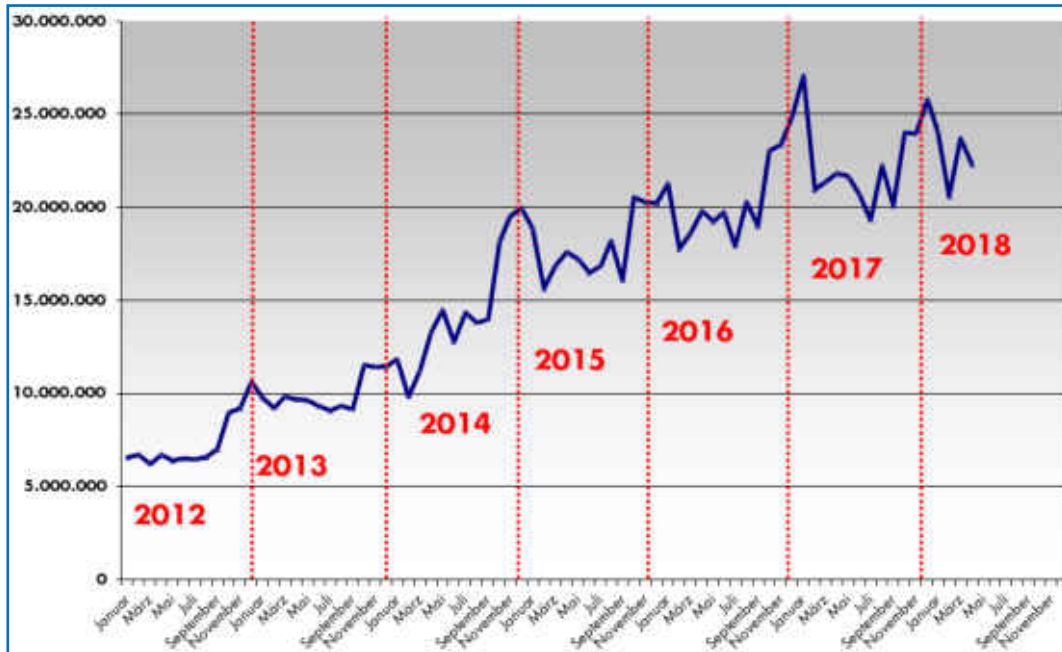


Abbildung 30: Entwicklung der Fahrplanauskünfte im VVO

2.2.6. Sonstiges

Kundenzufriedenheit

Der VVO lässt jährlich durch ein externes Marktforschungsinstitut die Kundenzufriedenheit in verschiedenen Kategorien erheben. Im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes hat sich der Wert bei der Globalzufriedenheit der Kunden mit dem Verkehrsverbund von 2,65 auf 2,45 erhöht. Damit erreicht der VVO einen Spitzenplatz unter den deutschen Verkehrsverbänden.



Abbildung 31: Entwicklung der Globalzufriedenheit von 2011 bis 2017, VVO-Verbundbericht 2017, Grafik Dirk Oberländer

Großveranstaltungen und Großereignisse

Folgende Großveranstaltungen haben der VVO und seine Verbundpartner in den vergangenen Jahren mit Sonder- und Zusatzverkehren sowie marketing- und informationsseitig eng begleitet:

- 01. bis 05.06.2011 33. Evangelischer Kirchentag in Dresden
- 02. bis 04.09.2011 Tag der Sachsen in Kamenz
- 05. bis 07.09.2014 Tag der Sachsen in Großenhain
- 22. bis 27.06.2016 116. Deutscher Wandertag in Sebnitz
- 03.10.2016 bundesweiter Tag der Deutschen Einheit in Dresden

Der nächste Tag der Sachsen findet im September 2019 wiederum im Nahverkehrsraum Oberelbe statt, in Riesa.

Ein Großereignis mit starken, teils langwierigen Auswirkungen auf den ÖPNV war das Hochwasser der Elbe und ihrer Nebenflüsse 2013. Besonders betroffen war das Osterzgebirge. Der Verkehr auf der Müglitztalbahn, der Weißeritztalbahn und zwischen Meißen und Großbothen wurde zeitweise eingestellt. Durch die Sperrung der Elbbrücken in Meißen, Pirna und Riesa, Erdbeben und Überschwemmungen kam es auch im Busverkehr zu Umleitungen und Ausfällen.

Forschungs- und Modellprojekte

ZVOE bzw. VVO haben im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes an folgenden Forschungs- und Modellprojekten mitgewirkt

Zeitraum	Programm	Projekt	Partner
2010 – 2013	EU-Programm ZIEL 3 zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik	Grenzüberschreitender Regionalverkehr Ústecký kraj/ VVO (ELLA regio) - Machbarkeitsstudie	Ústecký kraj, deutsche und tschechische Consulter ZVOE war Lead Partner
2012	EU-Projekt ISEMOA Qualitätsmanagement für verbesserte Zugänglichkeit und Barrierefreiheit	Pilotregion Sächsische Schweiz	LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, ILE Regionalmanagement OVPS, TU Dresden u.a.
2012 – 2014	BBSR-Programm MORO Regionale Daseinsvorsorge	Modellregion Oberes Elbtal/ Osterzgebirge Mobil auf der Höhe	Regionaler Planungsverband LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
2014 – 2015	LEADER-Entwicklungsstrategien	Westlausitz Heidebogen	Regionalmanagement Kommunen, Consulter

2016 – 2018	BMVI-Modellvorhaben Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen	Kooperationsraumkonzept und integriertes Mobilitätskonzept für die Modellregion Bautzen- Görlitz	LK Bautzen LK Görlitz ZVON Consulter
----------------	--	--	---

Tabelle 24: Mitwirkung des ZVOE/ VVO an Forschungs- und Modellprojekten seit 2010

2012 bis 2016 nahm der Regionale Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge am Modellvorhaben „Regionale Daseinsvorsorge im ländlichen Raum“ teil. Der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie der Verkehrsverbund Oberelbe erarbeiteten die Regionalstrategie mit und implizierten in der 2. Projektphase das Vorhaben „Mobil auf der Höhe“. Im Rahmen des Vorhabens erfolgte hinsichtlich ländlicher Mobilitätskonzepte ein Erfahrungsaustausch mit Regionen in Deutschland (u.a. „flinc“ im Vogelsbergkreis, „mobilfalt“ in Nordhessen), Österreich und Schweden.

2018 startete ein Netzwerk „MORO – Regionale Daseinsvorsorge“. Ziel ist es, den Austausch der Akteure über die gesammelten Erfahrungen der Projekte zu optimieren sowie die Ergebnisse zu verstetigen. Auch die Ergebnisse des 2. MORO-Projektes (Laufzeit bis 2018) werden in diesem Netzwerk aufgearbeitet.

2.3. Verbindungsqualität im Regionalverkehr

2.3.1. Bewertungskriterien

Die Bewertung der Verbindungsqualität im Regionalverkehr erfolgt für die in der Bestandsaufnahme festgelegten Relationen nach den folgenden Kriterien:

Die **Beförderungszeit** ist die durch den Fahrgast benötigte Zeit von der Start- bis zur Zielhaltestelle und setzt sich aus Fahrzeit und Umsteigezeit zusammen.

Die **Bedienungshäufigkeit** ist die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten pro Tag und Richtung in einer Relation.

Die **Umsteigehäufigkeit** stellt die Anzahl der Umstiege dar, die zwischen dem Quell- und Zielort einer Relation notwendig sind.

Die **Anschlussicherung** ist die Grundvoraussetzung für eine funktionierende Umsteigebeziehung. In diesem Zusammenhang wird die maximal zumutbare Umsteigezeit festgelegt. Die Umsteigezeit, d. h. die Zeit zwischen Ankunft und Abfahrt des Fahrgastes an der Umsteigehaltestelle setzt sich aus der Wegezeit und der Wartezeit des Umsteigevorganges zusammen.

In der Tabelle 25 sind Richtwerte der Beförderungszeit und Bedienungshäufigkeit für die raumordnerischen Kategorien (siehe Anlage 1) für Fahrplanverbindungen an Schultagen eingetragen. Sie sind im Nahverkehrsraum Oberelbe abgestimmt und widerspruchsfrei zu den Richtwerten benachbarter Verbünde.

Kategorie	Beförderungszeit	Bedienungshäufigkeit
MZ – OZ	60 min	17 Fahrtenpaare (1-h-Takt)
MZ – MZ	60 min	10 Fahrtenpaare (2-h-Takt)
GZ – MZ	45 min	7 Fahrtenpaare (2-h-Takt)
GZ – OZ	90 min	7 Fahrtenpaare (2-h-Takt)

Tabelle 25: Richtwerte für Beförderungszeit und Bedienungshäufigkeit im Regionalverkehr des Nahverkehrsraumes

Diese Angaben beziehen sich auf die Gesamtzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten an einem Tag. Während eines Tages treten in der Regel auch Zeiträume mit einem dichteren Fahrtenangebot auf, vor allem im Schülerverkehr.

Die Richtwerte für die Bewertungskriterien Umsteigehäufigkeit und Anschlusssicherung sind hingegen für alle Relationen gleich:

Kategorie	Umsteigehäufigkeit	Anschlusssicherheit/ Umsteigezeit
MZ – OZ MZ – MZ GZ – MZ GZ – OZ	möglichst 0 (Direktverbindung) in Ausnahmefällen max. 1 Umstieg mit Anschlusssicherung	maximale Umsteigezeit 15 Minuten davon Wartezeit < 10 Minuten davon Wegezeit < 5 Minuten

Tabelle 26: Richtwerte für Umsteigehäufigkeit und Umsteigezeit/ Anschlusssicherung

2.3.2. Ergebnisse der Bewertung der Verbindungsqualität

- Beförderungszeit**

In den untersuchten Relationen des Nahverkehrsraumes Oberelbe besteht in Hinblick auf die Beförderungszeit eine hohe Qualität. Lediglich in 4 Relationen werden die Richtwerte der Beförderungszeit überschritten, davon 2 über die Verbundgrenzen:

Relation	Richtwert-Überschreitung der Beförderungszeit
MZ – OZ Richtwert: 60 min	
Dresden – Hoyerswerda	+ 22 min (ab DD-Neustadt)
Hoyerswerda – Cottbus	+ 5 min (über Ruhland)
MZ – MZ Richtwert: 60 min	
Dippoldiswalde – Freiberg	+ 5 min (über Edle Krone)
GZ – MZ Richtwert: 45 min	
Sebnitz – Pirna	+ 3 min (über Bad Schandau)

Tabelle 27: Relationen mit einer höheren Beförderungszeit gegenüber dem Richtwert

Im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes konnten auf wichtigen SPNV-Achsen **Fahrzeitverkürzungen** erreicht werden, welche sich auf die Einhaltung der Richtwerte positiv auswirken. Die Verbindung Hoyerswerda – Görlitz wurde im Dezember 2018 nach erfolgtem Ausbau wieder in Betrieb genommen, der Richtwert der Beförderungszeit wird nunmehr eingehalten.

- **Bedienungshäufigkeit**

In allen untersuchten Relationen werden die Richtwerte der Bedienungshäufigkeit eingehalten. Teilweise übersteigt die im Fahrplan angebotene Bedienungshäufigkeit den entsprechenden Richtwert deutlich. Dies ist größtenteils auf die hohe Fahrgastnachfrage in diesen Relationen zurückzuführen. Diese Nachfrage muss bedarfsgerecht mit einer entsprechend hohen Zahl an Linienfahrten abgedeckt werden. Einige dieser Relationen profitieren von Angeboten, die an Relation höherer Kategorien bzw. an Relation mit großer Nachfrage ausgerichtet sind. Darüber hinaus ergeben sich für einige dieser Relationen zusätzlich zu den Direktverbindungen weitere Umsteigeverbindungen.

- **Umsteigehäufigkeit**

Die hohe Attraktivität des bestehenden ÖPNV-Angebotes in den betrachteten Relationen zeigt sich darin, dass in 94% der untersuchten Relationen (62 von 66) Direktverbindungen angeboten werden.

Ein einzelner Umstieg ist lediglich in diesen vier Relationen erforderlich (davon eine Relation über die Verbundgrenze):

Relation	erforderlicher Umstieg
MZ – MZ	
Pirna – Freital	einmal (Dresden)
Dippoldiswalde – Pirna	einmal (Dresden)
Dippoldiswalde – Freiberg	einmal (Edle Krone oder Dresden)
GZ – MZ	
Klingenberg – Dippoldiswalde	einmal (Edle Krone oder Ruppendorf)

Tabelle 28: Relationen mit einem erforderlichen Umstieg

Keine der Relationen stellt eine defizitäre Verbindung dar. Das Grundzentrum Klingenberg ist direkt mit den Mittelzentren Freital und Freiberg verbunden. Die jeweils am Rand des Ballungsraumes gelegenen Mittelzentren Pirna, Freital und Dippoldiswalde sind durch das S-Bahn-Netz und starke Regionalbusachsen verbunden. Die Interaktion zwischen diesen Städten ist nicht sehr stark ausgeprägt, eine nach erfolgter Kreisgebietsreform eingeführte Direktverbindung zwischen Pirna und Dippoldiswalde wurde mangels Nachfrage wieder eingestellt.

- **Umsteigezeit**

In keiner der untersuchten Relationen wurden Überschreitungen der Umsteigezeiten von 15 Minuten festgestellt.

- **Zusammenfassung der Ergebnisse**

In den untersuchten Relationen im Verkehrsverbund Oberelbe besteht insgesamt eine **sehr gute Verbindungsqualität**. Insbesondere trifft das auf die Relationen zwischen den zentralen Orten sowie zwischen den zentralen Orten und der Landeshauptstadt Dresden zu, eine Ausnahme bildet hier Hoyerswerda. In den Landkreisen liegt die Ursache vor allem bei den guten infrastrukturellen Voraussetzungen, die infolge der räumlichen Zugehörigkeit innerhalb des Systems der zentralen Orte entstanden sind.

Die sehr gute Anbindung an die Landeshauptstadt ist hauptsächlich auf das gut ausgebaute Eisenbahnnetz rund um den Eisenbahnknoten Dresden zurückzuführen. Regionale Schwerpunkte für Relationen mit einem Qualitätsdefizit sind nicht erkennbar, jedoch ist insbesondere in der Anbindung von Hoyerswerda auf weitere Fahrzeitverkürzungen hinzuwirken.

Teilweise wird das durch die Richtwerte und Leistungsstandards vorgegebene Qualitätsniveau zum Teil deutlich übertroffen. Hier kann nicht der Rückschluss eines Überangebotes gezogen werden, da das hohe Qualitätsniveau dieser Relationen auf die örtlichen Besonderheiten (z. B. eine hohe Fahrgastnachfrage zu einem nahe gelegenen Ballungsraum oder einem touristischen Ziel) zurückzuführen ist.

Treten im Einzelfall negative Abweichungen im Hinblick auf die Richtwerte und Leistungsstandards auf, wird zunächst geprüft, ob die örtlichen Besonderheiten (z. B. topografische Besonderheiten) einen maßgeblichen Einfluss auf die Abweichung haben, und ob unter deren Berücksichtigung Angebotsverbesserungen als möglich erscheinen. Erst nach dieser Vorbetrachtung wird Handlungsbedarf ausgewiesen.

Vor diesem Hintergrund wird kein genereller Handlungsbedarf bzgl. der Rücknahme von Leistungen abgeleitet.

Untersuchungs- und Verbesserungsbedarf besteht bei wichtigen (Pendler-)Beziehungen zwischen dem Dresdner Umland und der Landeshauptstadt Dresden bei festgestelltem unterdurchschnittlichem Modal-split-Anteil der ÖPNV-Nutzung auf dieser Relation.

2.4. Erschließungsqualität im Regionalverkehr

2.4.1. Bewertungskriterien

Um die Erschließungsqualität des ÖPNV-Angebotes in den Gemeinden des Nahverkehrsraumes zu bewerten, wurden folgende Kriterien die **Abdeckung der bebauten Flächen mit den Haltestelleneinzugsbereichen** sowie die **ÖPNV-Erreichbarkeit der zugehörigen Zentren von den Gemeinden aus der Fläche** untersucht.

Richtwerte der ÖPNV-Erreichbarkeit eines jeden Ortes im Nahverkehrsraum zu seinem zugehörigen Grund-, Mittel und Oberzentrum sind der Tabelle 29 zu entnehmen:

Zentraler Ort	Beförderungszeit
Grundzentrum (GZ)	40 min
Mittelzentrum (MZ)	60 min
Oberzentrum (OZ)	90 min

Tabelle 29: Richtwerte für die generelle ÖPNV-Erreichbarkeit zentraler Orte

Diese Richtwerte wurden in Anlehnung an die VDV-Empfehlung „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ festgelegt und mit den Gebietskörperschaften abgestimmt.

2.4.2. Ergebnisse der Bewertung der Erschließungsqualität

- **Abdeckung bebauter Gebiete mit den Einzugsbereichen der Haltestellen**

Im Anlagenteil 15 ist grafisch dargestellt, wie die Haltestelleneinzugsbereiche die bebauten Gemeindeareale abdecken. Als Haltestelleneinzugsbereiche sind Radien von 1000 m um SPNV-Halte und um 600 m um die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV angesetzt.

Die Abbildungen zeigen die **hohe Übereinstimmung** der Haltestellenabdeckungen und Linienverläufe mit den typischen Flächen- oder Bandstrukturen der besiedelten Flächen.

Richtwert der VDV-Empfehlung „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ ist, dass zusammenhängend bebaute Flächen mit mehr als 200 Einwohnern oder eine entsprechende Anzahl von Berufseinspendlern oder vergleichbare verkehrserzeugende Einrichtungen aufweist. Eine Fläche gilt als erschlossen, wenn 80 % der Personen in den Einzugsbereichen von Haltestellen wohnen oder dort beschäftigt sind.

Unterschreitungen dieser Richtwerte sind im Nahverkehrsraum Oberelbe nicht festzustellen. Nicht direkt von Regionalverkehrslinien bediente Ortsteile, welche in den Grafiken des Anlagenteiles 15 dadurch erkennbar sind, dass die grau dargestellten bebauten Flächen nicht von den blau eingetragenen Einzugsbereichen von Haltestellen abgedeckt sind, weisen jeweils Einwohnerzahlen weit unterhalb des genannten Grenzwertes auf.

- **Anbindung der Gemeinden an das zugehörige Oberzentrum**

Im Anlagenteil 16 sind die ÖPNV-Reisezeiten aller im Verbundraum gelegenen Haltestellen zu einem Oberzentrum dargestellt. Dabei sind im ZVON-Teil des Landkreises Bautzen nur die Relationen mit Bezug zum VVO enthalten.

Der gemäß Richtlinien einzuhaltende Zeitaufwand (einschließlich Umsteigen) beträgt 90 Minuten (siehe Tab. 25). In der Überlagerung der Städte mit oberzentraler Bedeutung (Dresden, Hoyerswerda und Bautzen) wird dieses Kriterium **in allen Gemeinden des Nahverkehrsraumes eingehalten**. Es verbleiben lediglich einzelne Gemeindeteile, in denen ein größerer Zeitaufwand als 90 Minuten zum Erreichen eines Oberzentrums erforderlich ist:

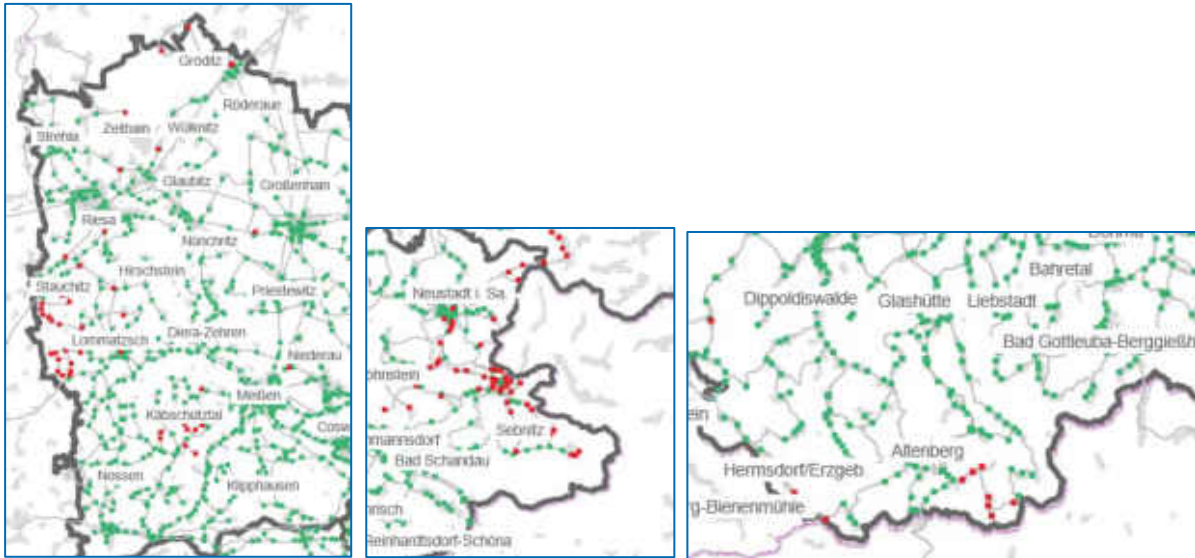


Abbildung 32: Bereiche im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >90 min zu den Oberzentren (Ausschnitte aus Anlage 16),

Es handelt sich dabei um Ortsteile von

- Altenberg (Löwenhain, Fürstenaue)
- Gröditz (Schweinfurth u.a.)
- Lommatzsch (Weitzschenhain, Wuhnitz u.a.)
- Neustadt/Sa (Hohwald)
- Sebnitz (Hinterhermsdorf, Schönbach u.a.)
- Stauchitz (Staucha, Gleina u.a.)
- Zeithain (Jacobsthal)

Diese Gemeindeteile befinden sich jeweils in einer äußeren Randlage des Nahverkehrsraumes Oberelbe.

Teilweise liegen in unmittelbarer Nähe von defizitären Haltestellen solche, an denen aufgrund dort verkehrender höherwertigerer Linien oder anderer Linienverläufe das Kriterium erfüllt ist.

Im Landkreis Bautzen reicht der richtlinienkonforme Dresdner Einzugsbereich bis in Höhe Lauterbach – Oßling – Ralbitz-Rosenthal. Orte nördlich dieser Achse benötigen zwar länger als 90 Minuten nach Dresden, sind dafür aber auf kurzem Wege mit dem Teiloberzentrum Hoyerswerda verbunden.

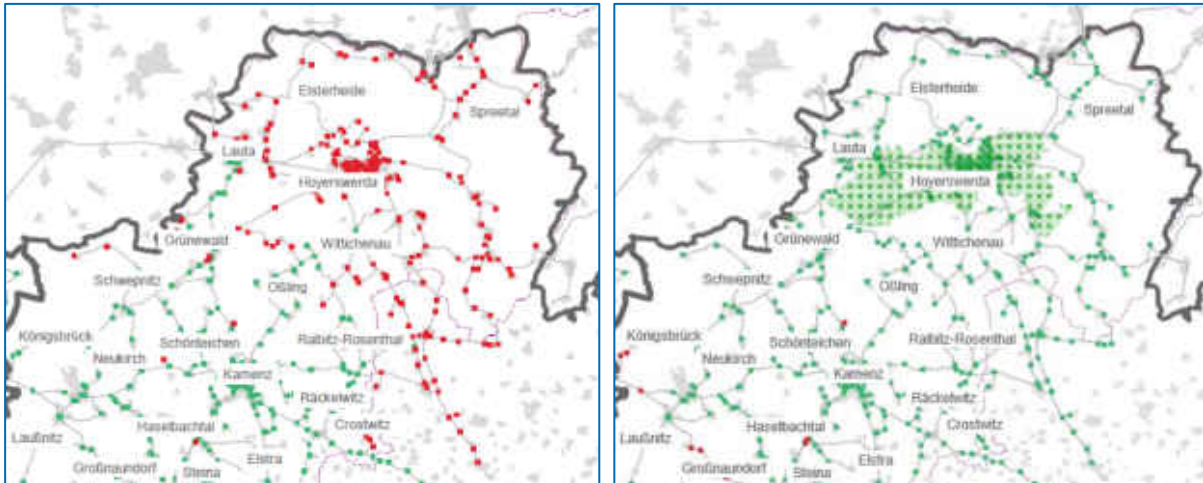


Abbildung 33: Bereich im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >90 min zum Oberzentrum Dresden, jedoch mit Fahrzeit <90 min zum Teiloberzentrum Hoyerswerda (Ausschnitte aus Anlage 16),

Bezüglich der Erreichbarkeit des Oberzentrums Dresden wurde nachfolgend betrachtet, ob im direkten Vergleich der Reisezeiten ein zeitlicher Vorteil des ÖPNV gegenüber der Fahrt mit dem Pkw besteht.

Die Abbildung 34 zeigt, dass dies mit Zielpunkt Hbf/ Wiener Platz an einzelnen SPNV-Achsen bis in periphere Verbundbereiche oder in den ZVON hinein festzustellen ist. Markant sind insbesondere die S-Bahn-Achsen nach Meißen, Pirna bis Kurort Rathen und Freital, der Raum Riesa/ Nünchritz sowie die Achse Arnsdorf – Bischofswerda – Neukirch.

Starke Reisezeitvorteile des MIV (dunkle Bereiche) gegenüber dem ÖPNV bestehen vor allem entlang der Autobahnachsen A 13 (entlang der Kreisgrenze Meißen/ Bautzen) und A 17 (südlich Pirna).

Die Autobahnachse A 4 (z.B. Raum Nossen oder Pulsnitz/ Großröhrsdorf bis Bischofswerda) weist dagegen diese für den ÖPNV ungünstigste Kategorie nicht auf, auch nicht die gemäß Abbildung 5 hinsichtlich der ÖPNV-Erreichbarkeit von Dresden defizitären Bereiche um Sebnitz/ Hinterhermsdorf oder Stauchitz.

Insbesondere in den grün dargestellten Verkehrszellen sind die Chancen des ÖPNV, durch den Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV noch deutliche Fahrgastgewinne zu realisieren, besonders hoch.

Bei den autobahnnahe defizitären Bereichen wäre zu prüfen, ob durch eine Nutzung der Autobahn durch Regionalbusse analog zur Linie 424 Nossen – Dresden eine entsprechend schnelle Verbindung geschaffen werden kann, z.B. aus dem Raum Radeburg.

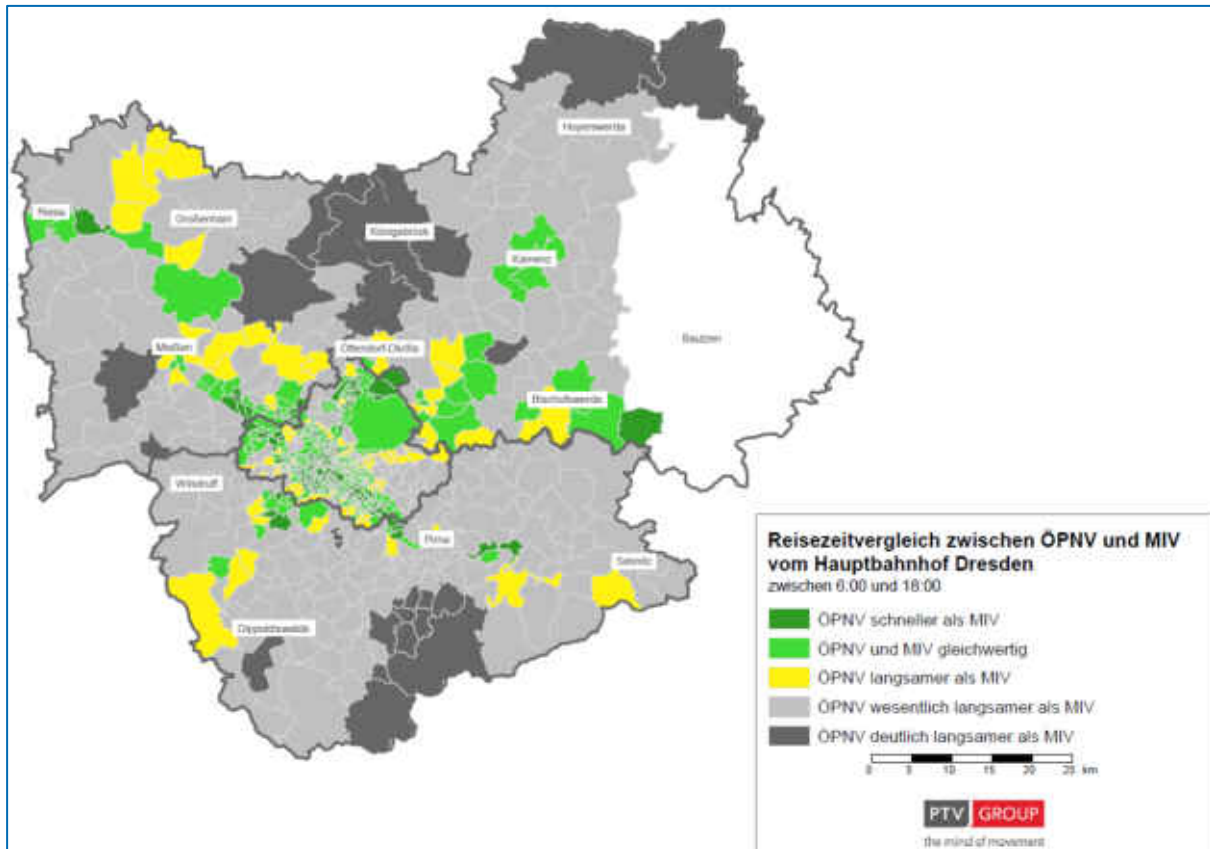


Abbildung 34: Vergleich der Reisezeit des ÖPNV mit der des MIV, Definitionen: „schneller“ = über 10% weniger Reisezeit des ÖPNV zum MIV, „gleichwertig“ = $\pm 10\%$, „langsamer“ 10% bis 25% mehr Reisezeit des ÖPNV, „wesentlich langsamer“ 25% bis 100%, „deutlich langsamer“ > 100% (doppelte Reisezeit zum MIV), Quelle: IVM 2030, VVO+Bereich Bischofswerda

Bezüglich eines Reisezeitvergleiches zwischen dem ÖPNV und dem MIV innerhalb der Landeshauptstadt Dresden wird auf das Kapitel 2.5.3 verwiesen.

- **Anbindung der Gemeinden an das zugehörige Mittelzentrum**

Im Anlagenteil 17 sind die ÖPNV-Reisezeiten aller im Verbundraum gelegenen Haltestellen zu ihrem gemäß Raumordnung zugehörigen Mittelzentrum dargestellt. Zur Veranschaulichung dieser Verflechtungsbereiche ist der jeweilige Kartenausschnitt der sächsischen Raumordnung neben den Ergebnisgrafiken des Verkehrsmodells beigefügt. Da die Einzugsbereiche der Mittelzentren Coswig und Radebeul sehr klein sind, wurde auf deren Darstellung verzichtet.

Der gemäß Richtlinien einzuhaltende Zeitaufwand (einschließlich Umsteigen) beträgt 60 Minuten. Er wird **in allen Gemeinden des Nahverkehrsraumes eingehalten**. Wie in der Erreichbarkeit der Oberzentren sind es nur einzelne Gemeindeteile, in denen diese Vorgaben nicht erreicht werden.

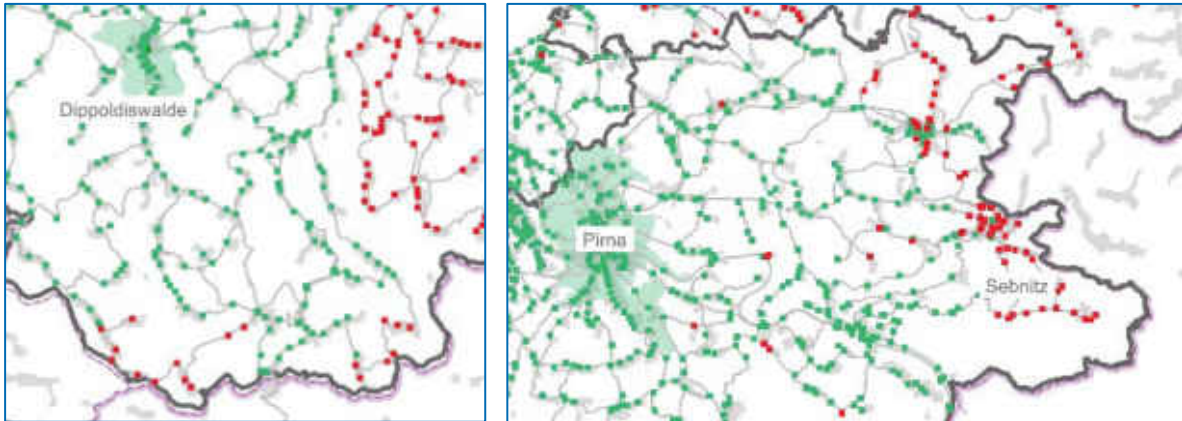


Abbildung 35: Bereiche im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >60 min zu den Mittelzentren Dippoldiswalde und Pirna (Ausschnitte aus Anlage 17),

Über dem Grenzwert liegende ÖPNV-Fahrzeiten zum Mittelzentrum Dippoldiswalde treten in einzelnen Altenberger Ortsteilen auf (Rehefeld, Neuhermsdorf, Löwenhain, Fürstenau).

Defizite in der Anbindung nach Pirna sind in Ortsteilen von Neustadt/Sa. (Berthelsdorf, Hohwald-Klinik) und Sebnitz (Hinterhermsdorf, Saupsdorf) festzustellen.

In diesen wenigen Ortsteilen ist sowohl die Erreichbarkeit des Ober- wie des Mittelzentrums nicht gegeben. Gegenüber der Betrachtung der oberzentralen Anbindung sind aber hier bereits deutlich weniger Siedlungsbereiche betroffen.

- **Anbindung der Gemeinden an das zugehörige Grundzentrum**

Die Erreichbarkeit eines Grundzentrums in der laut Richtlinien geforderten Zeit von 40 Minuten ist im Verbundraum grundsätzlich gegeben. Auch die Bereiche, welche bei der Betrachtung der Ober- und Mittelzentren die Zeitvorgaben nicht erreichten, sind relativ kurz an das zugehörige Grundzentrum angebunden, zum größten Teil sind sie bereits Ortsteile von Kommunen, welche selbst das Grundzentrum darstellen (z.B. Altenberg, Gröditz, Lommatzsch, Neustadt/Sa., Sebnitz).

2.5. ÖPNV-Qualität in der Landeshauptstadt Dresden

2.5.1. Nutzungsstrukturen

Die Nutzungsstrukturen haben einen signifikanten Einfluss auf die verkehrlichen Bedürfnisse. Um diese besser abbilden zu können, wird eine Untergliederung des Stadtgebietes gemäß der Raumdichte vorgenommen. Dabei wurden die verkehrsrelevanten Strukturdaten der Verkehrszellen (Einwohner, Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze, Verkaufsraumfläche) drei Gruppen zugeordnet:

- hoch verdichteter Raum (Stadtzentrum),
- mittlere Raumdichte (städtisch geprägte Gebiete),
- geringe Raumdichte (ländlich strukturierte Gebiete)

Um in dem ausgedehnten Gebiet der mittleren Raumdichte die ÖPNV-relevanten Schwerpunkte besser verorten zu können, werden zusätzlich sogenannte Magistralen ausgewiesen. Diese liegen dann vor, wenn bestimmte städtebauliche und verkehrliche Merkmale erfüllt sind. Das betrifft Ortsteilzentrum oder wohnnahes Zentrum, direkt und mehrgeschossige Bebauung, Mischnutzung, ÖPNV-Hauptachse (Straßenbahn oder 60er Bus). Das kann auch auf einzelne Plätze zutreffen. Diese Magistralen sollen ein ähnliches Angebot wie der hoch verdichtete Raum aufweisen. Eine Ausnahme davon stellt die räumliche Erschließungsqualität (Haltestelleneinzugsbereiche) dar.

Die Anlage 18.1 zeigt das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden mit Nutzungsstrukturen und ÖPNV-Netz.

2.5.2. Erschließungsqualität

Die räumliche Erschließung ist ein maßgebendes Kriterium für die Erschließungsqualität. Grundlage für die Bewertung der räumlichen Erschließung sind die Einzugsbereiche, die für die jeweiligen Haltestellen als angemessen angesehen werden. Diese Werte unterscheiden sich in Abhängigkeit von dem Verkehrsmittel und der Nutzungsstruktur.

Der ÖPNV wird dabei in folgendermaßen eingeteilt:

- Eisenbahn,
- Straßenbahn,
- Bus Hauptnetz (60er Linien mit 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr Montag bis Freitag),
- übriges Busnetz.

Hinsichtlich der Nutzungsstruktur wird die im Punkt 2.5.1 beschriebene Raumdichte verwendet, wobei die Magistralen in der mittleren Raumdichte eingeordnet wurden.

Für die Landeshauptstadt Dresden werden folgende Werte angesetzt:

	hoch verdichteter Raum (Stadtzentrum)	mittlere Raumdichte (städtisch geprägte Gebiete ohne hohe Nutzung) und Magistralen ¹⁾ (hohe Nutzung außerhalb des Zentrums)	geringe Raumdichte (ländlich strukturierte Gebiete)
Eisenbahn	600 m	600 m	800 m
Straßenbahn	300 m	400 m	500 m
Bus Hauptnetz (60er Linien und 10-Minuten-Takt)	300 m	400 m	500 m
Übriges Busnetz	300 m	300 m	300 m

¹⁾ Magistralen: Ortsteilzentrum oder wohnnahes Zentrum, direkt und mehrgeschossig angebaut, Mischnutzung, ÖPNV-Hauptachse (Straßenbahn oder 60er Bus)

Tabelle 30: Einzugsbereiche in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur und dem Verkehrsmittel

Auf dieser Grundlage wurde die Anzahl erschlossener und nicht erschlossener Einwohnerinnen und Einwohner ermittelt. Die Gebiete mit den höchsten nicht erschlossenen Einwohnerzahlen stellen die maßgebenden räumlichen Erschließungsdefizite dar. Ein hoher Handlungsbedarf ergibt sich bei den Gebieten mit über 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern außerhalb der Einzugsbereiche, ein mittlerer Handlungsbedarf bei 500 bis 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Wenn weniger als 500 Einwohnerinnen und Einwohner unzureichend erschlossen sind, besteht nur geringer Handlungsbedarf.

Die Anlage 18.2 zeigt die Erschließungsdefizite mit hohem und mittlerem Handlungsbedarf sowie ausgewählte Gebiete mit geringem Handlungsbedarf (zwischen 300 und 500 unzureichend erschlossene Einwohnerinnen und Einwohner).

Hoher Handlungsbedarf ergibt sich somit für

- Striesen/Augsburger Straße – Tittmannstraße,
- Löbtau/Saalhausener Straße,
- nördliche Äußere Neustadt.

Folgende Gebiete weisen mittleren Handlungsbedarf auf:

- Briesnitz,
- Gorbitz Nord,
- Trachenberge/Döbelner Straße,
- Reichenbachstraße,
- Pottschappler Straße,
- Tolkewitz

2.5.3. Angebotsqualität

Für die Angebotsqualität werden folgende Aspekte einbezogen:

- Qualitätsstufen ÖPNV-Angebot
- Fahrzeit/Geschwindigkeit (maßgebende Relationen)
- Bedienungszeitraum

Qualitätsstufen ÖPNV-Angebot

Die Qualitätsstufen für das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Dresden werden durch das Verkehrsmittel und durch den Streckengrundtakt für den Tagesverkehr dargestellt. Um die Anforderungen an das ÖPNV-Angebot innerhalb der Landeshauptstadt Dresden angemessen darstellen zu können, ist eine feinere Differenzierung des Stadtverkehrs gegenüber dem beim Regionalverkehr/ SPNV verwendeten Verdichtungsnetz (15 Minuten) bzw. Grundnetz (30 Minuten) notwendig.

	Streckengrundtakt Tagesverkehr			
	<= 5 min	> 5 <= 10 min	> 10 <= 30 min	> 30 min
Eisenbahn	Verdichtungsnetz I Grundnetz II			Außennetz III
Straßenbahn	I	II	(III)	(IV)
Bus Hauptnetz (10-min-Takt bei 60er Linien)	(II)	II	III	(IV)
Übriges Busnetz	(III)	III	IV	V ²⁾

(Klammerwerte nicht oder nur in Ausnahmefällen in Dresden vorhanden; I entspricht der höchsten Qualitätsstufe)

²⁾ Qualitätsstufe V gilt auch für Sonderverkehrsmittel und ganztägiges ALITA

Tabelle 31: Qualitätsstufen ÖV-Angebot

Damit der ÖPNV kundenfreundlich und konkurrenzfähig ist, besteht das Ziel, für Gebiete mit hoher Nutzung einschließlich der Magistralen die Qualitätsstufe I zu erreichen.

Die Anlage 18.1 zeigt die streckenbezogenen Qualitätsstufen des ÖPNV-Angebotes unter Berücksichtigung der Nutzungsstrukturen. Dabei wurde die höherwertige Qualitätsstufe je Strecke dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass große Teile des Stadtgebietes durch die Qualitätsstufe I oder II erschlossen werden. Gebiete mit hoher Nutzungsdichte weisen überwiegend die Qualitätsstufe I auf. Ausnahmen gibt es beispielsweise im Zuge der Bautzner Straße, der Großenhainer Straße sowie einzelner Strecken im Stadtzentrum. Ein hoher Handlungsbedarf entsteht daraus jedoch nicht, da diese Strecken die Qualitätsstufe II aufweisen und häufig durch (zusätzliche) Busverkehre eine Verdichtung des 10-Minuten-Taktes

vorhanden ist. Vereinzelt gibt es Planungen für die Aufwertung von Strecken der Qualitätsstufe II (z. B. Pillnitzer Straße mit der neuen Straßenbahnlinie 5).

Fahrzeit/ Geschwindigkeit

Um den Fahrzeitvergleich innerhalb der Landeshauptstadt Dresden zwischen ÖPNV und MIV bewerten zu können, werden folgende Kategorien gebildet:

- ÖPNV bis zu 10% längere Fahrzeit: kein Handlungsbedarf,
- ÖPNV zwischen 10% und 50% längere Fahrzeit: mittlerer Handlungsbedarf,
- ÖPNV über 50% längere Fahrzeit: hoher Handlungsbedarf.

Die Anlage 18.3 zeigt das Fahrzeitverhältnis für wichtige zentrumsbezogene Relationen in der Landeshauptstadt Dresden. Demzufolge gibt es bei folgenden Verbindungen hohen Handlungsbedarf:

- Gorbitz – Zentrum
- Prohlis – Zentrum

Die Geschwindigkeit beziehungsweise die Verlustzeit hat einen hohen Einfluss auf die Fahrzeit. Die Qualität der Geschwindigkeit bzw. Verlustzeit kann mit dem sogenannten Level of Service (LOS) beschrieben werden. Dieser beschreibt den Abgleich der tatsächlichen Fahrzeit zur theoretisch möglichen Fahrzeit und damit ein Maß die Höhe der streckenbezogenen Verlustzeiten. Die Qualitätsstufen dazu wurden gemäß HBS ermittelt. Als Strecke gilt in der Grafik der Bereich zwischen zwei Haltestellen, der Abgleich ist für die Zeit Mo – Fr 6 – 18 Uhr erstellt worden.

Die Stufen sind wie folgt definiert:

LOS-Stufe	Beschreibung
A	Die ÖV-Fahrzeuge werden nahezu nicht durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt
B	Die ÖV-Fahrzeuge werden nur in sehr geringem Umfang durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt
C	Die ÖV-Fahrzeuge werden regelmäßig durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt
D	Die ÖV-Fahrzeuge werden hohem Maß durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt
E	Die ÖV-Fahrzeuge werden sehr hohem Maß durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt. Eine fahrplangerechte Abwicklung des ÖPNV ist nicht mehr gesichert.
F	Die ÖV-Fahrzeuge werden besonders hohem Maß durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt. Eine fahrplangerechte Abwicklung des ÖPNV ist nicht mehr möglich.

Tabelle 32: Beschreibung der LOS-Stufen

Die Anlagen 18.4 und 18.5 zeigen die Werte jeweils für das Straßenbahn- und Busnetz. Das Ziel für einen qualitativ hochwertigen und konkurrenzfähigen ÖPNV sind die Stufen A/B. Die Stufen E/F weisen auf hohen Handlungsbedarf hin. Obwohl schon viele Abschnitte des Straßenbahnnetzes eine gute Qualität des Verkehrsablaufes ermöglichen, besteht an einigen Streckenabschnitten noch hoher Handlungsbedarf (z.B. Abschnitte der Königsbrücker Straße, Antonstraße, Könnertitzstraße, Güntzstraße, Lennéstraße, Fetscherstraße, Bodenbacher Straße). Beim Busnetz zeigen vor allem Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung einen hohen Handlungsbedarf (z.B. Dohnaer Straße, Teplitzer Straße, Zellescher Weg, Nossener Brücke, Washingtonstraße, Blaues Wunder).

Bedienungszeitraum

Der Bedienungszeitraum wird für das Stadtgebiet nach der Nutzungsstruktur differenziert. Die hohe und mittlere Nutzung erfordern ein durchgehendes ÖPNV-Angebot, um die Verkehrsbedürfnisse eines Oberzentrums erfüllen zu können.

	Hohe Nutzung (Stadtzentrum und Magistralen außerhalb des Zentrums)	Mittlere Nutzung (städtisch geprägte Gebiete ohne hohe Nutzung)	Geringe Nutzung (ländlich strukturierte Gebiete)
Bedienungszeitraum	24 Stunden	24 Stunden	20 Stunden

Tabelle 33: Bedienungszeitraum in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur

Mit der durchgehenden Bedienung auf nahezu allen Straßenbahnstrecken und ergänzenden Hauptbusrelationen sowie die ALITA-Verkehre ist grundsätzlich eine 24-stündige ÖPNV-Erreichbarkeit der Stadtgebiete mit hoher und mittlerer Nutzung gegeben. In Stadtgebieten mit geringer Nutzung gibt es etwa 16 bis 18 Stunden ein ÖPNV-Angebot, wobei die letzten Fahrten eine vergleichsweise geringe Nutzung aufweisen. Mit den geplanten Änderungen bei den Buslinien 88 sowie 63 werden in Kauscha und in Söbrigen die ÖPNV-Angebote verbessert und ausgeweitet. In den Nächten vor Sonnabend, Sonntag und Feiertag werden zusätzliche Fahrten in die Region angeboten, die den ÖPNV innerhalb der Landeshauptstadt Dresden verstärken. Auch wenn die Aussagen zum Bedienungszeitraum nicht auf alle Haltestellen zutreffen, gibt es keinen Handlungsbedarf für eine grundlegende Veränderung.

Modal split

Die räumliche Erschließung, die Angebotsqualität und die Geschwindigkeit sind wesentliche Einflussgrößen für die Nutzung des ÖPNV und damit den modal split. Bezogen auf alle Verkehrsmittel weist der ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden einen guten modal split von 22% auf. Um die verkehrlichen und umweltseitigen Ziele für eine nachhaltige Mobilität zu erreichen, ist jedoch eine weitere Erhöhung des modal split zugunsten des Umweltverbundes und des ÖPNV nötig.

Eine Betrachtung der Verkehrsverteilung zwischen ÖPNV und MIV für wesentliche Korridore (mehr als 10.000 Wege pro Tag) ist in Anlage 18.6 dargestellt. Hierbei sind nur die Konkurrenten MIV und ÖPNV betrachtet, Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß sind hier ausgeklammert.

Dabei zeigen insbesondere die tangentialen Verbindungen Verbesserungspotenziale (Cotta – Pieschen – Klotzsche, Leuben – Prohlis). Unter Beachtung der Verkehrsmenge hat auch die Verbindung Prohlis – Blasewitz mit unter 30% ÖPNV-Anteil hohes Potenzial für eine Verbesserung der ÖPNV-Verbindung und damit des modal split. Teilweise bestehen aber auch bei auf die Altstadt orientierten Verbindungen unter Berücksichtigung des ÖPNV-Angebotes und der Entfernungen Verbesserungspotenziale für die ÖPNV-Nutzung. Das betrifft insbesondere Cotta – Altstadt mit dem zweithöchsten Verkehrsstrom und unter 50% ÖPNV-Anteil.

3. Verkehrsprognose

3.1 Grundlagen

Die vorliegende dritte Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Oberelbe basiert auf dem gemeinsam im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden, der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) und dem VVO beauftragten und durch den Consultant PTV AG erarbeiteten Integrierten Verkehrsmodell (IVM) Dresden/ VVO 2030 (siehe Kapitel 1.1), welches sowohl den MIV als auch den ÖPNV im Untersuchungsraum zum Analysejahr 2013 sowie zum Prognosejahr 2030 modellhaft abbildet.

Die Ergebnisse der Prognose beschreiben den Mittelwert eines Entwicklungskorridors unter definierten Rahmenbedingungen auf Grundlage der erkannten Zusammenhänge und Wirkungen bzw. deren Entwicklung. Sie weisen streckenbezogenen Verkehrsbelastungen und -ströme sowie deren räumliche und modale Zusammenhänge aus. Alle zum Zeitpunkt der Modellerstellung verfügbaren Informationen und bekannten Entwicklungen sind berücksichtigt.

Die dem Verkehrsmodell zu Grunde liegenden Zusammenhänge beispielsweise zwischen Angebot und Nachfrage oder Analyse sind nachweisbar und in ihren Wirkungen nachvollziehbar. Die Eingangsdaten des Modells sind

- Raumstrukturdaten 2013/ 2030
- Einwohnerprognose in 6 Altersgruppen
- Standorte von Arbeitsplätzen, Schulen, Kitas, Einkauf, Freizeit
- Soziodemografische Merkmale 2013/ 2030, z.B. Erwerbstätigkeit und Motorisierung
- Verkehrsverhaltensdaten
- SrV 2013 Stadt Dresden, SrV 2013 Region Dresden, MiD 2008 (Mobilität in Deutschland), KiD 2010 (Kraftverkehr in Deutschland)
- Infrastruktur 2013/ 2030, z.B. Angebot im ÖPNV und im Straßennetz (auch Lkw)
- Entwicklung der Nutzerkosten bis 2030, z.B. Parkgebühren, Tarife im ÖPNV, Maut für Lkw
- Annahmen für Trends im Verkehrsverhalten bis 2030, z.B. Führerscheinbesitz, Carsharing, Pedelec usw.

Aus den Szenarien des VEP Dresden wurden außerdem operationalisierbare Ansätze für das IVM 2030 abgeleitet, die das Vorzugsszenario B des VEP widerspiegeln. Das betrifft im Einzelnen:

- Motorisierung/ Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz,
- Entwicklung der Nutzerkosten,
- Carsharing-Nutzung,
- Radverkehr und
- Verbesserung der Nahmobilität.

Eine Einwohnerprognose bis 2030 für das Umland (außer Erlebnisregion) wurde über Modellrechnungen mit Bezug zur 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose bis 2025 des Statistischen Landesamtes erstellt.

Für den Verbundraum werden bis zum Prognosehorizont 2030 folgende Entwicklungen abgeschätzt:

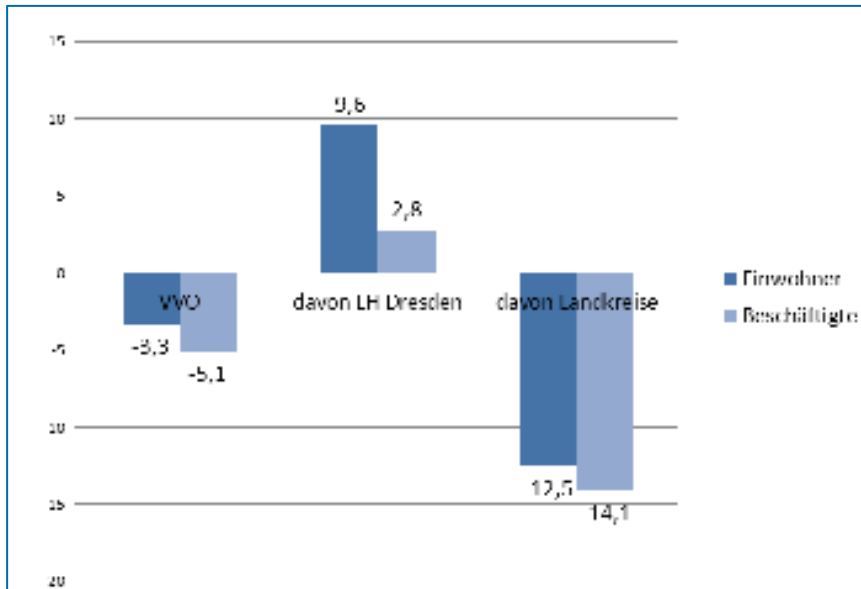


Abbildung 36: Prozentuale Veränderungen der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Verbundraum von 2013 bis 2030, Quelle: IVM 2030

Die nachfolgende Verkehrsprognose dient in erster Linie der Darstellung der zu erwartenden ÖPNV-Nachfrageentwicklung in den bereits in der Analyse definierten ÖPNV-Relationen. Im Mittelpunkt der Betrachtungen steht dabei das Aufzeigen von Relationen, für die aufgrund der zu erwartenden Entwicklungen mit einem veränderten ÖV-Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Dieser Teil des Nahverkehrsplanes dient somit als Grundlage für die Erarbeitung eines auf zukünftige Entwicklungen abgestimmten Angebotskonzeptes.

3.2 ÖPNV-Nachfrageprognose zwischen den zentralen Orten

In Abhängigkeit der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Verbundraum verändert sich bis zum Prognosehorizont 2030 auch die ÖPNV-Nachfrage. Die nachfolgende Grafik aus dem Integrierten Verkehrsmodell Dresden/ VVO (IVM) zeigt die prognostizierte Entwicklung der relevanten ÖPNV-Nachfrageströme zwischen zentralen Orten des Nahverkehrsraumes von 2013 bis 2030. Hier treten sowohl Steigerungen als auch Rückgänge auf. Jedoch zeigt das Bild, dass einzelnen starken Nachfrageentwicklungen nur wenige mit einer negativen Entwicklung gegenüberstehen, und diese weisen eine weitaus geringere Differenz zur Bestandsnachfrage auf.

Ein großer Teil der Relationen zeigt bis zum Prognosehorizont eine relative Stabilität und ist in der Darstellung nicht enthalten. Aufgrund der demografischen Prognose ist dagegen von Rückgängen der Fahrgastzahlen außerhalb der zentralen Orte auszugehen.

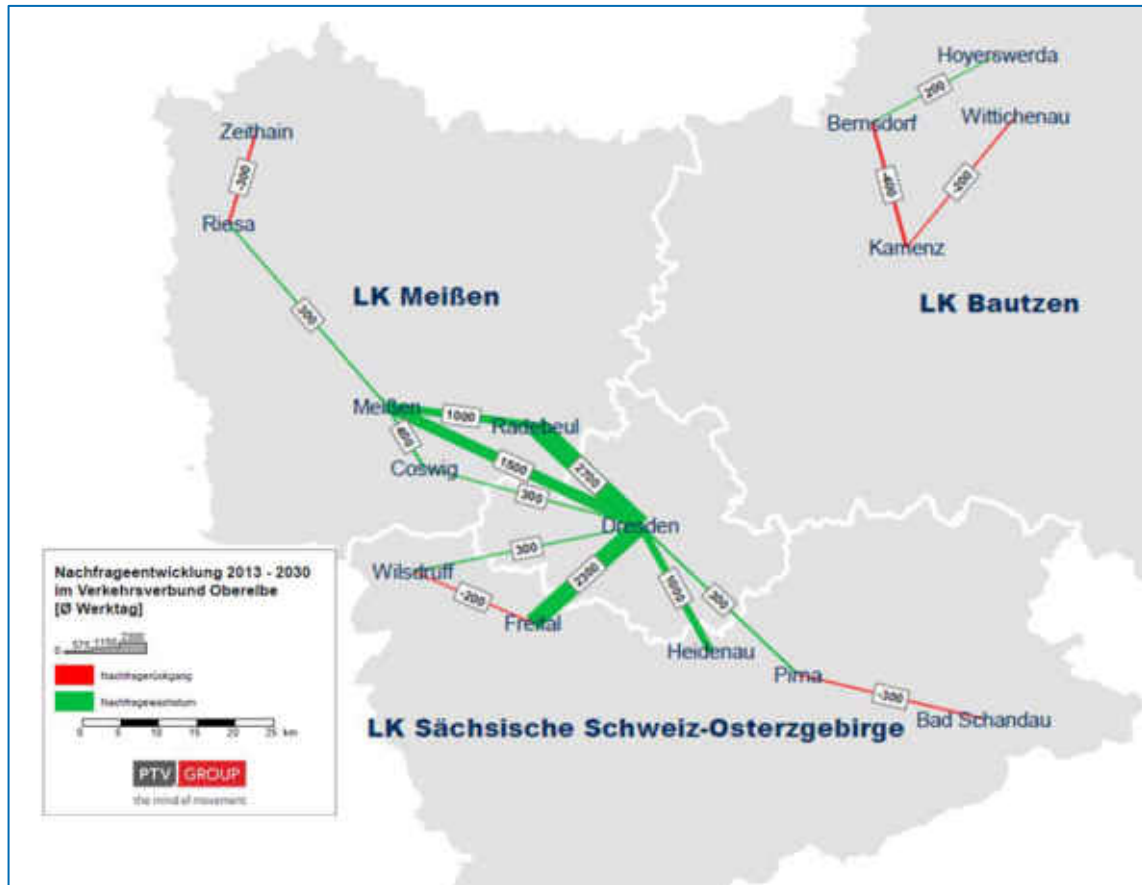


Abbildung 37: Veränderungen der ÖPNV-Relationen zwischen zentralen Orten des Verbundraumes von 2013 bis 2030 ab 200 zu- oder abnehmenden ÖPNV-Fahrten/ Werktag Mo-Fr, Quelle: IVM, PTV

Die stärksten Zunahmen spielen sich ausschließlich im S-Bahn-Einzugsbereich des Ballungsraumes ab:

Zunahme der werktäglichen ÖPNV-Fahrten von 2013 bis 2030	Relationen zwischen zentralen Orten im Nahverkehrsraum	Kategorie
> 2.000	Radebeul – Dresden Freital – Dresden	MZ – OZ MZ – OZ
1.000 bis 2.000	Meißen – Dresden Meißen – Radebeul Heidenau – Dresden	MZ – OZ MZ – MZ GZ – OZ

Tabelle 34: Relationen mit dem höchsten Anstieg werktäglicher ÖPNV-Fahrten zwischen 2013 und 2030 zwischen zentralen Orten des Verbundraumes

Prognostizierte Abnahmen in einer Größenordnung von 200 bis 400 ÖPNV-Fahrten pro Tag sind in der Abbildung 37 erkennbar. Bei diesen relativ kleinen Werten können einzelne Standortentscheidungen zu Arbeitsplatzschwerpunkten oder Schulen, die zum Bearbeitungszeitpunkt noch nicht berücksichtigt werden konnten, schon zu einer deutlichen Änderung führen.

Nicht in der Abbildung enthalten sind Relationen zu Kommunen außerhalb des Zentrale-Orte-Systems. Hier besteht punktuell aus Korridoruntersuchungen etc. Kenntnis über Nachfrageprognosen. Zu nennen ist die Relation Dresden – Ottendorf-Okrilla - Königsbrück, für die nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes (siehe Kapitel 4) eine Zunahme von 1.700 werktäglichen ÖPNV-Fahrten prognostiziert ist.

3.3 ÖPNV-Nachfrageprognose in der Landeshauptstadt Dresden

Entsprechend der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Ortsämtern bzw. Ortschaften der Landeshauptstadt Dresden wird sich auch die innerstädtische ÖPNV-Nachfrage in den einzelnen Relationen verändern. Die nachfolgende Grafik aus dem Integrierten Verkehrsmodell Dresden/ VVO (IVM) zeigt die prognostizierte Entwicklung der relevanten ÖPNV-Nachfrageströme innerhalb der Landeshauptstadt Dresden von 2013 bis zum Prognosehorizont 2030. Es treten ausschließlich Steigerungen auf, in keiner Relation ist ein Rückgang zu verzeichnen.

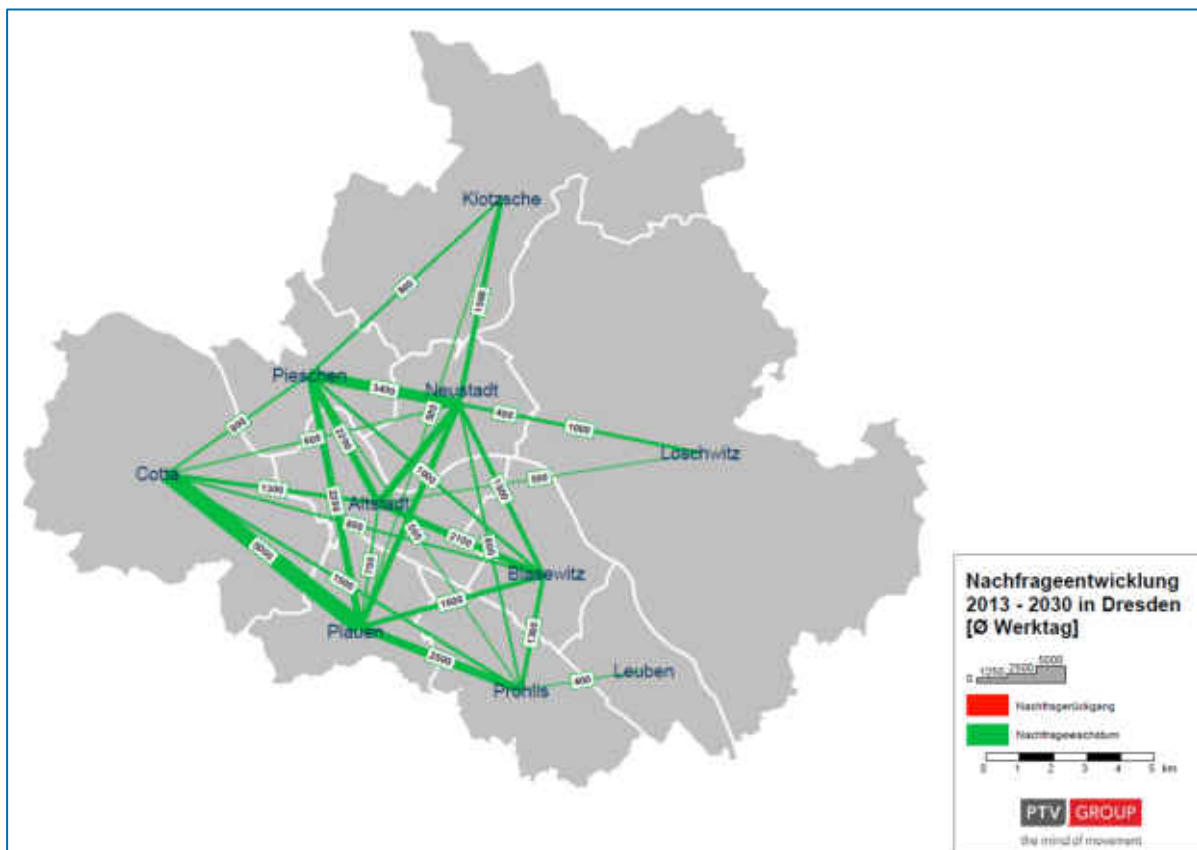


Abbildung 38: Veränderungen der ÖPNV-Relationen in Dresden von 2013 bis 2030 ab 500 zu- oder abnehmenden ÖPNV-Fahrten/ Werktag Mo-Fr, Quelle: IVM, PTV

Die hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrage am stärksten zunehmenden Relationen mit mehr als 1.000 zusätzlichen Fahrten pro Werktag sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Zunahme der werktäglichen ÖPNV-Fahrten von 2013 bis 2030	Relationen zwischen den Ortsämtern der LH Dresden
> 2.000	Cotta – Plauen Neustadt – Pieschen Plauen – Prohlis Plauen – Pieschen Altstadt – Neustadt Altstadt – Pieschen Altstadt – Blasewitz
1.000 bis 2.000	Neustadt – Plauen Plauen – Blasewitz Neustadt – Klotzsche Neustadt – Blasewitz Altstadt – Cotta Blasewitz – Prohlis Neustadt – Loschwitz Blasewitz – Pieschen Cotta – Prohlis

Tabelle 35: Relationen mit dem höchsten Anstieg werktäglicher ÖPNV-Fahrten zwischen 2013 und 2030 in der Landeshauptstadt Dresden

Von diesen 16 am stärksten zunehmenden ÖPNV-Relationen sind 6 auf die Neustadt orientiert, es folgen die Ortsämter Blasewitz und Plauen (je 5 Relationen), Altstadt und Pieschen (je 4 Relationen) sowie Cotta und Prohlis (je 3 Relationen).

Das Integrierte Verkehrsmodell (IVM) geht für das Prognosejahr 2030 gegenüber dem Analysejahr 2013 von einem Anstieg der täglichen Personenwege im ÖPNV von 13% aus, von 406.000 auf 459.000. Insgesamt ist für Dresden ein Anstieg der Wege aller Verkehrsarten um 8% prognostiziert, so dass der ÖPNV überdurchschnittlich Zulauf erhält. Innerhalb des ÖPNV wird ein starker Nachfrageanstieg beim Schienenverkehr (S-Bahn und Straßenbahn) bei gleichzeitiger deutlicher Minderung des Stadtbusverkehrs angenommen.

Die Nachfragesteigerung beruht einerseits auf der Strukturentwicklung innerhalb der Landeshauptstadt Dresden und andererseits auf Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes. Neben einer neuen Qualität des S-Bahn-Systems korrespondieren die Prognosen mit Maßnahmen des Stadtbahnprogramms 2020, z.B. mit der Verbindung Löbtau – Südvorstadt – Strehlen in der am stärksten zunehmenden Relation Cotta – Plauen.

4. ÖPNV-Konzept

Grundlagen, Grundsätze und Ziele

Gesetzliche Grundlagen

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) ist zuständig für die Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans für sein Gebiet (§ 4 der Verbandssatzung des ZVOE). Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Er hat insbesondere die Ziele und die Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV zu enthalten (§ 5 Abs. 2 Nr. 4 ÖPNVG für den Freistaat Sachsen).

Bei der Erstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen sind die Anforderungen des § 8 Abs. 3 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes und die Ziele gemäß § 2 ÖPNVG für den Freistaat Sachsen zu beachten und eine kostengünstige und effiziente Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs zu ermöglichen (§ 1 Abs. 2 Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr).

Die Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste müssen mit den politischen Zielen, die in Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr aufgeführt sind, im Einklang stehen (Art. 2a Abs. 1 Unterabs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007). Der Nahverkehrsplan des ZVOE ist ein Strategiepapier im vorgenannten Sinne.

Planerische Grundlagen

Der **Landesentwicklungsplan** für den Freistaat Sachsen 2013 beinhaltet aus landesplanerischer Sicht übergeordnete Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV. Kernaussagen sind u.a.:

- Der gesamte Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll infrastrukturell und organisatorisch weiterentwickelt werden. Dazu soll der ÖPNV mit den Netzen der anderen Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem verknüpft werden. Die Übergangsstellen sollen entsprechend den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkten Personen ausgestaltet und städtebaulich integriert werden.
- Die Verkehrsinfrastruktur in Sachsen soll so entwickelt werden, dass ein effizientes und leistungsfähiges Verkehrssystem entsteht, welches eine nachhaltige Mobilität für alle Einwohner und die Belange der Wirtschaft berücksichtigt. Dazu soll im Rahmen einer integrierten Verkehrs- und Raumentwicklung
 - die Verkehrsinfrastruktur in allen Teilräumen Sachsens unter Berücksichtigung des demografischen Wandels und der daraus resultierenden regional unterschiedlichen Entwicklung der Verkehrsnachfrage umweltschonend angepasst und weiterentwickelt,
 - eine effiziente und stärker verkehrsträgerübergreifende Vernetzung auch durch den Einsatz moderner intermodaler Verkehrsmanagementsysteme erreicht,
 - die Erreichbarkeit und Verknüpfung der Zentralen Orte, insbesondere auch durch den ÖPNV, bedarfsgerecht gewährleistet,

- durch Verknüpfungsstellen räumliche und zeitliche Übergangsmöglichkeiten zwischen dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Fernverkehr und ÖPNV und dem Radverkehr erhalten und weiterentwickelt sowie
- die Erreichbarkeit auch peripherer ländlicher Räume durch flexible Bedienformen und innovative Mobilitätskonzepte im ÖPNV sowie eine Anpassung von Straßenausbau- und anderen technischen Standards gesichert werden.

Der **Landesverkehrsplan** des Freistaates Sachsen enthält folgende Kernaussagen zur Weiterentwicklung des ÖPNV:

- die bessere Anbindung des ländlichen Raums an die Ballungsräume mittels kürzerer Reisezeiten durch eine verbesserte Intermodalität
- die Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren unter einer Stunde in nahezu allen Teilen Sachsens
- der weitere Ausbau von Übergangsstellen unter Berücksichtigung der Nachfrage
- die Förderung des grenzüberschreitenden ÖPNV durch Zusammenarbeit der verantwortlichen Aufgabenträger
- eine sachsenweite Angleichung der Beförderungsbedingungen und Tarifstruktur
- die kontinuierliche statistische Erfassung von ÖPNV-Daten sowie die Prüfung der flexiblen und kundenfreundlichen Angebotsumstellungen von Eisenbahnverkehren zugunsten wirtschaftlicher Busverkehre oder ergänzender Bedienformen.

Der **Regionalplan Oberes Elbtal-Osterzgebirge** und der **Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien** konkretisieren die landesweiten Vorgaben der vorgenannten Pläne weiter. Auf folgende Grundaussagen der Regionalpläne wird besonders hingewiesen:

- innerhalb des Verdichtungsraumes weitere Entwicklung eines integrierten Nahverkehrsangebotes mit dem S-Bahnnetz als Rückgrat
- In der Region soll unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit ein attraktiver und bedarfsorientierter ÖPNV ausgebaut werden, der die Erreichbarkeit Zentraler Orte für die Bevölkerung und ihrer Verflechtungsbereiche durch den ÖPNV verbessert sowie in Linienführung, Bedienungshäufigkeit und der Kombination von Berufs-, Schüler- und Linienverkehr auf das zentralörtliche System und auf die Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion „Bildung“, „Gesundheit“ bzw. „Gewerbe“ ausgerichtet ist.
- Ein leistungsfähiger, attraktiver ÖPNV ist eine umweltgerechte Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden. Im Hauptnetz des ÖPNV (Verbindung der Zentralen Orte miteinander) ist ein angebotsorientiertes und im Nebennetz (bindet die Gemeinden an das Hauptnetz an) ein nachfrageorientiertes Angebot zu gestalten.
- Zentrale Orte sind als Ziel- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV auszubauen. Die überörtliche Verkehrsbedienung ist innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche auf die Versorgungs- und Siedlungskerne zu konzentrieren.
- Die Festlegung von Grundzentren ist nur zulässig, wenn diese Gemeinden ... eine Funktion als ÖPNV-Knotenpunkt erfüllen, d.h. es verlaufen zwei oder mehr ÖPNV-Linien durch die Orte bzw. haben ihre Anfangs-/ Endpunkte in den Ortsteilen und sichern damit die Erreichbarkeit für die im Nahbereich befindlichen Gemeinden/ Ortsteile
- Alternative und flexible Mobilitätsangebote sollen ÖPNV-Angebote in nachfrageschwachen Zeiten ergänzen, so dass Einrichtungen der Daseinsvorsorge in annehmbarer Zeit erreicht

werden können. Mobilitätsangebote sollen auf die Bedürfnisse aller Personengruppen ausgerichtet sein.

Der **Verkehrsentwicklungsplan** sowie weitere **Grundsatzbeschlüsse mit ÖPNV-Relevanz der Landeshauptstadt Dresden** (u.a. Radverkehrskonzept, Konzept zum Aufbau von Mobilitätsstationen) enthalten folgende für den NVP relevanten **Leitziele**:

- zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft
- sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben
- Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen
- zukünftig deutlich höherer Stellenwert der Verknüpfung von Fahrradverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln (Ausbau des B+R-Systems, Kapazitätserweiterungen im ÖPNV/SPNV für die Fahrradmitnahme, verbundübergreifende bzw. sachsenweit einfach zu handhabende Tarifangebote für die tägliche und gelegentliche Fahrradmitnahme)
- Mit dem Ziel einer weiteren Nachfragesteigerung sind alle Möglichkeiten ÖPNV-fördernder Maßnahmen auszuschöpfen, dazu zählen auch tarifliche und verkehrsplanerische Maßnahmen (z.B. Parkraumbewirtschaftung in der Landeshauptstadt Dresden).
- Der Aufbau von Mobilitätsstationen hat die intermodale Vernetzung verschiedener Verkehrsangebote (ÖPNV, Radverkehr, Carsharing) im öffentlichen Straßenraum zum Ziel.

Grundsätze und Ziele für den Nahverkehrsraum Oberelbe

Mit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplanes Oberelbe 1997 hat der ZVOE auf der Basis der genannten rechtlichen Vorgaben sowie überregionaler und regionaler Leitziele eigene Grundsätze und Ziele formuliert und sein Handeln bezüglich der Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum darauf ausgerichtet. Bei jeder Fortschreibung des NVP findet diesbezüglich ein Validierungs- und Aktualisierungsprozess statt.

Nachfolgend werden die Grundsätze (gesetzliche Vorgaben und planerische Kernaussagen, in der nachfolgenden Tabelle mit „G“ bezeichnet) und Ziele (Wege und Mittel zur Erfüllung der Vorgaben, mit „Z“ bezeichnet) der Entwicklung und die zu verfolgenden Schwerpunkte für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Nahverkehrsraum Oberelbe definiert. Alle Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste im Nahverkehrsraum Oberelbe müssen mit diesen Grundsätzen und Zielen im Einklang stehen.

Verkehrs- und raumstrukturelle Grundsätze und Ziele

G	Die Siedlungsentwicklung und Standortpolitik sind auf die vorhandene Infrastruktur des ÖPNV, insbesondere des SPNV, auszurichten. Ein abgestimmtes Handeln der Verkehrs- und Raumplanung ist zwingend erforderlich.
G	Die demografische Entwicklung und im ländlichen Raum die Schülerbeförderung sind bei Angebotsentwicklung und Fahrplanung besonders zu beachten.
G	Das integrierte ÖPNV-System ist intermodal zu stärken.
Z	Die Bedienung der Relationen auf den überregionalen Verbindungsachsen, vom Oberzentrum Dresden zu den Mittelzentren und nach Hoyerswerda als Teil des Oberzentralen Städteverbundes soll durch ein attraktives und vertaktetes SPNV-Angebot realisiert werden.
Z	Die Zusammenarbeit mit den benachbarten Verbänden soll intensiviert werden. Unter Beachtung der Belange des Landkreises Bautzen, der auch dem Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien angehört, sowie der Verbindungen im Oberzentralen Städteverbund Bautzen - Görlitz - Hoyerswerda soll insbesondere eine enge Kooperation mit dem ZVON erfolgen.
Z	Das Liniennetz des öffentlichen straßengebundenen Nahverkehrs (ÖSPV) ist weiterhin auf die Netzstruktur des SPNV unter weitgehender Vermeidung von Parallelverkehr auszurichten.
Z	Als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität sollen die Verkehrsleistungen im Netz mit zentrumsverbindender Funktion und im Dresdner Stadtverkehr angebotsorientiert und im Netz mit vordergründiger Erschließungsfunktion nachfrageorientiert gestaltet werden.
Z	Zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge sind weiterhin alle Orte mit zusammenhängender Bebauung ab 200 Einwohner nachfrageorientiert an das ÖPNV-Netz anzubinden. Bei schwacher Nachfrage sind verstärkt integrierte alternative Bedienformen zu nutzen.
Z	Zentrale Orte sind als Ziel- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV auszubilden, wobei innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche die Verkehrsinfrastruktur und -bedienung auf die Versorgungs- und Siedlungskerne der zentralen Orte auszurichten sind.
Z	Die bedeutsamen Erholungsgebiete im Nahverkehrsraum Oberelbe sollen in das Netz des ÖPNV eingebunden werden, ggf. mit saisonalen Verstärkungen.
Z	Zu besonderen Anlässen (z. B. Großveranstaltungen, Kongresse, Messen) sind bei entsprechendem Bedarf zusätzliche ÖPNV-Angebote unter Wahrung des Verbundcharakters einzurichten. Hierzu sind die betrieblichen und infrastrukturellen Belange des ÖPNV durch die Veranstalter bereits frühzeitig bei der Vorbereitung derartiger Anlässe zu berücksichtigen und abzustimmen.
Z	Grenzüberschreitende Verkehrsangebote sollen als integrierter Teil des ÖPNV-Systems weiter entwickelt werden.
Z	Die Fähren sind als integrierter Bestandteil des ÖPNV weiter zu entwickeln.
Z	Die Qualität des ÖPNV ist entsprechend den festgelegten Parametern zu gewährleisten. Die geltenden Qualitätsparameter sind bei Bedarf weiter zu entwickeln, die Definition und Einführung verbundweit geltender Fahrgastrechte wird geprüft.
Z	Zur weiteren Optimierung des ÖPNV-Systems und zur Erhöhung seiner Attraktivität sind die Beschleunigung der einzelnen Verkehrsträger, besonders zur Wirkung in den Beförderungsketten, und die Vertaktung der Verkehrssysteme ständig zu verbessern.

- Z Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind umfassend zu berücksichtigen, indem eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erzielen ist. Diese umfasst Fahrzeuge (einschließlich alternativer Bedienformen) und Zugangsstellen des ÖPNV sowie sichere, barrierefreie und möglichst umwegfreie Zuwegungen zu den Zugangsstellen.
- Z Die Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere von Frauen und älteren Menschen, sind beim Aus- und Neubau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.
- Z Die Fahrzeugbeschaffung hat nach den Kriterien wirtschaftlich, umweltschonend und barrierefrei zu erfolgen.

Grundsätze und Ziele des SPNV

- G Der SPNV übernimmt weiterhin die Verbindungsfunktion auf den wichtigsten Relationen im Nahverkehrsraum Oberelbe sowie zu benachbarten zentralen Orten und eine Erschließungsfunktion für das Oberzentrum Dresden.
- Z Im SPNV und auf den Hauptachsen des Regionalbusverkehrs wird weiterhin ein Integraler Taktfahrplan angeboten. Anschlussbeziehungen zum Schienenpersonenfernverkehr sind bei der Planung und Ausgestaltung zu berücksichtigen, um die Durchgängigkeit der Wegeketten zu gewährleisten.
- Z Die mittelfristige Ausgestaltung des SPNV basiert auf dem Zielnetz 2030. Dabei ist das SPNV-Angebot so zu gestalten, dass den wachsenden Anforderungen an die Platzkapazität zur Beförderung von Fahrgästen, Mobilitätshilfen, Kinderwagen und Rädern entsprochen wird.
- Z Der SPNV soll nach den Bedingungen des Wettbewerbes fortentwickelt werden, wobei für alle Wettbewerber eine einheitliche definierte Angebotsqualität gilt. Bei einem wettbewerbsbedingten Wechsel von Verkehrsunternehmen ist die Konsistenz der Verkehrsangebote hinsichtlich der Qualität zu erhalten.
- Z Die Zugangsstellen des SPNV sollen attraktiv gestaltet werden, d. h. die Haltepunkte sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den spezifischen Anforderungen der Fahrgäste, insbesondere der Frauen und mobilitätseingeschränkten Menschen, entsprechen. Wegeleitsysteme zu den SPNV-Zugangsstellen sind aufzubauen.
- Z Der Betrieb der Schmalspurbahnen im Nahverkehrsraum Oberelbe mit ihren Aufgaben im SPNV sowie der Betrieb der weiteren verbundintegrierten Sonderverkehrsmittel sollen als Bestandteile des ÖPNV-Systems dauerhaft gewährleistet werden.

Grundsätze und Ziele des straßengebundenen ÖPNV

- G Der straßengebundene ÖPNV sichert die flächenhafte Erschließung und übernimmt, abgestimmt mit dem SPNV, Verbindungsfunktionen zwischen zentralen Orten.
- G Der Ausbau der Straßenbahn als Massenverkehrsmittel im Oberzentrum Dresden mit ihrer zusätzlichen Erschließungs- und Verbindungsfunktion im Landkreis Meißen zu einem hochwertigen und kundenfreundlichen Straßenbahn- und Stadtbahnsystem ist fortzuführen.
- Z Der straßengebundene ÖPNV ist untereinander und am SPNV auszurichten. Für die Straßenbahn ist grundsätzlich der attraktive 10-Minuten-Grundtakt im Tagesverkehr (Mo-Fr) der Landeshauptstadt Dresden beizubehalten.
- Z Die Stadtverkehre sind mit dem Ziel der Schaffung eines integrierten ÖPNV-Angebotes nachfrageorientiert mit regional bedeutsamen Linien zu verknüpfen.
- Z Linienverkehre des straßengebundenen ÖPNV, die aufgrund ihres Linienverlaufes, ihrer Verknüpfung und der verkehrlichen Funktion als Parallelverkehre zum SPNV sowie zum

	Straßenbahn-/ Stadtbahnverkehr einzuordnen sind, sollen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit vermieden werden. Die Zubringerfunktion des Busverkehrs zum SPNV ist zu stärken.
Z	In schwach besiedelten Teilräumen ist die Einführung eines nachfrageorientierten ÖPNV mit alternativen Bedienformen unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten zu prüfen.
Z	Sonderformen des Linienverkehrs sowie der freigestellte Schülerverkehr sind nach Möglichkeit in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren bzw. sollen integriert bleiben.

Grundsätze und Ziele bezüglich Übergangsstellen

G	Die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln, besonders zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten, sind den Bedürfnissen und Anforderungen der Fahrgäste, insbesondere der Mobilitätseingeschränkten, anzupassen.
Z	Park+Ride (P+R)- und Bike+Ride (B+R)-Systeme werden als Bestandteile des integrierten ÖPNV-Systems weiterentwickelt.
Z	Die Konzepte zur weiteren Ausgestaltung der Übergangs- und Zugangsstellen sowie die Anforderungen an deren qualitätsgerechten Ausbau für ein attraktives Erscheinungsbild des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe sind – auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten des rechnergestützten Betriebsleitsystems für den regionalen Busverkehr (RBL Oberelbe) – kontinuierlich fortzuschreiben.

Grundsätze und Ziele bezüglich Tarif und Vertrieb

G	Die Gestaltung von Tarif und Vertrieb zielt auf die Gewinnung von Kunden im intermodalen Markt. Eine einheitliche, vom ZVOE federführende Vorgehensweise ist dabei notwendig.
Z	Der VVO-Tarif ist anzuwenden und unter Einhaltung des Verbundcharakters mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen unter Wahrung verkehrspolitischer Ziele weiter zu entwickeln. Darüber hinaus sind verbundraumüberschreitende Tarifangebote mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden auch im Sinne zukünftiger Quelle-Ziel-Beziehungen zu entwickeln.
Z	Das Einnahmenaufteilungsverfahren ist auf Basis der beförderten Personen und geleisteten Personenkilometer nachfrageorientiert anzuwenden. Dabei sind die Besonderheiten des ländlichen Raumes angemessen zu berücksichtigen.
Z	Im Nahverkehrsraum Oberelbe ist ein ganzheitliches Vertriebs- und Vermarktungssystem der Verbundangebote umzusetzen. Dabei stehen vor allem, die gemeinsam mit den Partnerunternehmen entwickelten Vertriebsleitlinien im Vordergrund. Die individuelle Unternehmensidentität der beteiligten Partnerverkehrsunternehmen bleibt gewahrt.
Z	Die Weiterentwicklung der Vertriebssysteme hat zum Ziel, die Befassung des Kunden mit dem Tarifsystem vor Fahrtantritt hinfällig werden zu lassen und die Ermittlung von Preisstufe und Fahrausweis stattdessen in das technische Hintergrundsystem zu verlagern. Außerdem soll der allgemeine technische Fortschritt und die gesellschaftliche Erwartungshaltung (z.B. beim Bezahlstandard) bei der Weiterentwicklung der Vertriebssysteme berücksichtigt werden. Dadurch sollen die Zugangshürden zum ÖPNV weiter abgebaut werden.
Z	Das System der umfassenden Mobilitätsdienstleistung wird mit den Verkehrsunternehmen weiterentwickelt. Das betrifft u. a. das Informationssystem, die Stammkundenansprache, E-Ticketing, Internet, Mobilitätsberatung und den Ausbau der

	Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV sowie zwischen ÖPNV und Taxi/ Pkw/ Fahrrad - einschließlich der Einbeziehung von CarSharing-Angeboten.
Z	Das einheitliche, integrierte Fahrplanbuchkonzept ist im Kontext der zunehmenden Digitalisierung und der Verfügbarkeit von Alternativangeboten zur Fahrplaninformation wie die dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen, die Fahrplanauskunft im Internet und über mobile Dienste fortzuentwickeln.
Grundsätze und Ziele bezüglich Vermarktung	
Z	Die Marketingmaßnahmen im VVO, die in Abstimmung und Ergänzung zu den Maßnahmen der Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, sollen zur Steigerung der Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen führen. Darüber hinaus werden qualitative Ziele wie die Durchdringung des Verbundgedankens „Ein Ticket. Alles fahren.“ und die Steigerung der Kundenzufriedenheit verfolgt.
Z	Die Basis für Marketing und Kommunikation mit den Kunden bildet die Grafische Konstante. Wichtigster Bestandteil und Basis aller Kennzeichnungen ist die Wort-Bild-Marke „Ihr Partner im Verbund“ (PiV-Logo). Damit soll ein klarer, eindeutig definierter visueller Auftritt der Partner im Verbund (PiV) erreicht werden. Ziel ist es, dem potenziellen Kunden das System VVO mit den zentralen Elementen einheitlicher Tarif, einheitliches Ticketsortiment und einheitlicher Fahrplan zu verdeutlichen. Der Zugang für Kunden zum Nahverkehr soll damit erleichtert und Zugangshemmnisse abgebaut werden. Gemeinsame Aufgabe der Partner im Verbund ist es, die durchgängige Darstellung und Anwendung des PiV-Logos im VVO-Verbundraum zu sichern.

4.1 Rahmenbedingungen

4.1.1 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) hat bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen durch die zuständigen Aufgabenträger satzungsgemäß die Integration des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum Oberelbe hinsichtlich Angebot, Tarif, Vermarktung und Vertrieb zu sichern. Durch die Festlegung von Qualitätsstandards für ÖPNV-Leistungen sind die Bedürfnisse und Erwartungen der ÖPNV-Kunden zu gewährleisten.

Wesentliche Rahmenbedingung für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe stellt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Europäischen Union dar. Die sich nach den damit geltenden Regeln für die Vergabe der ÖPNV-Leistungen an Verkehrsunternehmen eröffnenden Möglichkeiten sind im Sinne der Optimierung von Effizienz und Qualität des ÖPNV zu nutzen. Der vorliegende Nahverkehrsplan enthält hierfür die notwendigen Ziele und Rahmenvorgaben.

Die Erarbeitung und Umsetzung von Linienbündelungskonzeptionen ist in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern fortzusetzen. Mögliche wirtschaftliche Vorteile aus dem Wettbewerb sollen innerhalb der Linienbündel zu einer hohen Homogenität für die Fahrgäste, vor allem durch anschlussorientierte Übergänge, beitragen.

4.1.2 ÖPNV-Konzeptionen der Gebietskörperschaften

Landeshauptstadt Dresden

Die Landeshauptstadt Dresden ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören alle Linien der DVB AG sowie die Buslinien anderer Verkehrsunternehmen, die innerhalb der Landeshauptstadt Dresden verkehren. Die Vergabe der einzelnen Straßenbahn- und Buslinien erfolgt in Linienbündeln.

Am 01.12.2015 hat die 58. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) beschlossen: Die Linienbündel für die Landeshauptstadt Dresden werden als Ergänzung zum aktuellen Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe bestätigt.

Die Linienbündel für die Landeshauptstadt Dresden sind Bestandteil des Nahverkehrsplans. Die Anlage 19.1 enthält die Begründung und Kartendarstellungen.

Landkreis Meißen

Der Landkreis Meißen ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören die Linien der VGM mbH sowie die Straßenbahn- und Buslinien anderer Verkehrsunternehmen, die in das Gebiet des Landkreises Meißen hineinführen. Die Vergabe der einzelnen Linien der VGM mbH erfolgte in einem Linienbündel.

Am 15.06.2016 hat die 59. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) beschlossen: Das Linienbündel für den Landkreis Meißen wird als Ergänzung zum aktuellen Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe vorbehaltlich der Zustimmung des Kreistages Meißen bestätigt.

Am 16.06.2016 hat der Kreistag des Landkreises Meißen beschlossen: Der Kreistag beschließt das Linienbündel Busnetz Landkreis Meißen als einheitliches Linienbündel und beauftragt den Landrat, das beschlossene Linienbündel an den Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe zur Aufnahme in den geltenden Nahverkehrsplan weiterzuleiten.

Das Linienbündel Busnetz Landkreis Meißen ist Bestandteil des Nahverkehrsplans. Für den Begründungstext und die Linienauflistung wird auf die Anlage 19.2 verwiesen.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge

Der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören die Linien der OVPS mbH, der RVD GmbH und der MBR GmbH sowie die Buslinien anderer Verkehrsunternehmen, die in das Gebiet des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge hineinführen. Die Vergabe der einzelnen Linien der OVPS mbH, der RVD GmbH und der MBR GmbH erfolgte in jeweils einem Linienbündel.

Die Linienbündel für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sind Bestandteil des Nahverkehrsplans. Die Linienauflistungen der Netze sind in der Anlage 19.3 enthalten.

Landkreis Bautzen/ Stadt Hoyerswerda

Der Landkreis Bautzen ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören im Gebiet des ZVOE die Linien der RBO GmbH.

Die Linienbündelung für den Landkreis Bautzen ist Bestandteil des Nahverkehrsplans. Die Linienuflistung und Zuordnung zu den Netzebenen sind in Anlage 19.4 enthalten.

Der Landkreis Bautzen beabsichtigt im Jahr 2019, nach einer umfassenden Untersuchung des ÖSPV die Linienbündelung unabhängig von den Festlegungen dieses Nahverkehrsplans fortzuschreiben. Die Neuvergabe der Verkehre auf Grundlage dieser fortgeschriebenen Linienbündelung soll zum 01.01.2022 erfolgen.

Mit dem Auslaufen der Betrauung der Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH (VGH) mit der Erbringung der öffentlichen Personennahverkehrsdienste zum 13.12.2019 ist ein neues Verfahren zu einer Direktvergabe des ÖPNV ab 12/2019 notwendig.

Grundlage für eine Direktvergabe ist die Verordnung des Landkreises Bautzen zur Übertragung einzelner Aufgaben des ÖPNV auf die Stadt Hoyerswerda (Beschluss 1/345/10 des Kreistages vom 30.09.2010) und die daraus resultierende Betrauung der Stadt an die VSE mbH (jetzige VGH mbH) mit Stadtratsbeschluss vom 28.06.2011 (Beschluss 0418-1-11/236/22).

Legitimationsgrundlage für die Verfahrensführung zur Direktvergabe der Leistungen ab 14.12.2019 durch den ÖPNV-Aufgabenträger wird ein Beschluss des Hoyerswerdaer Stadtrates sein.

Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

Der ZVOE ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, soweit die Verbandsmitglieder diese Aufgabe auf ihn übertragen haben. Der Umfang der übertragenen Aufgaben ergibt sich aus der Verbandssatzung des ZVOE.

Der ZVOE hat darüber hinaus mit allen Verbandsmitgliedern eine Vereinbarung über die Federführung bei der Beauftragung von landkreisgebietsgrenzen überschreitenden Verkehrsleistungen aller Vertragspartner geschlossen. Damit wird ein Federführer für die Beauftragung von Verkehrsleistungen bestimmt, für die mehrere Aufgabenträger zuständig sind. Dadurch wird sichergestellt, dass alle beteiligten Aufgabenträger koordiniert bei der Vergabe der ÖPNV-Leistungen vorgehen und die Integration des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum Oberelbe erhalten bleibt.

Der in Aufgabenträgerschaft des ZVOE befindliche straßengebundene ÖPNV ist in den Linienbündeln der Verbandsmitglieder enthalten und wird von diesen jeweils federführend beauftragt.

Bei gebietsgrenzenüberschreitenden Linien oder Bedienkorridoren erfolgt hinsichtlich geplanter Änderungen im Fahrplanangebot oder bei konzeptionellen Planungen eine enge Zusammenarbeit aller betroffenen Gebietskörperschaften. Der VVO kann dabei eine moderierende Rolle einnehmen.

4.1.3 Angebotsqualität

Die für den ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe entwickelten Qualitätsstandards sollen dazu beitragen, den Erwartungen der Fahrgäste besser gerecht zu werden.

Qualitätsstandards sind für eine Qualifizierung des Kooperationsvertrages heranzuziehen. Durch Aufnahme solcher Standards in den Kooperationsvertrag soll die Stellung der Partner im VVO weiter gefestigt werden. Dabei sind die Qualitätsstandards auf alle Verkehrssysteme im Nahverkehrsraum Oberelbe unter Berücksichtigung ihrer speziellen Eigenschaften und Einsatzkriterien anwendbar.

Die im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitätsstandards bilden die Grundlage zur Planung und Bewertung der Maßnahmen bzw. der Leistungserbringung im ÖPNV und entsprechen den Anforderungen der DIN EN 13816 an die Serviceleistungen im ÖPNV.

Davon abgeleitet wird im Nahverkehrsraum Oberelbe das Niveau der allgemeinen Beförderungsqualität im ÖPNV nach folgenden Qualitätsmerkmalen beurteilt:

- Subjektive Sicherheit
- Pünktlichkeit
- Technische Sicherheit
- Informationsmanagement und Service
- Sauberkeit
- Fahr- und Servicepersonal
- Fahrzeugqualität (Ausstattung und Design)
- Umweltbestimmungen
- Störungsmanagement.

Für diese Qualitätsmerkmale werden Standards entwickelt. Eine Auflistung der ÖPNV-Qualitätsstandards im Nahverkehrsraum Oberelbe ist der Anlage 20 zu entnehmen.

Die Kriterien, Standards und Richtwerte für die durch Liniennetz- und Fahrplangestaltung bestimmte Erschließungs- und Verbindungsqualität wurden in Abstimmung mit den Aufgabenträgern, Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen festgelegt.

Die den Qualitätsmerkmalen zugrunde gelegten Qualitätsstandards sind im Sinne einer verbundweit einheitlichen Bemessungsgrundlage als Mindestqualitätsstandards definiert, welche die unterste Grenze der erforderlichen ÖPNV-Qualität im Nahverkehrsraum Oberelbe darstellen.

Die bereits in der Bewertung der Bestandsaufnahme zugrunde gelegten Standards und Richtwerte der Erschließungs- und Verbindungsqualität sind verbindlich für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV-Angebotes sowie zur Bewertung der ÖPNV-Leistungserbringung anzuwenden.

Darüber hinaus sind Bedienungshäufigkeit und Fahrzeugeinsatz im Sinne einer Mindestqualität grundsätzlich so zu bemessen, dass das Platzangebot der eingesetzten Fahrzeuge (Summe aus Sitz- und Stehplätzen, letztere bemessen mit 4 Personen je Quadratmeter Stehplatzfläche) auch in Spitzenstunden allenfalls zu maximal 85 % ausgeschöpft wird. Unter Berücksichtigung

besonderer Beförderungsaufgaben und zur Gewährleistung einer wirtschaftlichen Angebotsgestaltung werden geringfügige Überschreitungen dieses Maximalwertes toleriert, soweit diese im Verlauf einer Fahrt regelmäßig nur über eine relativ kurze Wegstrecke (maximal ca. 3,5 km Fahrtweg bzw. ca. 10 Minuten Beförderungszeit) auftreten.

Insgesamt sind die im Nahverkehrsplan festgelegten und im Kooperationsvertrag spezifizierten Qualitätsmerkmale und -standards Ausgangspunkt für die Festlegungen in künftigen Verkehrsverträgen und ähnlichen Vereinbarungen.

4.2 Strukturierung des ÖPNV-Angebots

Das ÖPNV-Angebot muss mit seinen regionalen Verbindungen die Erreichbarkeit der zentralen Orte aus allen Gemeinden im Nahverkehrsraum Oberelbe sichern, mit den Stadtverkehren den Beförderungsbedarf in Orten mit hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration abdecken und den Schülerverkehr vor allem mit dem Erschließungsverkehr in der Fläche gewährleisten.

4.2.1 Struktur nach Funktionen

Die Strukturierung des ÖPNV erfolgt in erster Linie nach Funktionen, erst in zweiter Linie nach Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln.

Regionale Verbindungen

Regionale Verbindungen (einschließlich solcher in benachbarte Verkehrsräume) bestehen zwischen Oberzentren (einschließlich Städten des ostsächsischen Oberzentralen Städteverbundes), zwischen dem Oberzentrum Dresden und den Mittelzentren, zwischen den Mittelzentren (einschließlich solcher in benachbarte Verkehrsräume) sowie zwischen Oberzentrum/Mittelzentren und Grundzentren.

Dazu gehören

- das S-Bahn-Netz mit den Linien S1, S2 und S3
- der weitere SPNV entsprechend des SPNV-Zielnetzes 2030
- Buslinien in Verbindungen mit Ober-, Mittel- und Grundzentren (Regionalbuslinien), insbesondere die in Kapitel 4.4 aufgeführten geplanten PlusBus-Linien.

Regionale Verbindungen sollen vor allem geprägt sein durch

- kurze Reisezeiten und
- Direktverbindungen.

Mittelzentren und die Stadt Hoyerswerda sollen über die regionalen Verbindungen mindestens im Stundentakt – und damit angebotsorientiert – mit dem Oberzentrum Dresden verbunden sein.

Stadtverkehre

Stadtverkehre sind das Gesamtangebot des ÖPNV in Territorien (Gebietskörperschaften) mit hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration, umfassen SPNV, Straßenbahn/ Stadtbahn, Regionalbuslinien und „klassische“ Stadtbuslinien sowie Sonderverkehrsmittel.

Stadtverkehre sollen vor allem geprägt sein durch

- hohe Erschließungsdichte,
- Durchmesserlinien und
- ausgeprägte Angebotspräsentation.

Die bestehenden Stadtverkehre im Nahverkehrsraum Oberelbe entsprechend Anlage 6 sollen beibehalten werden. Die Thematik des Stadtverkehrs im Verbundraum wird im Kapitel 4.5 vertieft.

Erschließungsverkehre

Die vor allem dem Schülerverkehr dienenden Erschließungsverkehre in der Fläche sollen mit dem Schulnetz gut harmonisieren.

Nachtverbindungen

Spezielle Nachtverbindungen sind im Verdichtungsraum Dresden anzubieten. Sie ersetzen auch den während verkehrsschwacher Nachtzeiten fehlenden SPNV.

4.2.2 Strukturen nach Angebotsdichte und Verkehrszeiten

Vor allem in der Präsentation des ÖPNV-Angebotes durch Fahrplan und Marketing soll es eine für den ÖPNV-Nutzer gut erkennbare Strukturierung nach Angebotsdichte im Raum geben.

Dazu werden folgende Kategorien definiert:

- **Verdichtungsnetz** mit Streckentaktfolgen bei höchstens 15 Minuten
- **Grundnetz** mit Streckentaktfolgen bei höchstens 30 Minuten
- **Außernetz** mit Streckentaktfolgen bei über 30 bis 60 Minuten
- **Bedarfsnetz** bedarfsgerechtes Angebot ohne Takt.

Streckentakte können durch eine oder mehrere Verkehrslinien gebildet sein. In den Grafiken der SPNV-Angebotsschemata (Bestand und Zielnetz) lassen sich diese Kategorien gut veranschaulichen:



Abbildung 39: Netzategorien am Beispiel des SPNV-Angebotschemas 2017 (Auszug aus Abb. 12)

Unter Beachtung stark geglätteter Tagesganglinien gelten die Streckentaktvorgaben für Montag bis Freitag im Tageszeitraum zwischen ca. 6:00 Uhr und ca. 19:00 Uhr als **Tagesverkehrszeit** (TVZ).

Bei Bedarf können Angebote auch für kurze Spitzen als **Hauptverkehrszeiten** (HVZ) definiert werden.

Nebenverkehrszeiten (NVZ) sind die weiteren Tageszeiten Montag bis Freitag von ca. 5:00 Uhr bis ca. 6:00 Uhr und von ca. 19:00 Uhr bis ca. 22.30 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von ca. 5:00 Uhr bis ca. 22.30 Uhr.

Die Nachtzeiten Montag bis Sonntag zwischen ca. 22:30 Uhr und ca. 5:00 Uhr sind **Schwachverkehrszeiten** (SVZ).

Diese Strukturierung der Tagesverkehrszeiten gilt sowohl für die Regionalverbindungen im SPNV und ÖSPV als auch für die Stadtverkehre der Landeshauptstadt Dresden und anderer Städte im Verbundgebiet.

4.2.3 Grundzüge der Fahrplanung

Die in den ÖPNV-Netzen weitgehend durchgesetzte Vertaktung soll erhalten bleiben.

Zu verbessern sind die erkennbaren Takte in den räumlich strukturierten Netzen.

Homogene Übergänge mittels durchgebundener Fahrten

- von außen mit 60-Minuten-Außentakten über
- 30-Minuten-Grundtakte
- nach innen zu 15- und 10-Minuten-Verdichtungstakten

sollen für ca. 80 % der ÖPNV-Fahrgäste (gerechnet ohne Schülerverkehr) nutzbar sein.

Die Bedeutung gleicher Abfahrtsminuten über den gesamten Tag für die Akzeptanz eines Verkehrsmittels ist bei der Fahrplanung zu beachten.

Die Beachtung verbundeinheitlicher Fahrplanwechseltermine soll im Rahmen von Ausschreibungen oder durch Bindung von Haushaltzuschüssen an eine solche Regelung durchgesetzt werden.

4.3 SPNV-Zielnetz 2030

4.3.1 Einleitung

In Vorbereitung zur Fortschreibung des SPNV-Zielnetzes 2015 wurden durch das Firmenkonsortium ETC/ kcw im Auftrag des VVO konzeptionelle Überlegungen unter Beachtung folgender Schwerpunkte durchgeführt:

- Verfügbarer finanzieller Rahmen
- Entwicklung der Verkehrsnachfrage
- Strategische Ansätze zur Weiterentwicklung des SPNV Angebotes
- Dresdner S-Bahnnetz in seinem betrieblichen Endzustand
- Aufstellen des SPNV-Angebotes (Taktzeiten, Anschlussprämissen, Fahrzeugeinsatz, Zugkilometerbilanz)
- Organisatorische Optionen bei der Neuvergabe der Leistungen

Betrachtet wurden dabei auch Perspektiven beim Fahrzeugeinsatz und der Infrastrukturentwicklung.

Im Rahmen der konzeptionellen Überlegungen erfolgten auch alle erforderlichen Abstimmungen mit den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern und mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gegenwärtig mit der SPNV-Leistungserbringung durch den VVO beauftragt sind.

Das SPNV-Angebotskonzept „Zielnetz 2030“ basiert auf den Ergebnissen der konzeptionellen Überlegungen zur Fortschreibung des VVO Zielnetzes 2015 und benennt die umsetzbaren Mehrleistungen gegenüber dem Status Quo. Als Bestandteil der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes dient es als Grundlage

- zur Leistungsbestellung des SPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe,
- für die Ausschreibungen der auslaufenden Verkehrsverträge und
- für den Abschluss zukünftiger Verkehrsverträge.

Ausgehend von der Darstellung des sich abzeichnenden finanziellen Rahmens und der prognostizierten Nachfrageentwicklung werden nachfolgend:

- Maßnahmen zur Nachfragesteigerung benannt
- Grundprämissen des Zielnetzes 2030 aufgeführt
- die Linien hinsichtlich ihres Verlaufs, Fahrtenangebotes sowie ihrer Nachfrage und weiteren Entwicklung beschrieben
- Anschlussbeziehungen und Anforderungen an die Infrastruktur benannt sowie
- Vorschläge zum künftigen Fahrzeugeinsatz und zur Losbildung für kommende Vergabeverfahren unterbreitet.

4.3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Die im Kapitel 2.2.3 beschriebene positive Nachfrageentwicklung der vergangenen Jahre bestätigt die Attraktivität des SPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum Oberelbe.

Auch in den nächsten Jahren ist mit einem weiteren Anstieg der SPNV-Nachfrage im Verbundgebiet zu rechnen. Begünstigt wird dies vor allem durch die weitere demografische Entwicklung in der Kernstadt Dresden sowie im unmittelbaren Umland. Hervorzuheben sind folgende Faktoren:

- Anstieg der Einwohnerzahlen, u. a. durch weitere Zuzüge,
- leicht zunehmende Tendenz zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Ballungsraum (lt. SrV für Dresden und Umland),
- Abschluss der Modernisierungsmaßnahmen im Knoten Dresden und fertiggestellte S-Bahn-Infrastruktur im Korridor Pirna – Dresden – Meißen

Im weiteren Umland stagniert die Nachfrage nur auf den tangential verlaufenden Linien, bricht aber voraussichtlich trotz weiterhin rückläufiger Bevölkerungsentwicklung im ländlichen Raum nicht ein.

Die niedrige jährliche Wachstumsrate indiziert aber auch, dass ohne Angebotsveränderungen keine gravierenden Nachfragesteigerungen gegenüber einem „natürlichen Wachstum“ aus dem Status Quo heraus zu erwarten sind (Abb. 40 bis 42).

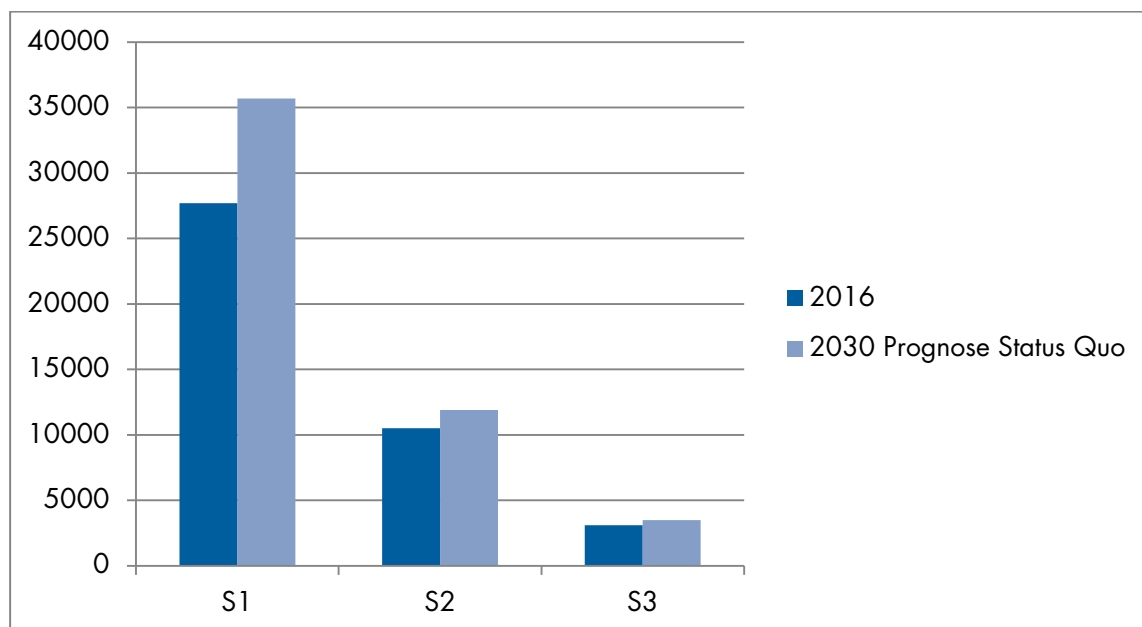


Abbildung 40: prognostizierte Nachfrageentwicklung S-Bahn Dresden im Status Quo, Quelle: SPNV-Zielnetz 2030 (dort Abb. 3.2)

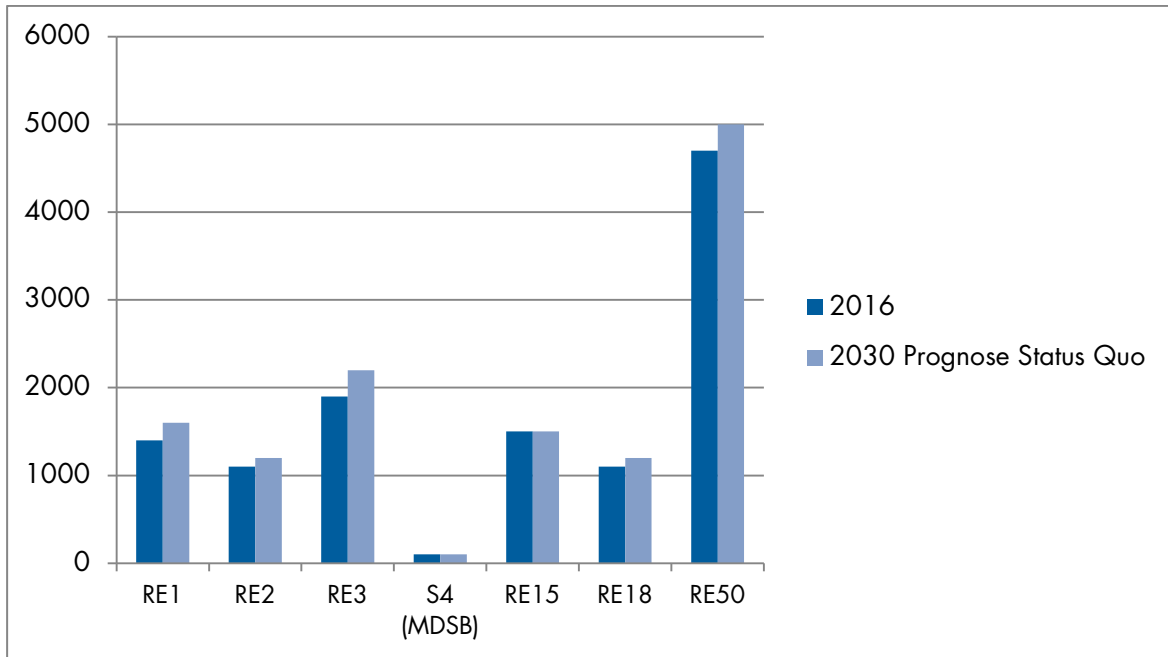


Abbildung 41: prognostizierte Nachfrageentwicklung RE-Verkehre (nur Binnenverkehr), Quelle: SPNV-Zielnetz 2030 (dort Abb. 3.3)

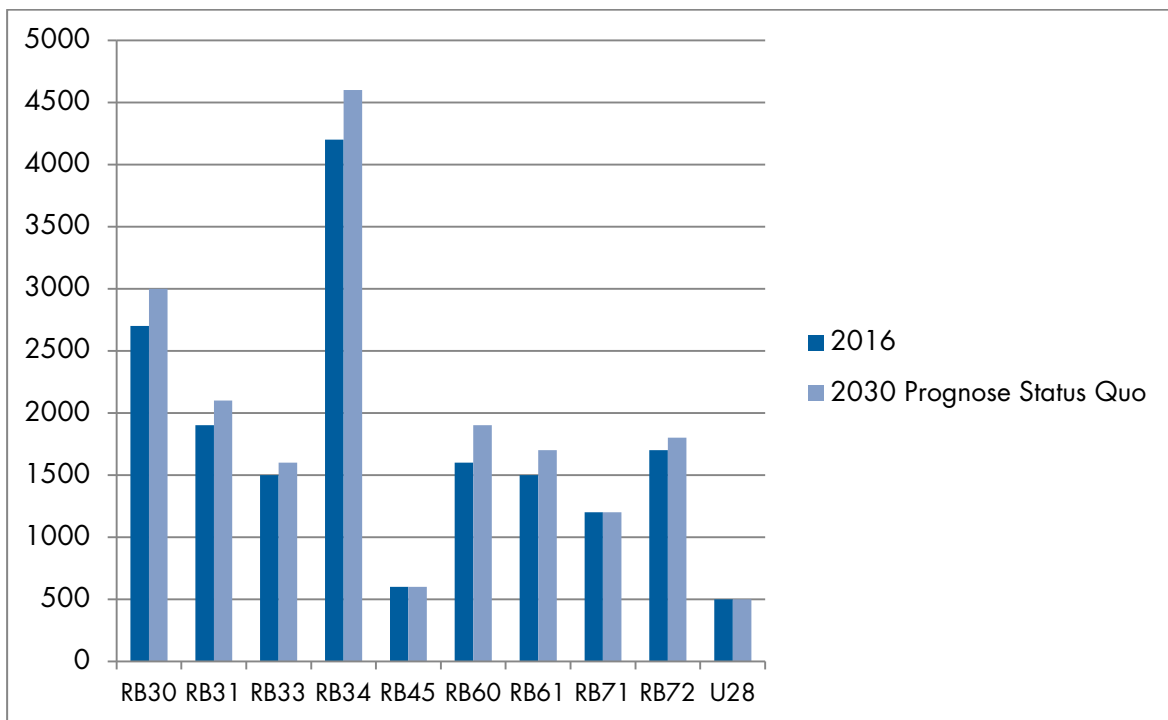


Abbildung 42 prognostizierte Nachfrageentwicklung RB-Verkehre (nur Binnenverkehr), Quelle: SPNV-Zielnetz 2030 (dort Abb. 3.4)

4.3.3 Zusammenfassung der Vorschläge zur Nachfragesteigerung

Im Rahmen der konzeptionellen Überlegungen zur Fortschreibung des SPNV-Zielnetzes wurden Maßnahmen zur Erschließung zusätzlicher Nachfragepotenziale benannt, die das Angebot

verkehrlich sinnvoll abrunden. Erforderliche Voraussetzungen, Leistungsparameter, Nachfragepotenziale und Finanzierbarkeit für die nachfolgenden Maßnahmen sind:

- Verdichtung des S-Bahn-Taktes im Korridor Meißen-Triebischtal – Heidenau – Pirna an Werktagen montags bis freitags (Mo-Fr) in den Tagesstunden.
- Erhöhung der Anzahl der schnellen Direktverbindungen nach Bautzen und Görlitz gegenüber dem Status quo, in Verbindung mit einer Zugflügelung in Bischofswerda.
- Ausweitung des Angebotes auf der Linie RB 33 (Dresden – Königsbrück) (Verlängerung bis Dresden Hbf / Taktverdichtung Mo-Fr) unter der Voraussetzung der Ertüchtigung der Infrastruktur im Abschnitt Dresden Klotzsche – Ottendorf-Okrilla Nord – Königsbrück.
- punktuelle Schließung von Taktlücken im Abend- und Wochenendverkehr der Linien RB 33/34 (Herstellung eines durchgängigen Stundentaktes auch am Wochenende).
- Linie RB 34 Verdichtung zum 30 – Minuten – Takt Mo-Fr
- Neuordnung des Angebotes nördlich von Coswig (Beschleunigung RE 15/18, Beschleunigung RE 50, zusätzliche Anbindung Riesas durch Flügeln der RB 31 in Priestewitz)
- Einrichtung eines RE-Verkehrs Dresden – Ústí n.L. ist wünschenswert
- Ausweitung des Saisonverkehrs auf der S1 von 2 auf 5 Zugpaare, die dann auch an Samstagen verkehren. Wünschenswert: 2 der 5 Zugpaare sollen bereits in Coswig beginnen.

Um die nachfrageschwachen Linien des Nebennetzes (RB 71, RB 72, RB 45) attraktiver weiter zu betreiben, werden folgende Maßnahmen benannt:

- Verbesserung der Anschlussbeziehungen in Riesa und ggf. Beschleunigung der Linie RB 45
- Verlängerung der Verkehrszeit der Linie RB 72
- zeitweise Durchbindung der Linie RB 72 (Altenberg – Heidenau) nach Dresden Hbf,
- Verbesserung der Anschlüsse der Linie RB 71 von/nach Dresden in Pirna (Sonntage, Tagesrandlagen), durch Verlängerung der Linie S 2 bis Pirna auch an Sonn- und Feiertagen.

Die Attraktivität des SPNV-Angebotes wird durch die vorhandene qualitativ hochwertige leistungsfähige Infrastruktur, wie sie schon überwiegend im Nahverkehrsraum Oberelbe geschaffen wurde, sichergestellt.

4.3.4 Zielnetz 2030 - Grundprämissen

Im Ergebnis der konzeptionellen Überlegungen zur Fortschreibung des SPNV-Zielnetzes sind die Qualitäts- und Leistungsparameter des vorhandenen Angebotes im Nahverkehrsraum Oberelbe grundsätzlich beizubehalten. Dies betrifft:

- die Linienführungen mit den beschriebenen Ergänzungen (siehe Kapitel 4.3.5 bis 4.3.7)
- die mindestens stündliche Anbindung der Umlandstädte an die Landeshauptstadt
- die zugehörigen Reisezeiten
- den Umfang des Angebotes (Zugzahlen)
- die Beschleunigung der Umlandverkehre auf S-Bahn-parallelen Streckenabschnitten

Darüber hinaus sind die im Kapitel 4.3.3 beschriebenen Vorschläge zur Erschließung zusätzlicher Nachfragepotenziale und zur Vervollständigung des Angebotes verkehrlich sinnvoll. Sie zielen vor allem auf eine Verdichtung des Angebotes ab, was ein Vergleich der Züge in der Spitzenstunde im Status Quo (Abb. 12 im Kapitel 1.5.2) gegenüber dem umgesetzten Zielnetz 2030 (Abb. 43) zeigt.

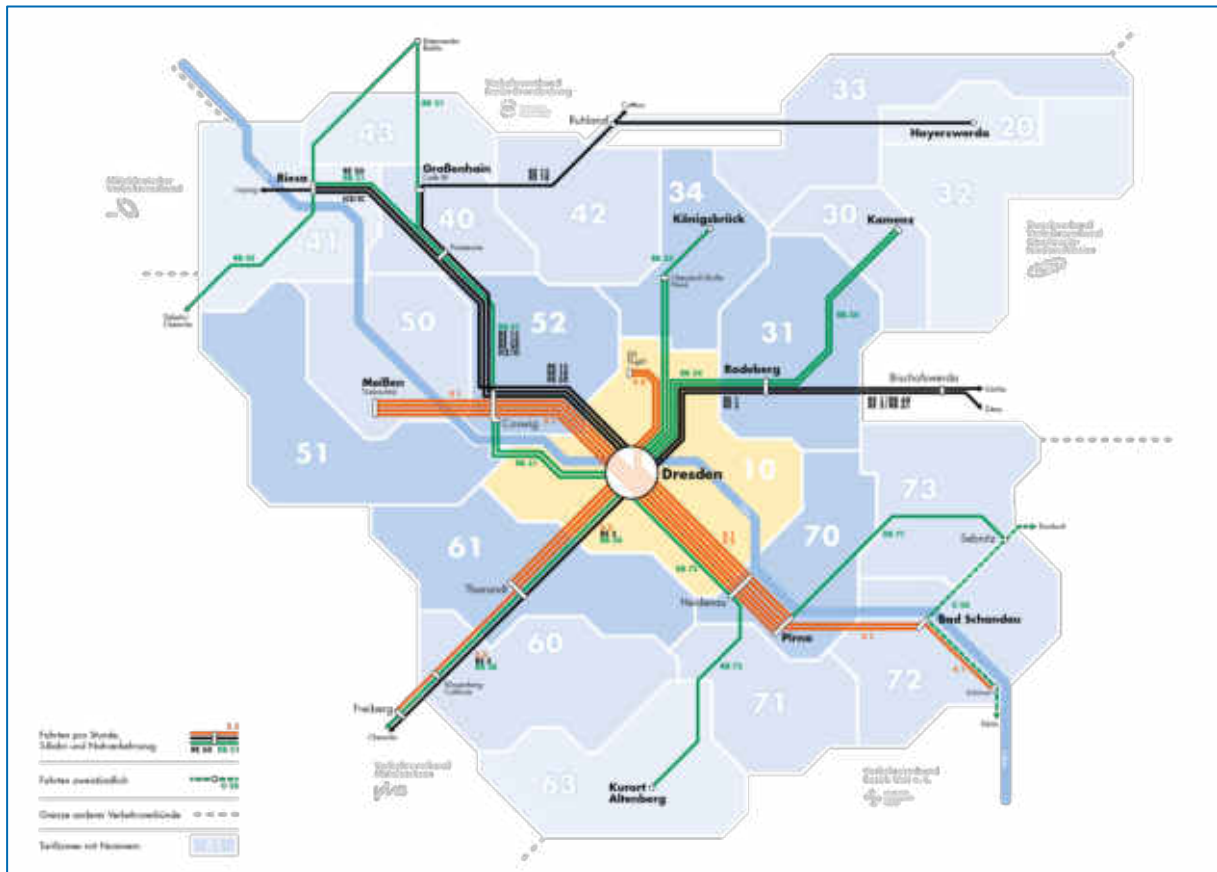


Abbildung 43: Anzahl der Züge je Richtung in der Spitzenstunde bei umgesetztem Zielnetz, Quelle: SPNV-Zielnetz 2030 (dort Abb. 5.2)

Ihre Umsetzung erfolgt, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind, je nach Verfügbarkeit der finanziellen Mittel. In Vorbereitung der nächsten Vergabeverfahren sollen sie grundsätzlich mit betrachtet werden.

Das Zielnetz 2030 sichert die gemäß Kapitel 1.5.2 bestimmten SPNV-Verbindungen (siehe Anlage 3).

Es hat im Endzustand einen Umfang der Betriebsleistung von kalenderjährlich rund 10,4 Mio. Zugkilometern und ist nach den drei Linienkategorien

- S-Bahn,
 - RE-Verkehre,
 - RB-Verkehre
- gegliedert.

Im folgenden Punkt erfolgt die Beschreibung der einzelnen Linien. Ihre wesentlichen Daten sind jeweils in sogenannten Liniensteckbriefen zusammengefasst (Anlage 21).

4.3.5 Linienbeschreibungen S-Bahn-Verkehr

Linie S1 Meißen Triebischtal – Dresden – Pirna/Bad Schandau/Schöna

Die Linie S1 verkehrt zwischen Meißen-Triebischtal und Bad Schandau/Schöna über Coswig, Radebeul, Dresden, Heidenau und Pirna in einem 30-Minuten-Grundtakt. Gehalten wird an allen Unterwegsstationen. Sie ist das Rückgrat des SPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe. An ihr orientieren sich die Anschlussbeziehungen der übrigen SPNV-Linien.

Im Hinblick auf die bisherige und zu erwartende Nachfrageentwicklung soll das Betriebsprogramm an die aktuelle Nachfrage angepasst werden. Entsprechend der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel ist die Anpassung in drei Stufen vorgesehen:

1. Verdichtung Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit (HVZ) von 06:00 – 09:00 Uhr und 14:00 – 18:00 Uhr zwischen Meißen-Triebischtal und Dresden Hbf, so dass mit den Zügen der Linie S2 ein annähernder 10 min Streckentakt Dresden Hbf – Dresden-Neustadt entsteht.
2. Ausweitung der Taktverdichtung bis Pirna
3. Taktverdichtung Mo-Fr durchgängig von 06:00 – 18:00 Uhr.

Im April 2017 wurde die 1. Stufe umgesetzt, im April 2018 die 2. Stufe.

Die Realisierung der 3. Stufe sowie die im Kapitel 4.3.3 beschriebene Ausweitung der Saisonverkehre soll im Zuge des nächsten Vergabeverfahrens für das S-Bahnnetz betrachtet werden.

Zwischen Bad Schandau und Schöna sind flexible Reaktionen im Zugmengengerüst auf mögliche Entwicklungen im grenzüberschreitenden Verkehr unproblematisch. Im Fall eines stündlichen Verkehrs der Regionalbahn U28 zwischen Bad Schandau und Decin könnte die Anzahl der Fahrtenpaare zwischen Bad Schandau und Schöna entsprechend reduziert werden.

Nach Fertigstellung des Investitionsvorhabens „Errichtung der S-Bahn Dresden“ im März 2016 sind die Fahrgastzahlen an den Tagen Montag bis Freitag auf ca. 27.000, samstags, sonntag und feiertags auf ca. 23.000 bzw. 19.000 Reisende gestiegen. Bis 2030 wird ein Anstieg der Reisendenzahlen von rund 11% prognostiziert. Hinzu kommen Nachfragezuwächse durch die Taktverdichtung

- Meißen Triebischtal – Dresden Hbf (1. Stufe) rund 5.000
- Meißen Triebischtal – Pirna nur HVZ (2. Stufe) rund 9.000 und
- Meißen Triebischtal – Pirna tagsüber (3. Stufe) rund 12.000

zusätzliche Reisende.

Linie S2 Pirna – Flughafen Dresden

Die Linie S 2 verkehrt zwischen Pirna und Dresden Flughafen über Heidenau und Dresden in einem 30-min-Grundtakt. Mit den Zügen der Linie S1 bildet sie einen annähernden 10-min-Streckentakt zwischen Pirna und Dresden-Neustadt. Gehalten wird auf allen Unterwegsstationen, hinzu kommt die neue Station Dresden-Albertstadt.

Die Linie S2 stellt die Direktverbindung zwischen dem Dresdner Südosten und dem Dresdner Norden her. Auch auf dieser Linie wird ein deutlicher Fahrgastzuwachs von über 12 % bis 2030 erwartet, besonders weil dies die einzige direkte Stadtverkehrsverbindung in dieser Relation ist. Im Jahr 2016 waren es an den Tagen Montag bis Freitag ca. 10.000, samstags, sonn- und feiertags 5.000 bzw 3.000 Reisende.

Linie S3 Dresden – Tharandt – Freiberg

Die Linie S3 verkehrt zwischen Dresden Hbf und Tharandt im 1-h-Takt. Davon verkehren Mo-Fr 7 Zugpaare über Tharandt hinaus nach Freiberg (Sachs). Sie bildet zusammen mit den Zügen der Linie RB 30 einen 30-min-Grundtakt zwischen Dresden und Tharandt und in ca. 6 Stunden Hauptverkehrszeit einen 15-min-Takt. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten.

Im Jahr 2016 fuhren an den Tagen Montag bis Freitag ca. 3.000, samstags, sonn- und feiertags ca. 1.700 bzw. ca. 1.500 Reisende mit. Für diese Linie ist bis 2030 ein Nachfragewachstum von 14 % prognostiziert.

Linie S4 (MDSB) Leipzig – Hoyerswerda

Die Linie S4 verkehrt zwischen Leipzig und Hoyerswerda im 2-h-Takt und hält an allen Stationen im Verbundraum. Als Bestandteil des mitteldeutschen S-Bahnnetzes (MDSB) stellt sie ein überwiegend durch den Nahverkehrsraum Leipzig und das Land Brandenburg getragenes Angebot dar. Die S4 gewährleistet für Hoyerswerda vor allem die überregionale Direktanbindung an das schnellfahrende Fernverkehrsnetz (ICE) in Leipzig.

Bezogen auf den Verbundraum ist ein Rückgang an Reisenden von 20% prognostiziert. 2016 nutzten dieses Angebot im VVO Mo-Fr 115 Reisende.

4.3.6 Linienbeschreibungen RE-Verkehr

RE 3 Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof

Der Regionalexpress RE 3 verbindet über die Sachsenmagistrale Dresden mit den weiteren sächsischen Zentren Chemnitz und Zwickau und verkehrt im 1-h-Takt. In dieser Relation ergänzt er als beschleunigtes SPNV-Produkt die Regionalbahn RB30 (Dresden – Zwickau).

Im Verbundraum hält der RE 3 nur in Dresden Hbf und Tharandt.

Den RE 3 nutzten 2016 bezogen auf den Verbundraum an den Tagen Montag bis Freitag ca. 1.800, samstags, sonn- und feiertags ca. 3.800 bzw. 1.700 Reisende. Es wird ein Nachfragewachstum von 16% prognostiziert.

RE 50 „Saxonia“ Dresden – Leipzig

Der Regionalexpress RE 50 „Saxonia“ ist die wichtigste verbundraumübergreifende Linie und eines der wichtigsten SPNV-Produkte in Sachsen. Er verbindet die beiden größten Metropolen Leipzig und Dresden und sichert bedeutenden Siedlungszentren wie Coswig, Weinböhla und Riesa den Zugang zum schnellfahrenden Netz in Leipzig. Der RE 50 fährt im 1-h-Takt und ergänzt den parallel verlaufenden Fernverkehr zu einem annähernden 30-min-Streckentakt allerdings nur Richtung Dresden.

In den S-Bahn-Bereichen von Dresden (zwischen Dresden-Neustadt und Coswig) und Leipzig (zwischen Wurzen und Leipzig) verkehrt er im Interesse kurzer Reisezeiten nur mit Halt in Radebeul Ost, sonst werden alle Unterwegsstationen im Verbundraum bedient. Ein Systemknoten im Oberelbetakt befindet sich in Coswig (siehe dazu auch Kapitel 4.3.8).

Zur langfristigen Attraktivierung des RE 50 trägt eine weitere Beschleunigung durch Auflassung von Halten (zu prüfen sind Glaubitz und Niederau) zwischen Coswig und Riesa bei. Dies ist jedoch von der Einführung der zusätzlichen RB-Verbindung bzw. einer Ausweitung des S-Bahn-Systems (siehe Anlage 25.1) nach Riesa zur Bedienung dieser Halte abhängig (siehe nachfolgende Ausführungen zu RB 31/51). Von einem Auflassen des RE-Haltes in Nünchritz wird aufgrund der Bedeutung des Wirtschaftsstandortes abgesehen.

Prognostiziert wird, bezogen auf den Binnenverkehr, ein Wachstum von 7 %. Im Jahr 2016 nutzten dieses Angebot an den Tagen Montag bis Freitag ca. 4.700, samstags, sonn- und feiertags ca. 3.100 bzw. 3.700 Reisende.

RE 15/18 Dresden – Großenhain – Hoyerswerda/Cottbus

Die RE-Linien 15 (Dresden – Hoyerswerda) und RE 18 (Dresden – Cottbus) verkehren im 2-h-Takt alternierend und stellen für Großenhain einmal pro Stunde die Verbindung mit den 3 zentralen Bahnhöfen in Dresden (Neustadt, Mitte und Hbf) her. Durch Umsteigen zu den Linien RB 49 (Cottbus - Falkenberg) bzw. S4 MDSB (Hoyerswerda - Leipzig - Oschatz) im Bahnhof Ruhland werden zusätzliche Verbindungen geschaffen, so dass die Städte Hoyerswerda und Cottbus stündlich erreichbar sind. Das Fahrplankonzept ist auf den Taktknoten Ruhland ausgerichtet.

Im S-Bahn-Bereich zwischen Coswig und Dresden-Neustadt verkehren der RE15 und der RE18 ohne Halt, sonst werden im Verbundraum außer Niederau alle Unterwegsstationen bedient.

Schwachstelle des bestehenden Angebotes sind die langen Reisezeiten zwischen Dresden und Hoyerswerda/Cottbus, die aus der niedrigen Streckengeschwindigkeit (Priestewitz – Ruhland), dem Haltekonzept und dem großen Umweg im Vergleich zur Straße resultiert.

Eine Reisezeitverkürzung von ca. 11 min kann erreicht werden bei

- Auflassung schwach frequentierter Halte: Niederau (Alternative RB 31 sowie örtlicher Busverkehr mit Anbindung an Weinböhla Hp) sowie Hosena, Schwarzkollm (in Verbindung mit Buskonzept), resultierender Reisezeitgewinn ca. 3 Minuten

- Ertüchtigung der Strecke Priestewitz - Ruhland – Hoyerswerda für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h. (Reisezeitvorteil ca. 8 min)

RE- und RB-Verkehr Richtung Ostsachsen (RE 1/RB 60 Dresden-Görlitz; RE 2/RB 61 Dresden – Zittau)

Die durchgehenden RE- und RB-Linien in Richtung Görlitz und Zittau verkehren derzeit im 2-h-Takt. Das Angebot im Abschnitt Bischofswerda – Görlitz wird durch die ebenfalls im 2-h-Takt verkehrende Linie OE 60V verstärkt, von der in Bischofswerda Übergang zum RE 2 (Dresden – Zittau) besteht.

Im Korridor Dresden – Bischofswerda verkehren die Produkte RE 1/RB 60 sowie RE 2/RB 61 in einer annähernd gleichmäßigen Zugfolge, so dass ein S-Bahn-ähnliches Verkehrsangebot im ca. 30-min-Takt entsteht. Die RB-Produkte halten im Verbundraum auf allen Unterwegsstationen, die RE-Produkte in Dresden Mitte, Dresden-Neustadt und -Klotzsche sowie in Radeberg und Arnsdorf.

Die große Bedeutung der beschriebenen SPNV-Angebote für den ZVOE ist auch dadurch belegt, dass allein im VVO-Gebiet im Jahr 2016 an den Tagen Montag bis Freitag ca. 5.500, samstags ca. 3.900 und sonn- und feiertags ca. 3.500 Reisende zu verzeichnen waren. Dabei nutzten jeweils ca. 60% der Reisenden die langsameren Regionalbahnen. Prognostiziert werden Wachstumsraten von 15% bei den RE-Verkehren und 14% bei den RB-Verkehren.

Das bestehende Angebot auf der Achse Dresden – Bautzen – Görlitz wird der steigenden Nachfrage zukünftig nur unzureichend gerecht. Vor dem Hintergrund der festen Fahrplanlagen am Klotzscher Berg – 4 von 5 Ästen führen in eingleisige Abschnitte – haben ZVON und VVO gemeinsam Planungen zur Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen durch das Flügeln von Zügen im Bahnhof Bischofswerda aufgenommen. Für eine stündlich schnelle Direktverbindung von/nach Bautzen müssten alle zwei Stunden die Züge der RE 1 und RE 2 gemeinsam bis Bischofswerda geführt und dort geflügelt werden.

In Spitzenzeiten soll darüber hinaus auch ein Flügeln der RB 61 erfolgen können, um so bei Bedarf in der HVZ eine Anbindung der Stadt Bautzen im Halbstundentakt sicherzustellen.

Der Flügelungspunkt Bischofswerda korrespondiert mit einem deutlichen Sprung der Nachfrage im Linienverlauf. Daher ist dort eine Anpassung der Sitzplatzzahl (Stärken und Schwächen) sinnvoll. Ein Flügeln von Zügen begrenzt außerdem den Trassenbedarf am Klotzscher Berg. Die vorhandene Infrastruktur im Bahnhof Bischofswerda ist für das Flügeln der Züge zu ertüchtigen (Zwischensignale, Zug- und Rangierfahrstraßen). Abstellgleise für Triebwagen sind weiter vorzuhalten.

4.3.7 Linienbeschreibungen RB-Verkehr

RB 31 Dresden – Cossebaude – Coswig – Großenhain – Elsterwerda

Die Regionalbahn RB 31 verkehrt zwischen Dresden Hbf und Elsterwerda über Dresden-Cossebaude grundsätzlich im 2-h-Takt, in der HVZ wird sie auf einen 1-h-Takt und durch weitere Zusatzzüge verdichtet.

Die Linie RB 31 erfüllt im Regionalverkehr drei Aufgaben:

- Anbindung des Südbrandenburger Raumes an den Ballungsraum Dresden über die Anschlussbeziehungen zu den Linien MDSB S4/RB 49 in Elsterwerda-Biehla und zum RE 5 Elsterwerda – Rostock/Stralsund
- Anbindung der Stadt Großenhain und der Orte Priestewitz, Niederau, Weinböhlen an das S-Bahn-Netz, hier ergänzend zum RE 15/18
- Bedienung des Korridors Cossebaude – Coswig

Eine Analyse der aktuellen Nachfrage zeigt, dass etwa 40% des Werktags- bzw. bis zu 70% des Wochenendverkehrsaufkommens aus der erstgenannten Funktion resultieren. Für die Wahrung dieser Funktion ist ein Zweistundentakt ausreichend. Nach aktuellem Planungsstand ist damit zu rechnen, dass Elsterwerda von der Einführung der geplanten Fernverkehrslinie Berlin – Dresden profitieren wird (Fernverkehrshalt zweistündlich). Damit bestünde perspektivisch eine zusätzliche schnelle Fahrtmöglichkeit nach Dresden.

Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten. Im Interesse einer Beschleunigung sollte die Auflassung von nachfrageschwachen Stationen geprüft werden. Dabei sind die Untersuchungen/ Planungen zur infrastrukturellen Aufwertung einer linkselbischen S-Bahn im Korridor Dresden Hbf – Cossebaude der Landeshauptstadt Dresden einzubeziehen.

Im Verbundraum werden an den Tagen Montag bis Freitag ca. 1.300, samstags, sonn- und feiertags ca. 1.000 bzw. 900 Reisende prognostiziert.

RB 31/51 zusätzliche Anbindung Riesa

Die Einrichtung einer Verstärkerlinie nach Riesa bietet folgende Vorteile:

- Steigerung der Attraktivität des SPNV durch das zusätzliche Fahrtenangebot für Riesa
- Erleichterung der Anschlussgestaltung in Riesa von/zur RB 45
- Beschleunigung RE 50 im Abschnitt Coswig – Riesa durch Auflassung von Unterwegshalten

Eine Beschleunigung des RE 50 in Verbindung mit der Einführung einer zusätzlichen Regionalbahnverbindung schafft für Riesa den Bedienstandard, wie er auf Korridoren mit ähnlicher Nachfragestruktur z.B. Sachsenmagistrale, Dresden – Görlitz/Zittau bereits besteht. Eine Nachfrageabschätzung für 2025 zeigt, dass durch die zusätzliche Regionalbahnverbindung zusammen mit einer Beschleunigung des RE 50 (nördlich von Coswig) ca. 400 bis 600 Reisende/Mo-Fr zusätzlich gewonnen werden könnten.

Im Status quo werden im Abschnitt Coswig – Priestewitz bereits zwei bzw. drei Fahrten pro Stunde angeboten (RE 50, RE 15/18, RB 31). Daher ist eine weitere Ausweitung des Angebotes im genannten Abschnitt verkehrlich nicht erforderlich. Als kostengünstigere Alternative verbleibt eine Flügelung der RB 31 in Priestewitz. Die Infrastruktur im Bahnhof Priestewitz ist dafür grundsätzlich geeignet (Bahnsteige mit 165 m Nutzlänge in Randlage, separate Durchfahrtmöglichkeit, zusätzliche Überholungsgleise am Riesaer Kopf), so dass lediglich die Sicherungstechnik angepasst werden müsste.

Ein Flügel der Linien RE 15/18 ist wegen der damit verbundenen Reisezeitverlängerungen für Reisende in Richtung Cottbus/ Hoyerswerda nicht in Betracht zu ziehen.

Im Zuge des nächsten Vergabeverfahrens sollte die zusätzliche Anbindung von Riesa durch Flügelung RB 31 in Priestewitz noch detaillierter betrachtet werden.

RB 45 Elsterwerda – Chemnitz

Die Regionalbahn RB 45 verkehrt zwischen Elsterwerda und Chemnitz Hbf über Riesa und Döbeln mit Halt auf allen Unterwegsstationen grundsätzlich alle 2 Stunden (Elsterwerda – Riesa) und im 1-h-Takt zwischen Riesa und Chemnitz. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten. Prognostiziert ist bezogen auf den Verbundraum ein Rückgang von 3%. Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag ca. 600, samstags, sonn- und feiertags ca. 400 Reisende dieses Angebot.

Wegen der überregionalen Verbindungsfunktion bleibt die Linie weiterhin Bestandteil des Zielnetzes. Langfristig hat die Linie im VVO-Gebiet nur eine Chance, wenn sie als überregionales Bindeglied in das SPNV-/SPFV-Angebot integriert wird. Für diese Funktion ist (im VVO-Gebiet) ein 2-h-Takt ausreichend.

RB 33 Dresden – Königsbrück

Die Regionalbahn RB 33 verkehrt zwischen Dresden und Königsbrück montags bis freitags im 1-h-Takt, samstags, sonn- und feiertags alle 2 Stunden. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten.

Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag bei 1.500, samstags, sonn- und feiertags ca. 500 bzw. 600 Reisende die RB 33. Unter Beibehaltung des derzeitigen Eisenbahnbetriebs wird ein Nachfragewachstum von 9 % prognostiziert.

Wesentliche Voraussetzungen für die Erschließung weiterer Nachfragepotenziale im SPNV sind:

- durchgängiger 1-h-Takt an allen Tagen
- eine Verdichtung des Angebotes auf einen 30-min-Takt Mo-Fr bis Ottendorf-Okrilla Nord (mindestens HVZ)
- eine Verlängerung der Linie RB 33 zum Dresdner Hauptbahnhof
- eine Ertüchtigung des Abschnittes Königsbrück – Dresden Klotzsche für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h

Damit würde sich die werktägliche Nachfrage gegenüber dem Nullfall um bis zu 1.700 auf 3.300 Reisende pro Tag erhöhen.

Gemäß Prüfauftrag der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Oberelbe wurde eine Umstellung auf einen Stadtbahnbetrieb im Korridor Dresden – Ottendorf-Okrilla (- Königsbrück) als Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 ab Weixdorf als Alternative zur

Beibehaltung des Eisenbahnbetriebes untersucht. Im Ergebnis ergab sich ein klares Votum für den Beibehalt und Ausbau der SPNV-Verbindung. Eine Stadtbahnvariante wird nicht weiter verfolgt. Es liegen entsprechende Beschlüsse des Kreistages Bautzen und des ZVOE vor.

RB 34 Dresden – Kamenz

Die Regionalbahn RB 34 verkehrt zwischen Dresden und Kamenz im 1-h-Takt, sonn- und feiertags alle 2 Stunden. Zwischen Radeberg und Dresden verdichtet sie den S-Bahn-ähnlichen Verkehr aus den Produkten RE 1/RB 60 und RE 2/RB 61. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten.

Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag auf ca. 4.200, samstags, sonn- und feiertags auf ca. 1.600 bzw. 2.800. Prognostiziert wird ein Wachstum der Nachfrage von 10%

Die positive Nachfrageentwicklung wurde insbesondere durch den Bau der „Arnsdorfer Kurve“ und die damit verbundenen Reisezeitverkürzungen getragen. Wegen der im Einzugsbereich von Kamenz in den nächsten Jahren geplanten weiteren Industrieansiedlungen mit über 1.000 neuen Arbeitsplätzen sollte das bestehende Angebot weiter verbessert werden.

Das mit dem 1-hTakt an Werktagen und Samstagen bereits heute attraktive Angebot wird deswegen und wegen des zunehmenden Siedlungsdrucks in und um Pulsnitz bzgl. einer Verdichtung zum 30-min-Takt geprüft. Weiterhin soll zur besseren Erschließung des vorhandenen Potenzials im Freizeit- und Fernpendlerverkehr an Sonn- und Feiertagen ebenfalls ein 1-hTakt angeboten werden.

Eine Reaktivierung der SPNV-Verbindung zwischen Kamenz und Hoyerswerda mit „Kopfmachen“ in Hosena wurde im Zielnetz zunächst nicht weiter verfolgt. Zwar können – mit der Arnsdorfer Kurve – vergleichbare Reisezeiten zwischen Dresden und Hoyerswerda wie über Großenhain erreicht werden, aber die Erschließung neuer Nachfragepotenziale war zunächst nicht ersichtlich.

Mit den seit Januar 2019 im Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ („Kohlekommission“) vorliegenden Projektvorschlägen zur Strukturentwicklung im Lausitzer Revier ist – die entsprechend hohen Investitionssummen vorausgesetzt – eine neue Qualität der Erschließungs- und Verbindungsfunktion dieser Achse als Verlängerung von Kamenz nach Hoyerswerda/ Senftenberg/ Cottbus denkbar. Zu den Einzelmaßnahmen gehören u.a. die Reaktivierung von Stationen (u.a. Straßgräbchen-Bernsdorf), die Schaffung neuer Stationen zur Erschließung großer Gewerbeansiedlungen (u.a. Accumotive) und der Bau einer Verbindungskurve südöstlich Hosena in Richtung Hoyerswerda als Pendant zur „Arnsdorfer Kurve“. In der Anlage 25 sind diese Vorschläge, welche noch planerisch, finanziell und terminseitig zu konkretisieren sind, dargestellt.

RB 71 Pirna – Neustadt/Sa. – Sebnitz

Die Regionalbahn RB 71 verkehrt von Pirna über Neustadt/Sa und Sebnitz nach Bad Schandau. Zwischen Pirna und Neustadt wird montags bis freitags im 1-h-Takt, ansonsten im 2-h-Takt gefahren. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten.

Die RB 71 soll in Pirna einen richtungsorientierten Systemanschluss zu S1 oder S2 nach und von Dresden erhalten.

Im Jahr 2016 beliefen sich die Fahrgastzahlen an den Tagen Montag bis Freitag auf ca. 1.300, samstags, sonn- und feiertags auf ca. 400. Prognostiziert wird ein Rückgang der Nachfrage um 3 %

RB 72 „Müglitztalbahn“ Heidenau – Altenberg

Die Regionalbahn RB 72 verkehrt zwischen Heidenau und Altenberg in einem 1-h-Grundtakt, der an den Wochenenden und Feiertagen auf einen 2-h-Takt ausgedünnt wird. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten. Im Taktknoten Heidenau können Anschlüsse zu S1 bzw. S2 in beiden Richtungen hergestellt werden.

Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag ca. 1.700, samstags, sonn- und feiertags ca. 800 bzw. 700 Reisende. Prognostiziert wird ein Fahrgastzuwachs um 6 %.

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verkehrten Wintersportzüge als Regionalexpress RE 19 samstags, sonn- und feiertags mit 2 Zugpaaren zwischen Dresden und Altenberg mit flexibler Haltekonzeption. Diese verkehrten in der Wintersaison von Mitte November bis Mitte März, nur bei günstigen Wintersportbedingungen. Seit Dezember 2018 verkehrt der RE 19 ganzjährig als „Ski- und WanderExpress“ samstags, sonn- und feiertags mit einem Zugpaar.

Um die Attraktivität der Müglitztalbahn zu erhöhen, kommt die Durchbindung der Linie zum Dresdner Hbf mit Verknüpfung der Linie RB 33 in Betracht. Ausgangspunkt dafür waren Überlegungen zur Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung für Berufspendler von Dresden ins Müglitztal und Glashütte zu den verschiedenen Standorten der Uhrenindustrie (Uhren-Express) an den Verkehrstagen Montag bis Freitag.

Neben einer besseren Anbindung des Müglitztales an das Dresdener Stadtzentrum durch die Halte in Dresden Mitte, Dresden Neustadt bieten die Verknüpfung mit der RB 33 den verkehrlichen Zusatznutzen einer neuen Direktverbindung zwischen Müglitztal und dem Dresdener Nordosten. Damit könnten sowohl im touristischen Verkehr als auch im Berufsverkehr zusätzliche Reisende gewonnen werden.

Grenzüberschreitende Verkehre

Die Regionalbahn U 28 („Nationalparkbahn“) verkehrt von Rumburk über Dolní Poustevna/Sebnitz und Bad Schandau nach Decin im 2-h-Takt und hält auf allen Unterwegsstationen.

Ergänzt wird die U 28 nur an den Wochenenden und einzelnen Feiertagen im Sommerhalbjahr durch ein Zugpaar Dresden – Decin als Regionalexpress RE 20, außerhalb Dresdens nur mit Halt in Heidenau, Pirna, Bad Schandau und Schöna.

Bis 2030 wird eine Ausweitung /Umgestaltung des grenzüberschreitenden Verkehrs von und nach Tschechien erfolgen. Dazu wird in einem ersten Schritt die Ausweitung der bisherigen Adventsverkehre von Ústí nad Labem auf das Gesamtjahr an Samstagen und Sonntagen (Vormittagsverbindung Ústí – Dresden, Nachmittags/Abendverbindung Dresden – Ústí) vorgeschlagen. Angesprochen werden dadurch in erster Linie Freizeitverkehre aus dem tschechischen Raum (Einkaufen, Freizeit). Wenn sich wie vermutet auf dieser Relation eine starke Nachfrage entwickelt, können die Verkehre auch montags bis freitags angeboten werden. In diesem Falle wäre es vorstellbar, den finanziellen Mehraufwand durch das Herausnehmen der korrespondierenden S-Bahn-Fahrlagen unter Beibehaltung der Haltekonzeption im Abschnitt Pirna – Bad Schandau zu begrenzen. Dies bietet sich insbesondere für die Wintermonate an (November-März).

Die Durchbindung einer RE-Linie aus Richtung Westen nach Bad Schandau, gegenwärtig mit dem RE 50 in der Sommersaison praktiziert, trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Tourismusregion bei. Bei entsprechender Nachfrage kann dies ggf. als Regelangebot etabliert werden.

Prognostiziert ist für die U 28 bezogen auf den Verbundraum ein Zuwachs von 10%. Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag ca. 500, samstags, sonn- und feiertags ca. 900 Reisende dieses Angebot.

4.3.8 Anschlussbeziehungen

Der Sachsentak gewährleistet eine möglichst hohe Anzahl von Anschlüssen im Netz überall dort, wo direkte Verbindungen nicht angeboten werden können. Er ist eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des ÖPNV und insbesondere des SPNV.

Ausgangspunkt ist der Taktknoten Dresden Hbf. Im 30-min-Grundtakt der S-Bahnen verkehren Züge der Linie S1 in beiden Richtungen jeweils mit den Minuten 00 und 30. Auf Anschluss orientiert werden ankommende und abfahrende Züge der S3 sowie wichtige Regionalbuslinien, vor allem die Linie 360, Dresden – Dippoldiswalde – Altenberg.

Aus den S-Bahn-Fahrzeiten zwischen Dresden Hbf und Heidenau ergibt sich (zufällig) ein weiterer Taktknoten in Heidenau. Das ist günstig für die Anbindung der Regionalbahn RB 72 Heidenau – Altenberg.

Neben den Anschlüssen im Taktknoten Dresden Hbf sind die sogenannten und richtungsorientierten Systemanschlüsse in Coswig zwischen den Linien S1 und RE 50 die wichtigsten Anschlüsse im Gesamtnetz. Zur Erreichung einer möglichst kurzen Reisezeit für den RegionalExpress RE 50 Dresden – Leipzig verkehrt er zwischen Dresden-Neustadt und Coswig nur mit Halt in Radebeul Ost. Reisende von den Stationen Bischofsplatz, Pieschen, Trachau,

Radebeul-Weintraube, Radebeul-Kötzschenbroda und Radebeul-Zitzschewig mit Zielen bis Leipzig fahren mit der „zeitlich passenden“ S1 vor bis Coswig und sollen ohne Wartezeit mit dem alle 60 Minuten verkehrenden RE 50 weiterfahren können. In gleicher Weise soll in Coswig der Übergang vom RE 50 aus Leipzig auf die S 1 Richtung Radebeul/Dresden möglich sein.

In Coswig sollen ähnliche Übergänge von der S1 wechselnd zu RE 15 (nach Hoyerswerda) und RE 18 (nach Cottbus) und umgekehrt erfolgen. Eine solche Gesamtkonzeption ermöglicht der „S-Bahn-würdigen“ Station Weinböhla eine günstige zeitliche Verteilung von 4 Angeboten in 2 Stunden von und nach Dresden. Anpassungen im regionalen SPNV sind dafür erforderlich.

Ein weiterer Systemanschluss ist richtungsorientiert herzustellen in Pirna von der RB 71 aus Richtung Sebnitz und Neustadt/Sa auf die S-Bahn-Linien S1 oder S2 Richtung Dresden und umgekehrt.

Die für den SPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe relevanten Taktknoten sind in Anlage 21.2 dargestellt.

Darüber hinaus sind auch künftig die Umsteigebeziehungen von und zu den Stadtverkehren sowie den Regionalbuslinien sowohl räumlich als auch zeitlich zu gewährleisten bzw. weiter zu verbessern.

4.3.9 Anforderungen an die Infrastruktur

Die Infrastruktur im Nahverkehrsraum Oberelbe befindet sich insgesamt in einem weitgehend modernisierten und leistungsfähigen Zustand. Dennoch sind noch nicht alle Vorhaben abgeschlossen. So werden die nächsten Jahre noch von folgenden Maßnahmen zur Komplettierung der bereits laufenden Infrastrukturprojekte geprägt sein.

Dies betrifft im Wesentlichen folgende Vorhaben:

- Umbau der Bahnsteige in der Mittelhalle des Dresdner Hauptbahnhofes
- Fortsetzung des Ausbaus der Strecke Dresden – Leipzig, u. a. Abschnitt Riesa – Abzw. Leckwitz (3. Baustufe des Verkehrsprojektes „Deutsche Einheit“ VDE Nr. 9)
- Ausbau der Strecke Berlin – Dresden

Daneben sind für die Umsetzung des Zielnetzes 2030 folgende Maßnahmen erforderlich:

- Ertüchtigung der Strecke Dresden-Klotzsche – Ottendorf Okrilla – Königsbrück
- Ertüchtigung der Bahninfrastruktur für Zugflügelung bzw. Stärken/Schwächen:
 - Bahnhof Bischofswerda
 - Bahnhof Priestewitz

Zur Attraktivierung des Angebotes in Richtung Cottbus/ Hoyerswerda ist eine Ertüchtigung der Strecke Priestewitz – Großenhain Cottb. Bahnhof – Ruhland für Geschwindigkeiten bis 120 km/h anzustreben. Damit können die Reisezeiten zwischen Dresden und Cottbus sowie Hoyerswerda spürbar gesenkt werden.

Von besonderer Bedeutung für die zukünftige Anbindung Ostsachsens und den grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen sind die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke Dresden – Görlitz. Auch wenn diese Maßnahme wegen der derzeitigen Planungsunsicherheiten dem Zielnetz 2030 noch nicht unterstellt wurde, ist sie als nutzbringend für den SPNV einzustufen (Reisezeiten, Komfort, Emissionen). Künftige Kosten-Nutzen-Bewertungen werden maßgeblich durch das SPNV-Angebot beeinflusst werden, da der grenzüberschreitende Verkehr an der künftigen Streckenbelegung nur einen geringen Anteil haben wird. Der VVO sollte die zugehörigen Planungsaktivitäten und Initiativen aktiv begleiten und unterstützen. Je nach Zuschnitt der Maßnahme ist bei einer Umsetzung auch die Frage nach der Erweiterung der Infrastrukturkapazität am Klotzscher Berg erneut zu stellen. Dies gilt insbesondere bei Angebotsausweitungen in Richtung Ostsachsen (z. B. zusätzliche Züge Dresden – Görlitz – Wrocław sowie auf den Linien RB 33 und RB 34).

Auf der Relation Chemnitz – Riesa – Elsterwerda (RB 45) ist eine schrittweise Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zu überlegen, um attraktive Reisezeiten zwischen Chemnitz und Berlin (mit Umstieg in Elsterwerda) auch ohne die Auflassung schwach frequentierter Halte zu erreichen.

4.3.10 Fahrzeugeinsatz

Im Netz des Verkehrsverbundes Oberelbe werden moderne Nahverkehrsfahrzeuge eingesetzt, die zur Attraktivität des SPNV in erheblichem Maße beitragen. Dies gilt insbesondere für die Strecken, die mit elektrischer Traktion betrieben werden (Elbe Elster Netz, E-Netz Mittelsachsen, S-Bahn Dresden). Hier ist die Fahrzeugflotte teilweise sehr jung und die meisten Fahrzeuge werden zum Ende der laufenden Vertragsperiode das Ende ihrer Lebensdauer noch nicht erreicht haben. Dennoch gibt es Verbesserungspotenziale, die bei der erneuten Ausschreibung von Verkehren Berücksichtigung finden sollten. Diese werden nachfolgend beschrieben. Weiterhin werden die erforderlichen Fahrzeugkapazitäten für den Zielhorizont 2030 geprüft. Dabei werden die Anforderungen an die Platzkapazität zur Beförderung von Fahrgästen, Mobilitätshilfen, Kinderwagen und Rädern berücksichtigt.

S-Bahn Dresden

Bis Ende 2027 werden im Dresdner S-Bahn-Netz vom Freistaat Sachsen geförderte Doppelstockwagen eingesetzt. Die Gründe dafür sind in der Nachfrage und der Historie bedingt:

- kurze Bahnsteiglängen im S-Bahn-Bereich (140 m)
- hohe Anforderungen an die Fahrzeugkapazität (Nachfragespitzen S1, z. B. Wochenendsaisonverkehr)
- Niederflureinstieg mit Eignung für 55 cm Bahnsteige
- Einsatz von in Sachsen entwickelter und gebauter Fahrzeuge

- hohe Qualität und hoher Fahrkomfort, der zum Erfolg der S-Bahn beiträgt

Das bisherige Fahrzeugeinsatzkonzept sieht für den Regelbetrieb folgende Dimensionierung vor:

- Linie S 1: 3 Mittelwagen + Steuerwagen (437 Plätze)
- Linien S 1 Verdichter, S 2 und S 3: Mittelwagen + Steuerwagen (208 Plätze)

Bei der Neuvergabe für den Zeitraum nach 2027 (nicht im Geltungszeitraum dieser Fortschreibung des NVP) wird auf die Beibehaltung des heute schon vorhandenen homogenen Fahrzeugparks orientiert sowie auf die Möglichkeit des Stärkens und Schwächens im laufenden Betrieb zur Anpassung der Fahrzeugkapazität an die Nachfrage. Daher ist das Fahrzeugkonzept für die S-Bahn Dresden unter Berücksichtigung der am Markt bis dahin angebotenen Lösungen neu zu konzipieren.

Insbesondere bei den schwächer ausgelasteten Linien S 2 und S 3 bietet sich ein Einsatz von Triebzügen an. Bei der stärker ausgelasteten Linie S 1 läge der Vorteil des Triebwageneinsatzes vor allem in der Möglichkeit der Anpassung der Zugkapazität an den tatsächlichen Bedarf (Stärken und Schwächen).

Bei einer Triebzugkonfiguration ist zu beachten, dass die Platzkapazität der für 2030 erwarteten Spitzennachfrage, ca. 1.900 im Querschnitt je Richtung, Abschnitt Dresden-Strehlen – Dresden-Reick, gerecht wird.

Die (Trieb-)Züge müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- Hohes Beschleunigungs- und Bremsvermögen
- Mindestsitzplatzanzahl je Zug in HVZ: S 1: 400; S 2: 300; S 3: 200
- Auslegung schwerpunktmäßig für Bahnsteighöhe 55cm, Bahnsteiglänge 140 m
- Anzahl der Türspuren auf heutigem Niveau (kleine Einheit: 4 Türspuren, große Einheit: 6 Türspuren)
- mindestens 6 Stellplätze für Rollstühle, kombiniert mit Kinderwagen
- Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder mindestens Status Quo,
- Mindestens ein behindertengerechtes WC
- Ausfahrbare Trittstufen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

Bei der späteren Auswahl der Fahrzeuge ist zu prüfen, inwieweit sich Synergien mit den anderen Netzen im VVO-Gebiet erschließen lassen.

Übriges Netz Grobabschätzung der Spitzenbelastung

In Tabelle 30 ist die im Jahr 2030 zu erwartende maximale Querschnittsbelegung im VVO-Gebiet auf den einzelnen SPNV-Linien dargestellt. Grundlage der Darstellung ist die erwartete Verkehrsnachfrage bei umgesetztem Zielnetz 2030. Es wird ein Spitzenstundenanteil von ca. 10 % unterstellt.

Linie	Max. Querschnittsbelegung pro Tag (Mo-Fr)		Nachfrage (pro Richtung) Spitzenstunde 2030
	2016	2030	
RE 1	1.900	2.190	140
RE 2	1.500	1.730	110
RE 3	2.300	2.660	180
RE 15	800	830	50
RE 18	1.000	1.100	70
RE 50	4.700	6.080	400
RB 30	2.600	2.860	190
RB 31	1.400	1.550	100
RB 33	1.250	3.430	230
RB 34	2.700	3.350	220
RB 45	750	730	50
RB 60	1.800	2.060	140
RB 61	1.600	1.830	120
RB 71	700	680	40
RB 72	700	910	60
U 28	750	820	50

Tabelle 36: SPNV-Linien, Spitzenstundennachfrage 2030, Quelle: SPNV-Zielnetz (dort Tab. 9.1)

Elektrolinien

Eine Analyse der voraussichtlich zu erwartenden Spitzenbelegung führt zu folgenden Ergebnissen:

- Für die Linien RE 3, RB 30 ist ein Triebzug mit mindestens 200 Sitzplätzen erforderlich.
- Für die RE 15/18/RB 31 sowie RB 45 ist ein Triebzug mit mindestens 150 Sitzplätzen ausreichend.
- Für die Linie RE 50 kommen aufgrund der verfügbaren Bahnsteiglängen in erster Linie Doppelstockfahrzeuge in Betracht.

Damit sind die Kapazitäten der derzeit eingesetzten Elektrotriebzüge mit Ausnahme RE 50 prinzipiell weiterhin ausreichend.

Auf der Linie RE 50 ist der Einsatz von Doppelstockwagen oder Doppelstocktriebzügen anzustreben. Gründe hierfür sind:

- Fahrgastunfreundliche Sitzplatzanordnung zur Erreichung der geforderten Sitzplatzkapazität in den bestehenden Fahrzeugen des RE 50.
- Das bestehende Konzept mit variabler Zuglänge stößt bei unerwarteten Nachfragespitzen schnell an seine Grenzen.

Dieselbetriebene RE- und RB-Verkehre

Auf den nachfragestarken Linien (RE 1, RE 2, RB 60, RB 61, RB 34, ggf. RB 33) ist bei Beibehaltung der im Status quo eingesetzten Fahrzeuggröße (zweiteiliger Desiro Classic mit

ca. 110 Sitzplätzen) zumindest in Spitzenzeiten auch zukünftig das Fahren in Mehrfachtraktion erforderlich.

Im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Zugflügelung und dem Stärken und Schwächen der Züge in Bischofswerda ergibt sich die Möglichkeit der Anpassung der Zugkapazitäten an den geringeren Bedarf östlich von Bischofswerda.

Insbesondere für den RE-Verkehr (RE 1) ist zu prüfen, ob die Gefäßgrößen eines Zugteils großzügiger bemessen werden können als bisher. Damit können auch in Zeiten mit Einfachtraktion zusätzliche Reserven für unerwartete Nachfragespitzen (z. B. Freizeitverkehr am Wochenende) geschaffen werden. Weiterhin kann dem steigenden Flächenbedarf für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder, behindertengerechtes WC und den gestiegenen Anforderungen an den Fahrkomfort (z. B. Beinfreiheit) besser entsprochen werden. Aus Kapazitätssicht ist eine Doppeltraktion dann nur noch in Einzelfällen erforderlich, so dass die Anzahl der eingesetzten Triebzüge minimiert werden kann.

4.3.11 Vergabe von SPNV-Leistungen

Wettbewerbsumfeld

Im VVO sind alle SPNV-Leistungen inzwischen mindestens einmal ausgeschrieben worden. Als letzte Leistung wurde im Juni 2016 beim Elektronetz Mittelsachsen (EMS) der Betrieb nach einer wettbewerblichen Vergabe aufgenommen. Damit sind auf allen im VVO-Gebiet zur Ausschreibung vorgesehenen Netzen die großen wettbewerblichen Renditen, die bei der Erstausschreibung von SPNV-Netzen nach bundesweiten Erfahrungen realisiert werden können, bereits eingeholt.

Für die Zukunft muss es darum gehen, den Wettbewerbsdruck für die Bieter weiter hoch zu halten und die Vergaben weiter auf Wirtschaftlichkeit auszurichten. Darum sind u.a. folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Pflege des Marktes durch den VVO,
- weiterhin Positionierung des VVO als fairen Vertragspartner der EVU,
- ausgewogene Risikoallokation zwischen den Akteuren, die auch Gestaltungschancen für die Betreiber beinhaltet.

Es ist nicht damit zu rechnen, dass in Zukunft Markteinstandspreise wie in der ersten Ausschreibungsrunde angeboten werden. Auch bei einem funktionierenden Bieterwettbewerb kann nicht verhindert werden, dass die Kosten für die Produktionsinputs der Verkehrsleistung (z.B. Infrastruktur, Energie und Personal) auch in Zukunft weiter steigen. Selbst nach Saldierung mit der Entwicklung der Erlöse wird dies mit im Zeitablauf steigenden Bestellerentgelten bei gleichzeitig nur moderat steigenden externen Mittelzuweisungen verbunden sein. Um die entstehende Kostenunterdeckung zumindest abzumildern, sollte der VVO die bestehende Ausschreibungspolitik durch die Ausnutzung von Skalenvorteilen, sinnvolle Fahrzeugauswahl und Finanzierungsgestaltung in eine effizienzfördernde Richtung entwickeln. Gleichzeitig muss jedoch die bestehende Wettbewerbsintensität zumindest erhalten, möglichst jedoch erhöht

werden. Zwischen der effizienzfördernden Gestaltung der Netze und dem Erhalt der Wettbewerbsintensität sind Zielkonflikte wahrscheinlich.

Nachfolgend werden einzelne Aspekte benannt, bei denen eine Weiterentwicklung mit Zielhorizont 2030 auf der Grundlage des Status quo sinnvoll ist:

- Netzgröße,
- Unterstützung bei Fahrzeugbeschaffung/-finanzierung/-bereitstellung,
- Beanreizung Bieter,
- Innovative Ansätze zur Gestaltung von Ausschreibungsverfahren.

Losbildung

Mit der Größe und dem Zuschnitt der Vergabelose setzt ein Aufgabenträger einen wichtigen Rahmen für seine Vergabestrategie. Da mittlerweile viele Wettbewerber das Know-how und die Bereitschaft haben, auch auf größere Netze zu bieten, kann eine Optimierung der Netze erfolgen hinsichtlich:

- Fahrzeugeinsatz, Reservehaltung
- Verringerung Wartungskosten
- Verringerung Management und Overheadkosten

In Abhängigkeit der verkehrsvertraglichen Gestaltung und der damit verbundenen Freiheitsgrade der EVU im Hinblick auf die Erlösverantwortung sind auch höhere Erlöschancen möglich, da ein größerer Verkehrsraum erschlossen wird. Das kann zur Folge haben, dass erlösstarke und –schwache Linien einen wirtschaftlicheren Mix für die EVU bilden.

Der Ausschreibungsaufwand kann sich in Summe durch eine Verringerung der absoluten Vergabeverfahren mindern, auch wenn sich der Aufwand für eine einzelne Vergabe aufgrund des größeren Leistungsvolumens u. U. erhöht.

Der VVO ist an 9 Netzen beteiligt, wovon er 2 als alleiniger Aufgabenträger verantwortet. Um die skizzierten Effizienzvorteile größerer Netze zu erreichen, könnten die Netze mit VVO-Beteiligung zusammengelegt bzw. neu zugeschnitten werden. Dadurch würden Ausschreibungsnetze mit einem Leistungsvolumen oberhalb des Durchschnitts im SPNV entstehen.

Netz	Volumen alt in Zugkm (davon VVO)	Laufzeit	Fahrzeuge	Netz neu	Volumen neu in Zugkm (davon VVO)
Saxonia	1,6 Mio. (0,8 Mio.)	12/21	EMU Talent 2 (neu)	A	ca. 5,1 Mio. (4,3 Mio.)
S-Bahn DD	3,5 Mio. (3,5 Mio.)	12/27	BR 143/146 + DoSto		
Ostsachsendnetz	3,3 Mio. (0,8 Mio.)	12/18	DMU Desiro (BR 642)	B	ca. 5,75 Mio. (2,5 Mio.)
VVO-Dieselnetz	1,7 Mio. (1,7 Mio.)	12/24	DMU Desiro (BR 642)		
Dreiländerbahn	0,76 Mio. (-)	12/20	DMU Desiro (BR 642)		
Elbe-Elster*	2,5 Mio. (1,3 Mio.)	12/22	EMU Talent 2 (neu), BR 112/143 + DoSto	C	2,5 Mio. (1,3 Mio.)
EMS	5,8 Mio. (1,1 Mio.)	12/30	Coradia (neu)	D	5,8 Mio. (1,1 Mio.)
MDSB I	8,5 Mio. (0,1 Mio.)	12/25	EMU Talent 2 (neu)	E	ca. 8,5 Mio. (0,1 Mio.)
U 28/RE 20	0,47 Mio. (0,21 Mio.)		DMU Desiro (BR 642)	F	0,47 Mio. (0,21 Mio.)

*- wird Bestandteil vom Netz Lausitz

Tabelle 37: Änderung der Netzzuschritte, Quelle: SPNV-Zielnetz (dort Tab. 10.1)

Die unterschiedliche Laufzeit der für die neu zugeschnittenen Netze jeweils vorgesehenen laufenden Verträge erfordert eine zeitnahe Festlegung gemeinsam mit den weiteren beteiligten Aufgabenträgern auf einen geänderten Zielzuschnitt, um das Auslaufen der Verträge im Zuschnitt alt für eine Neuausschreibung im Zuschnitt neu zu synchronisieren.

4.3.12 Zukunftsbündnis Schiene

Die deutsche Verkehrspolitik setzt zukünftig verstärkt auf den Schienenverkehr. Das vom Bundesverkehrsministerium initiierte „Zukunftsbündnis Schiene“ sowie der „Schiennenpakt von Politik und Wirtschaft“ streben an, bis zum Jahr 2030 die Zahl der Fahrgäste zu verdoppeln. Erreicht werden soll dies vor allem durch Einführung eines Deutschland-Taktes zur besseren Vertaktung der Angebote, Erweiterung der Kapazitäten auf dem Schienennetz, verstärkte Digitalisierung, eine geänderte Preispolitik und alternative Antriebe. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass auch der VVO in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin und der Firma Bombardier Untersuchungen zum Einsatz von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben durchführen lässt.

Das zuvor beschriebene SPNV-Zielnetz 2030 bewirkt gegenüber 2016 Fahrgaststeigerungen im VVO von bis zu 40 % im S-Bahn-Verkehr und rund 24 % auf RE- und RB-Linien.

Die nachfolgende Grafik stellt einen schematischen Bezug der prognostizierten Zuwächse an SPNV-Fahrgästen dar.

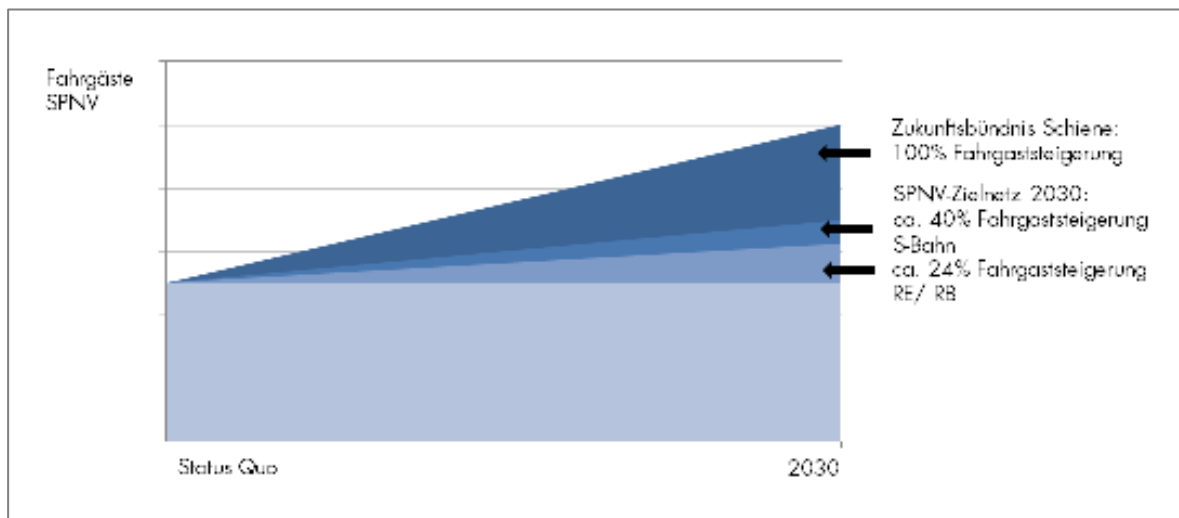


Abbildung 44: Zielgrößen der Fahrgastentwicklung im SPNV des Verbundraumes gemäß SPNV-Zielnetz 2030 sowie „Zukunftsbündnis Schiene“ des BMVI

Die in den Kapiteln 4.3.9 und 4.3.10 beschriebenen Anforderungen an die Infrastruktur und den Fahrzeugeinsatz beziehen sich auf die prognostizierten Fahrgaststeigerungen des im Verbund entwickelten SPNV-Zielnetzes. Bei Umsetzung der Ziele des „Zukunftsbündnis Schiene“ sind diese Anforderungen ungleich höher und bedürfen einer entsprechenden Planung und Finanzierung.

4.3.13 Weitere Prüfaufträge

Achse Dresden – Bautzen – Görlitz

Der „Abschlussbericht der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/ SPNV in Sachsen“ enthält die Empfehlung zu einem 1-h-Takt des RE 1 Dresden – Bautzen – Görlitz. Diese Empfehlung ist hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und der dafür benötigten Finanzmittel zu prüfen. Die im Kapitel 4.3.6 enthaltenen Aussagen zu einer eventuellen Flügelung in Bischofswerda sind auch unter diesem Aspekt sowie im Zusammenhang mit Traktionsfragen (elektrifiziert/ nicht elektrifiziert/ alternative Antriebe/ Hybridlösungen) zu bewerten.

Achse Meißen – Nossen – Döbeln

Im Landeshaushalt 2019/20 werden weitere Finanzmittel für den ländlichen Raum bereitgestellt. Damit soll u.a. die Bahnlinie RB 110 Meißen – Nossen – Döbeln reaktiviert werden, die 2015 aufgrund der seinerzeitigen Kürzung der Landesmittel und zu geringer Nachfrage von lediglich rund 200 Reisenden pro Tag bzw. durchschnittlich 13 Fahrgästen pro Zug eingestellt werden musste.

Der Zweckverband unterstützt die Bemühungen des Freistaats Sachsen und der übrigen Beteiligten zur Wiederaufnahme des Zugverkehrs im Rahmen der zusätzlichen Haushaltsmittel des Freistaats Sachsen aktiv und konstruktiv.

Die Reaktivierung der Bahnlinie soll nicht zu Lasten des Busverkehrs erfolgen. Als Ersatz für die Bahnlinie wurden seinerzeit umfangreiche Angebotserweiterungen im Busliniennetz vorgenommen. Auf den Linien 412, 416, 418 und 424 konnten damit rund 115.000 zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Diese Feinerschließung des ländlichen Raums muss erhalten bleiben. Das abgestimmte gemeinsame Reaktivierungskonzept soll der Verbandsversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Achse Hoyerswerda – Niesky/ Horka

Eine Verlängerung des RE 15 Dresden – Hoyerswerda über die im Dezember 2018 in Betrieb gegangene „Niederschlesische Magistrale“ bis Niesky/ Horka wird geprüft.

4.4 Regionalverkehrskonzept incl. PlusBus

4.4.1 Umsetzung des PlusBus-Standards

In der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans waren regional bedeutsame Linien mit Verbundcharakter, als RBUS bezeichnet, gesondert aufgelistet. Auf dieser Grundlage wurde durch den Consulter VCDB die Konzeption „Bus-Grundnetz für den Nahverkehrsraum Oberelbe“ entwickelt und dieses Netz am 15.06.2016 von der Verbandsversammlung beschlossen.

Mittlerweile wurde durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) ein Standard mit der Marke PlusBus entwickelt und erfolgreich erprobt, dessen Übernahme in verschiedenen Verkehrsverbänden bereits teilweise erfolgt bzw. konkret geplant ist.

Auch im VVO wird diese Marke gemäß der bestehenden Beschlusslage auf ausgewählten Linien schrittweise und in enger Abstimmung mit den jeweils zuständigen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen umgesetzt.

Die Umsetzung des PlusBus-Standards erfolgt gemäß den Kriterien des MDV, dies ist Voraussetzung, um den Namen und die Marke PlusBus nutzen zu können. Diese lauten wie folgt:

- durchgehender Stundentakt Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 20.00 Uhr,
- samstags, sonn- und feiertags vertaktetes Grundangebot im Tagesverkehr (6 – 20 Uhr) mit mind. 6 Fahrtenpaaren an Samstagen und mind. 4 Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen
- konstante und direkte Linienführung,
- Bedienung wichtiger Verknüpfungspunkte,
- bei Umstieg maximal 10 min Wartezeit
- bedarfsgesteuerte Verkehre nur im Ausnahmefall.

Dementsprechend werden die vorhandenen Regionalbuslinien, welche in der VCDB-Studie zum Bus-Grundnetz in die Kategorie 1 und 2 eingestuft wurden, aufgewertet.

Zusätzlich sollen ebenfalls die Buslinien 219 und 800 eine Angebotsverbesserung erfahren und in das PlusBus-Netz integriert werden, da deren räumliche Verknüpfungsfunktion gegeben ist und der finanzielle Mehraufwand durch die bereits heute hohe Angebotsqualität vergleichsweise gering ausfällt. Zudem entwickelt auch der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) PlusBus-Linien, die hier länderübergreifend ausgestaltet werden können. In die Nahverkehrsräume Mittelsachsen und Oberlausitz-Niederschlesien verlaufende Linien sind mit dem VMS bzw. ZVON abgestimmt.

In der Anlage 22 ist dieses PlusBus-Liniennetz in seinem räumlichen Bezug zu den SPNV-Achsen im Nahverkehrsraum abgebildet.

Dieses Liniennetz wird stufenweise in Betrieb genommen, in Tabelle 38 sind die Linien mit ihren Betriebsaufnahmeterminen aufgeführt:

Linie	Fahrtverlauf	Kategorie gemäß Studie
Betriebsaufnahme PlusBus Juni 2018		
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Mohorn	1
348	Freital - Dippoldiswalde	2
388	Dippoldiswalde - Glashütte	2
409	Meißen - Großenhain	2
416	Meißen - Lommatzsch (- Döbeln)	2
418	Meißen - Nossen	2
421	Meißen – Niederau - Weinböhlen	
424	Dresden – Wilsdruff – Nossen	2
Betriebsaufnahme PlusBus Dezember 2018		
360	Dresden - Dippoldiswalde - Altenberg	1
477	Dresden - Radeburg - Großenhain	1/ 2
800	Hoyerswerda - Spremberg - Cottbus	3*
Betriebsaufnahme noch offen		
102	Kamenz - Bautzen	2
103	Hoyerswerda - Königswartha - Bautzen	2
182	Hoyerswerda - Kamenz - Bischofswerda	1
219	Pirna - Berggießhübel - Bad Gottleuba	3**
261	Dresden - Neustadt - Sebnitz	1
305	Radeberg - Bischofswerda	1
309	Dresden – Radeberg – Pulsnitz	1

* Aufwertung in Kategorie 2 wg. länderübergreifender Verbindung der Oberzentren

** Aufwertung in Kategorie 2 wg. besonderer Bedeutung Kurort Bad Gottleuba

Tabelle 38: Übersicht der geplanten PlusBus-Linien mit Angaben zu Betriebsaufnahmen und Mehrleistungen

Die Umsetzung des PlusBus-Standards zieht betriebliche Mehrleistungen nach sich.

Neue Buslinien sollen im Zuge der Umsetzung des Konzepts nicht eingeführt werden.



Foto 11: Offizielle Inbetriebnahme des VVO-PlusBus-Netzes in Meißen im Juni 2018

Ergebnis der Aufwertung wird ein hochwertiges und leistungsfähiges Busnetz sein, das auf wichtigen Relationen SPNV-ähnliche Qualitäten bietet und das Schienennetz so sinnvoll ergänzt und verdichtet. Mehr Anwohner haben so Zugang zu einem hochwertigen ÖPNV. Daher wird ein Fahrgastzuwachs erwartet. Die VCDB prognostiziert etwa 130.000 zusätzliche Fahrgäste auf den 14 Linien der Kategorie 1 und 2. Die ebenfalls aufzuwertenden Linien 219 und 800 können zusätzlich zu Fahrgaststeigerungen beitragen.

4.4.2 Weitere Planungsziele im Regionalbusverkehr

Durch die **Landeshauptstadt Dresden** werden folgende weitere Planungsziele benannt:

- Die im Bestand oder in der Prognose wichtigen Verbindungen für Pendler (sowie weitere Fahrtzwecke) aus dem Umland zur Landeshauptstadt Dresden, welche nicht durch SPNV-Achsen erschlossen werden, sollen mit dem Ziel der Stärkung des ÖPNV-Anteiles im modal split und damit einer Verringerung der MIV-Pendlerfahrten eine deutliche Angebotserweiterung und Aufwertung erhalten. Als besondere Schwerpunkte sind derzeit die Relationen zwischen Dresden und Dippoldiswalde/ Bannewitz, Klipphausen, Kreischa, Moritzburg, Radeburg, Wilsdruff sowie dem „Dresdner Norden“ zu benennen.
- Dazu ist ein **ÖPNV-Pendlerkonzept (bzw. Konzept für relevante Verkehrsbeziehungen)** zu erstellen (dringlicher Handlungsbedarf).

Durch den **Landkreis Meißen** werden folgende Prüfaufträge zu mittelfristigen Änderungen des Linienbündels Bus benannt:

Für das im Jahr 2018 zum Vergabezeitpunkt 23.08.2018 geplante Busnetz ist zunächst von keinen wesentlichen Änderungen im Vergleich zum heutigen Netz auszugehen. Nach einem Grundsatzbeschluss des Kreistages vom 15. Dezember 2011 (Beschluss Nr. 11/5/0732) entspricht das (aktuelle) Fahrplanangebot im Wesentlichen der Nachfrage und erfüllt die Pflicht zur ausreichenden Daseinsvorsorge.

Allerdings können sich Änderungen des Busnetzes durch Prüfaufträge des Aufgabenträgers Landkreis zu möglichen Netzanpassungen oder -ergänzungen ergeben, deren Ergebnis noch aussteht. Folgende Maßnahmenvorschläge stehen derzeit zur Prüfung an:

- Einführung eines vertakteten Busgrundnetzes im Verbandsgebiet des ZVOE
- Anpassung des Liniennetzes bzw. der Linienwege zwischen dem linkselbischen Hochland (Raum Klipphausen/ Wilsdruff) und dem Bahnhof Coswig sowie der Verbindungen nach Radebeul
- Anpassung des Liniennetzes im Bereich Radebeul/ Coswig/ Moritzburg/ Radeburg mit Vernetzung in den Dresdner Norden
- Systematische Vertaktung und Anschlussverknüpfung: Definition eines Hauptnetzes im ÖPNV (Linien mit Taktverkehr) und Abstimmung mit den Fahrplänen anschließender Linien des Grundnetzes (Regionalbahn, S-Bahn, Bus)
- Stärkung des Liniengkorridentors Nossen – Lommatzsch – Riesa durch Systematisierung der Fahrpläne, Linienwege und Verknüpfungen, ggf. Aufbau eines Richtungsbandbetriebs
- Einführung flächenhafter Bediensysteme (z. B. als ALB) bei geringer Siedlungsdichte mit Ausrichtung an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV-Grundnetz (z. B. Bereiche Lampertswalde/ Schönfeld/ Thiendorf, Gröditz/ Wülknitz, Zeithain (Elbtal) und Lommatzsch/nördlich Nossen
- Stärkung und Ausweitung von Fahrradbus-Linien, touristischer Linien und Abend-/ Nachtverkehren

Darüber hinaus sind (vorbehaltene) Erweiterungen des verkehrlichen Leistungsumfangs der Direktvergabe durch die zeitlich gestaffelte Integration weiterer Linien oder Linienbündel möglich, wenn es verkehrliche oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen erfordern und die jeweiligen finanziellen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen.

Zur verbesserten Zugänglichkeit des Bahnhofes Meißen ist die Realisierung eines zweiten Zuganges von der Achse Brauhausstraße – ZOB/ P+R-Platz zu prüfen.

Durch den **Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge** werden folgende weitere Planungsziele benannt:

- Wiederbelebung der Buslinie 254 Hohnstein – Bad Schandau
- Anbindung des wachsenden Gewerbegebietes Leupoldishain sowie die Einrichtung von Busverkehren in die Sächsische Schweiz ab einem dortigen P+R-Platz
- Optimierung der Linienverläufe zum Gewerbebestandort Hühndorfer Höhe bei Wilsdruff und zum Schulstart am Gymnasium Wilsdruff
- Optimierung der Busanbindungen in die Ortsteile der Gemeinden Kreischa und Bannewitz
- Anbindung von neuen Gewerbebeständen sowie Optimierung der Anbindung zu bestehenden Gewerbebeständen
- Verkehrsberuhigung in der Hinteren Sächsischen Schweiz
- Angebotsoptimierung im Raum Dippoldiswalde/ Altenberg (Erzgebirgskamm)
- Entwicklung alternativer Bedienformen für die verbesserte Anbindung kleinerer Orte
- Prüfung einer Taktverdichtung und Direktverbindung der RB 72 (Müglitztalbahn)
- Prüfung verbesserter Anschlussbedingungen zwischen Bahn und Bus u.a. in Altenberg und Bad Schandau

Gemäß Kreistagsbeschluss verschmelzen die bisherigen Regionalverkehrsunternehmen OVPS und RVD 2019 zur Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH.

Der **Landkreis Bautzen** benennt folgende Planungsziele:

Der Landkreis Bautzen wird in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans sein Busnetz wesentlich weiterentwickeln. Zu diesem Zweck wird das derzeitige Angebot einer umfassenden Untersuchung unterzogen.

Inhalt dieser Untersuchung ist eine liniengenaue Betrachtung der Stadt- und Regionalbusverkehre unter Beachtung der zukünftigen SPNV-Fahrpläne, Gewerbe- und Schulentwicklung sowie eine Betrachtung der Nachfrage und Potentiale im Regionalverkehr unter Einbeziehung vorhandener Konzepte (z.B. PlusBus, Modellvorhaben, Ostsachsennetz II, Haltestellenkonzepte, Barrierefreiheit). Der Betrachtung und Identifizierung von Schwächen und ungenutzten Fahrgastpotentialen im Busverkehr sollen konkrete Lösungsvorschläge zur Verbesserung des Angebots für den Nutzer folgen. Erschließungslücken sollen anhand der Haltestellendaten der Verbünde sowie der im Rahmen des Modellvorhabens gesammelten Daten identifiziert werden.

Des Weiteren ist eine Kostenschätzung für die Umsetzung der Untersuchungsergebnisse unter Beachtung möglicher Co-Finanzierung zu erstellen.

Schwerpunkte dieser Untersuchung sind im Gebiet des ZVOE u.a.:

- Anpassungen im Stadt- und Regionalverkehr an geänderte Bahnfahrpläne (SPNV-Zielnetze)
- Verbesserung der Anschlüsse Bus-Bus und Bus-Bahn
- Anpassung an Veränderungen bei Schul- und Gewerbestandorten
- Umsetzung der Empfehlungen des BMVI-Modellvorhabens „langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

Der ZVOE unterstützt die Landkreise bei der Untersuchung und der Umsetzung der Planungsziele.

Grenzüberschreitende Linien

Im Kapitel 1.5.9 wird auf grenzüberschreitende Regionalbuslinien zwischen dem Verbundraum Oberelbe und dem Bezirk Ústí eingegangen. Der grenzüberschreitende ÖPNV gewinnt eine immer stärkere Bedeutung. So wurden z.B. auf der RVD-Linie 398 zwischen Altenberg und Teplice im Jahr 2017 über 85.000 Fahrgäste grenzüberschreitend befördert.

Dies geht einher mit einer intensiven Zusammenarbeit mit tschechischen Partnern, vor allem der Bezirksverwaltung Ústí als ÖPNV-Aufgabenträger.

Der weitere Ausbau grenzüberschreitender Regionalbusverbindungen steht im Einklang mit Vorgaben der sächsischen Landesverkehrs- und –entwicklungsplanung sowie der weiteren Entwicklung der Euroregion Elbe-Labe.

Der Landesverkehrsplan Sachsen 2025 führt dazu aus:

- Überregionale, insbesondere auch Länder- und Staatsgrenzen überschreitende ÖPNV-Angebote sind nachfrageorientiert weiter zu entwickeln.
- Staatsgrenzen überschreitende Verkehre sind durch internationale Kooperationen der Aufgabenträger weiter zu entwickeln, gesetzliche und organisatorische Disparitäten sind zu überwinden.
- Der grenzüberschreitende ÖPNV ist in die integrierte Verkehrsplanung der Grenzregionen einzubeziehen.
- Bestehende ÖPNV-Angebote in den Grenzregionen sind zu grenzüberschreitenden ÖPNV-Netzen zu verknüpfen, Förderprogramme wie z.B. Ziel III sind dabei einzubeziehen.
- Bestehende grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote sind zu etablieren und auszubauen sowie auf den Hauptrelationen zwischen sächsischen und benachbarten Zentren weiter zu entwickeln.

Gemäß diesen Vorgaben wird auch der grenzüberschreitende Regionalbusverkehr zwischen dem Verbundraum Oberelbe und Tschechien weiter entwickelt.

4.4.3 Erweiterung Nachtverkehr

Basierend auf der Ausweitung des DVB-Nachtverkehrs in Dresden ab 09.04.2018 mit einem durchgehenden 30-Minuten-Takt an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen wurden auch die regionalen Bus-Nachtverkehrsleistungen des VVO zeitlich angepasst und erweitert. Mit einer Veränderung des bisherigen 70-Minuten-Abstand auf einen 90-Minuten-Abstand wird einerseits auf noch spätere Heimfahrtwünsche insbesondere von Nutzern des Dresdner Nachtlebens reagiert und die Lücke zur ersten Fahrt am Morgen verkürzt, andererseits ergeben sich dadurch Vorteile in der Fahrzeugumlaufplanung.

Die im Kapitel 1.5.3 genannten Bedienkorridore bleiben nahezu unverändert, jedoch wird empfohlen, im Bedienkorridor Meißen statt der bisherigen Umsteigebeziehung Straßenbahn Linie 4 bis Coswig/ Bus 411 eine S-Bahn S1 gegen 1.00 Uhr ab Dresden Hbf einzusetzen. Das attraktive SPNV-Angebot würde damit zeitlich um eine Stunde erweitert und auf das gleiche Niveau wie beim Bedienkorridor Pirna gehoben. Für die spätere Nachfragerwelle nach Meißen – analog zu den anderen Bedienkorridoren soll es weiterhin auch ein Angebot in der „tieferen Nacht“ geben – ist eine direkte Busverbindung ab dem Postplatz-Anschlussstreifen 2.45 Uhr vorgesehen. Dazu soll die Buslinie 94 über Dresden-Cossebaude hinaus nach Meißen verlängert werden.

Die nachfolgende Abbildung 45 zeigt das erweiterte VVO-Nachtverkehrsnetz.

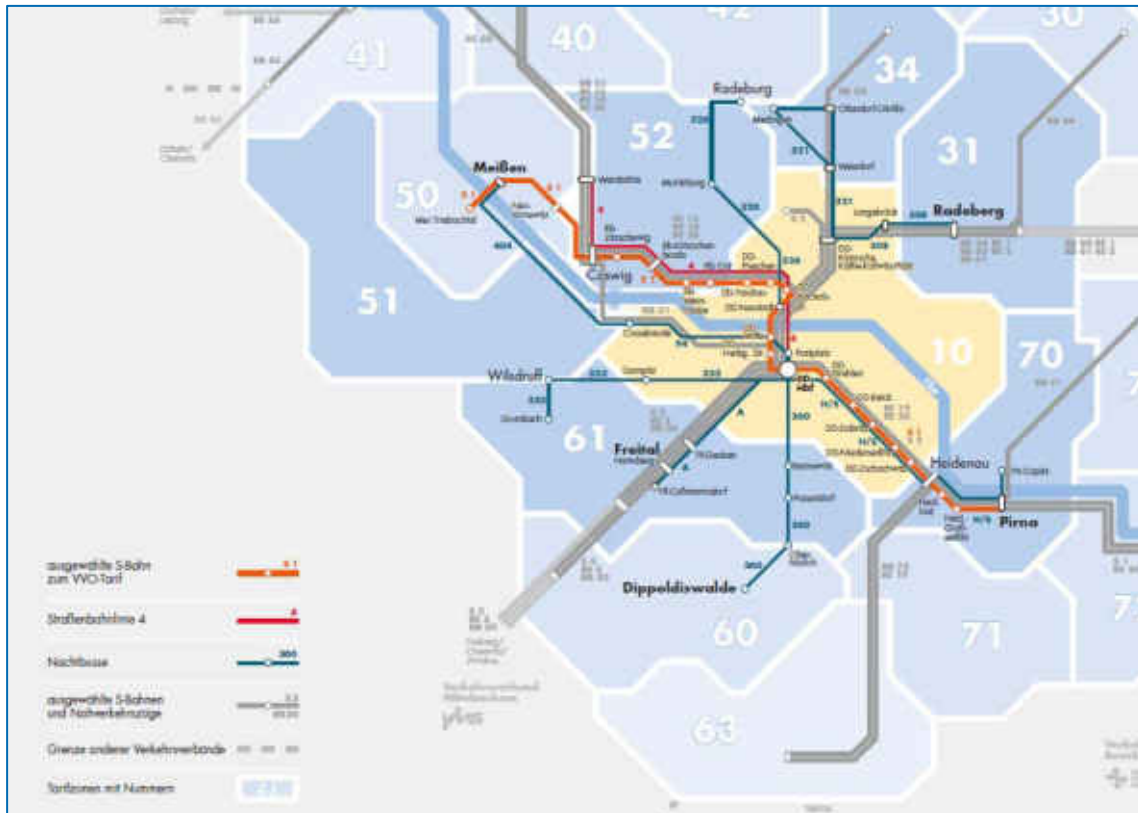


Abbildung 45: Regionaler Nachtverkehr an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen ab April 2018



Foto 12: Anschluss zwischen städtischem und regionalem Nachtverkehr am Hbf Dresden

4.4.4 Zukunft des Regionalverkehrs

Die Entwicklung des ÖPNV im VVO-Gebiet ist geprägt durch eine immer weiter zunehmende Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Bedienformen. Das ermöglicht bedarfsorientierte Reiseketten für den Fahrgast und unterstützt den Modal Split im Sinne einer zukunftsorientierten Nutzung des ÖPNV. Der Regionalverkehr (ÖSPV) übernimmt dabei zunehmend wichtige Zubringerfunktionen für SPNV, das PlusBus-Angebot und Stadtverkehre,

auch bedingt durch die dynamische Entwicklung der Landeshauptstadt und des Verdichtungsraumes.

Gegenüber dieser flexiblen und kostenintensiven Beförderungsaufgabe sinkt seit Jahren der durchschnittliche prozentuale Anteil der Regionalverkehrsunternehmen an der Fahrgeldeinnahmeaufteilung immer weiter ab. Entstehende Defizite müssen nach dem bestehenden Finanzierungssystem (Kapitel 5.4.1) durch die Aufgabenträger ausgeglichen werden.

Dieser Umstand konnte in den letzten Jahren durch andere verkehrspolitische Entwicklungen im Verbundraum noch abgemindert bzw. ausgeglichen werden. Künftig wird das so nicht mehr möglich sein. Der Regionalverkehr in seiner heutigen Form mit dem umfassenden Angebot ist dann nicht mehr finanzierbar.

Deshalb soll es zu einer gesamtverkehrswirtschaftlichen Betrachtung des ÖPNV-Systems im VVO kommen. In deren Ergebnis soll durch geeignete verkehrspolitische und finanzierungstechnische Lösungen ein integrierter Fortbestand von SPNV, Stadtverkehr und Regionalverkehr im Verbandsgebiet langfristig gesichert werden. Eine Erhöhung der Mittel des Freistaates Sachsen für den Regionalbusverkehr zur verbesserten Anbindung ländlicher Räume ist dabei unabdingbar.

4.5 Stadtverkehrskonzept

Das in allen Ober- und Mittelzentren sowie in weiteren Orten bestehende Stadtverkehrssystem, welches sich aus Stadt- und Regionalbuslinien sowie teilweise Straßenbahn- und SPNV-Linien sowie Fährverbindungen zusammensetzt (siehe Tabelle 10 und Anlagenteil 6), ist zunächst beizubehalten. Weitere Maßnahmen und Planungsüberlegungen, welche im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes relevant sind, werden nachfolgend benannt:

Landeshauptstadt Dresden

Im VEP der Landeshauptstadt Dresden sind für den Geltungszeitraum des NVP folgende Infrastrukturmaßnahmen verankert:

- Stadtbahnprogramm 2020 Teilstrecke Bühlau-Weißig (neu: Bühlau Rossendorfer Straße) (Maßnahme 18 VEP)
- Stadtbahnprogramm 2020 Teilstrecke Löbtau-Strehlen (Maßnahme 19 VEP)
- Zentralhaltestelle Tharandter Straße (Maßnahme 21 VEP)
- Aufbau von Radstationen an den Bahnhöfen Dresden Hbf und Dresden-Neustadt (Maßnahme 49 VEP), öffentliche Leihräder an ÖPNV-Verknüpfungsstellen (Maßnahme 50 VEP), Ausbau Bike+Ride (Maßnahme 51 VEP)
- Verbesserung der Barrierefreiheit bei Zugang und Ticketing im ÖPNV mit dem Ziel 100%iger Barrierefreiheit an der Schnittstelle Fahrzeug/ Haltestelle bis 2022 (Maßnahme 78 VEP)
- ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer (Maßnahme 101 VEP)

- Stärkung der Elektromobilität bei Bussen des ÖPNV entsprechend dem technischen Fortschritt, insbesondere auch bei der inneren Erschließung von Wohngebieten, Prüfung induktiver Stromversorgung der Straßenbahn auf Teilstrecken (Maßnahme 144 VEP)

Mittelfristig sind geplant:

- ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta (Maßnahme 16 VEP)
- Stadtbahnprogramm 2020 Teilstrecken Johannstadt - Sachsenplatz, Fetscherplatz-Rathenauplatz und Dippoldiswalder Platz-Plauen (Maßnahme 20 VEP)
- S-Bahn-Halte Albertstadt (Linie S 2) und Nossener Brücke (S 3), Aufzüge an der Brücke am Hp. Industriegelände (Maßnahme 45 VEP)
- Verbesserung der Regionalbusangebote von Moritzburg und Bannewitz sowie Prüfung von Regionalbusfahrten über die Autobahn zur schnellen Anbindung von Radeburg und Nossen im Rahmen des NVP (Maßnahme 80 VEP)
- Busangebot zwischen Cossebaude und Radebeul über die Elbbrücke Niederwartha in Absprache mit dem Landkreis Meißen (Maßnahme 95 VEP), diese Maßnahme ist ebenso Bestandteil im Entwurf des VEP Radebeul
- Durchbindung Zschertnitzer Straße als Fuß- und Radwegverbindung mit „Busschleuse“ (Maßnahme 120 VEP)
- Etablierung einer Mobilitätskarte als integriertes Zugangs- und Abrechnungsmedium für multimodale Nutzungen (ÖPNV, Radverleih, Parktickets usw.) (Maßnahme 143 VEP)

Des Weiteren sind im VEP festgehalten

- Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV auch im Rahmen des standortbezogenen Mobilitätsmanagements sowie Erhalt des Semestertickets für Dresdner Studierende (Maßnahme 37 VEP)
- Verstärkung echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV sowie Aufbau eines einheitlichen Wegweisungssystems zu wichtigen Schnittstellen des ÖPNV (inkl. S-Bahn) (Maßnahme 40 VEP)
- Verdichtung des Angebots im Straßen-/ Stadtbahnnetz durch geeignete Maßnahmen wie Taktverdichtung, größere Fahrzeuge oder neue Linien, um den anstehenden verkehrlichen, demografischen und umweltseitigen Herausforderungen gerecht zu werden (Maßnahme 41 VEP)
- Bedienung der linkselbischen Bahnstrecke Dresden – Coswig über Friedrichstadt im 30-Minuten-Takt in Überlagerung bestehender und zusätzlicher Regionalverkehrsangebote (Maßnahme 42 VEP)
- Verhandlung mit dem Freistaat über die Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV und die Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen (Maßnahmen 43 und 79 VEP)
- Einführung stärker rabattierter ÖPNV-Tickets für Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, P+R-Nutzende, ältere Menschen und Familien, für Geringverdiener erweiterte, preisgünstigere Mobilitätsoptionen, z.B. durch das Sozialticket (Maßnahmen 44 und 119 VEP)
- Ergänzende Realisierung neuer S-Bahn-Halte Königsbrücker Landstraße (S2) und Richard-Strauss-Platz (S1, S2) (Maßnahme 46 VEP)

- Berücksichtigung von Gender-Aspekten und Teilhabe besonders im ÖPNV (Maßnahme 93 VEP)

Die langjährigen Planungen eines ZOB am Hauptbahnhof/ Wiener Platz (Maßnahme 109 VEP, Maßnahme in 2. Fortschreibung NVP Oberelbe) sind gemäß Stadtratsbeschluss im Einverständnis mit den ÖPNV-Akteuren (DVB AG, Regionalbusbetreiber, VVO) dahingehend konkretisiert, dass dieser die Funktion eines reinen Fernbusbahnhofs erhalten soll. Die Verknüpfung des städtischen und des regionalen ÖPNV verbleibt am Hauptbahnhof (Unter den Brücken) sowie an den weiteren Verknüpfungsstellen (z.B. Bf. Neustadt/ Schlesischer Platz, Blasewitz/ Schillerplatz, Prohlis/ Schleife) in der bewährten Form.

Die DVB bietet seit April 2018 im Nachtverkehr an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen einen durchgehenden 30-Minuten-Takt im Stadtnetz Dresden an. Die Anschlusstreffen am Postplatz werden jeweils zu den Minuten 15 und 45 durchgeführt.

Weitere modal split-Steigerung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden

Die Verkehrsnachfrage zwischen ÖPNV und MIV wird maßgeblich von der Verfügbarkeit konkreter Angebote und der Leichtigkeit des Reisens von der Quelle bis zum Ziel geprägt. Der Verkehrsanteil (Modal Split) kann zu Gunsten des ÖPNV verbessert werden, wenn das ÖV-Angebot in den Kriterien Zugänglichkeit, Reisezeit und Reisekosten wettbewerbsfähig bzw. vorteilhaft zum MIV gestaltet wird. Das kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen erfolgen:

- Verbesserung des ÖV-Angebotes durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten (Striesen, Naußlitz etc.) und die gezielte Verbesserung von ÖV-Verbindungsqualitäten (neuer Premiumbusring, Ausbau Stadtbahnprogramm etc.)
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Zuge von Hauptverkehrsstraßen bevorzugt mit ÖV-Vorrang d. h. mit guten bis sehr guten ÖV-Verkehrsqualitäten (LOS A/B) und dynamischer Straßenraumfreigabe (ÖVM als Pulkführer) am Beispiel der Leipziger Straße
- Bevorrechtigung der Verkehrsträger des Umweltverbundes an innerstädtischen Lichtsignalanlagen (LSA)
- Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs durch:
 - verkehrsberuhigende Maßnahmen in Orts- und Stadtzentren (siehe beispielsweise Planung zur Kesselsdorfer Straße), insbesondere Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehren durch Stadt- und Ortsteilzentren,
 - Erhöhung des Zugangswiderstands durch die Verringerung öffentlicher Stellflächen insbesondere in Stadt- und Ortsteilzentren,
 - Erhöhung von Parkgebühren insbesondere in Stadt- und Ortsteilzentren,
 - Reduzierung der Reisegeschwindigkeit des Kfz-Verkehr im Zuge von Hauptverkehrsachsen und insbesondere bei reisezeitkritischen ÖV-Relationen wie beispielsweise Cotta – Innenstadt und Prohlis – Innenstadt
- Reduzierung von Kfz-Pendlerströmen durch attraktive d. h. umsteigefreie und beschleunigte ÖV-Angebote ins Umland, P+R-Übergangsstellen an allen Hauptverkehrsachsen vom Umland kommend und „rote Wellen“ an LSA außerhalb besiedelter Straßen

Prüfauftrag:

Es ist zu untersuchen, welche Auswirkungen eine angenommene Fahrgastzunahme im ÖPNV auf einen Modal-split-Anteil von 30% in der Landeshauptstadt Dresden bezüglich des ÖPNV-/SPNV-Angebotes, der Fahrzeugkapazitäten, des Personalbedarfes und des Infrastrukturausbaues hätte.

Die nachfolgende Grafik zeigt schematisch verschiedene Szenarien der ÖPNV-Fahrgastentwicklung im Dresdner Stadtverkehr.

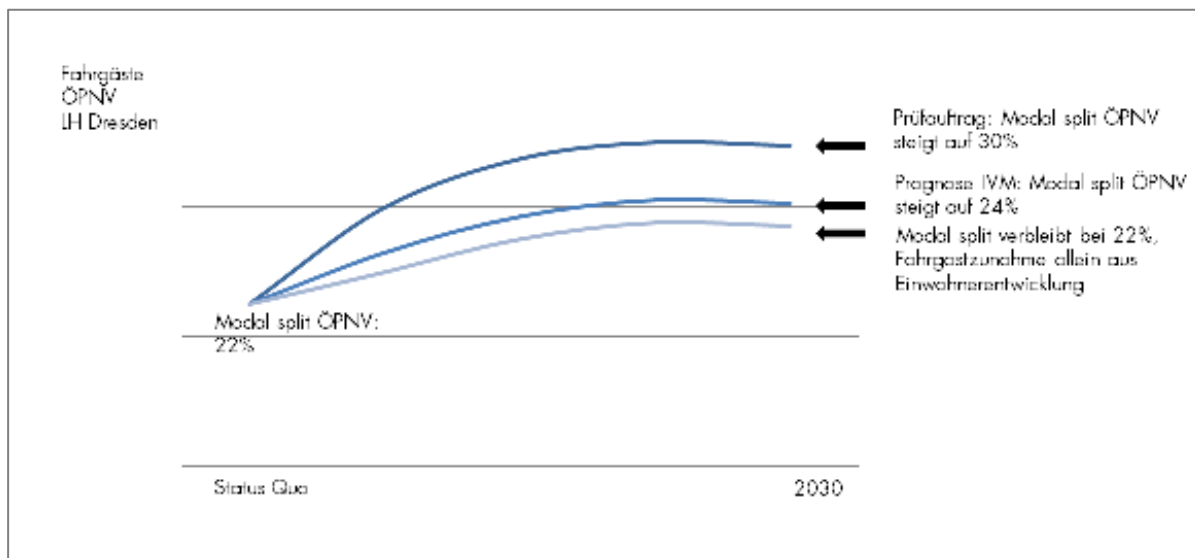


Abbildung 46: Szenarien der Fahrgastentwicklung im ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden bei unterschiedlichen Steigerungen des ÖPNV-Anteiles am Modal split

Hoyerswerda

Das **Stadtverkehrskonzept** Hoyerswerda 2018 hält am Rendezvousprinzip an der zentralen Haltestelle Lausitzer Platz in der Hoyerswerdaer Neustadt fest. Der Stadtverkehr Hoyerswerda soll künftig die Kernstadt von Hoyerswerda und je nach Wirtschaftlichkeit auch weiterhin Ortsteile erschließen. Das Liniennetz und das Beförderungsangebot sind entsprechend der demografischen Entwicklung und dem städtebaulichen Entwicklungskonzept anzupassen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Siedlungsschwerpunkte weiterhin erschlossen bleiben. In der Tagesverkehrszeit und Nebenverkehrszeit ist ein 30-Minuten-Verkehr mit Stadtbus anzubieten und in den Zeiten der schwachen Nachfrage soll ein alternatives Angebot realisiert werden.

Die Ergänzung des Stadtverkehrs durch den Regionalverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des Hoyerswerdaer ÖPNV für die entfernter liegenden Ortsteile und auch den Verflechtungsraum.

Am Bahnhof und am Haltepunkt Neustadt ist der Stadtverkehr weiterhin mit dem SPNV zu verknüpfen. Der Bahnhof und der Haltepunkt Neustadt sollen für den SPNV gestärkt werden, um die zentralen Einrichtungen der Stadt Hoyerswerda besser an das Umland anzubinden.

Weitere Vorhaben und Planungen

Gegenwärtig sind folgende Planungsüberlegungen relevant:

- Anpassung des Stadtverkehrs **Kamenz** an die veränderten Schulstandorte sowie bessere Anbindung des Gewerbegebietes „Am Ochsenberg“ an den SPNV.
- Erweiterung des Stadtbusse **Sebnitz** in die tschechische Nachbarstadt Dolni Poustevna
- Empfehlung einer Stadtbuslinie in **Radebeul** zur besseren Erschließung u.a. der Stadtteile Oberlößnitz, Lindenau, Wahnsdorf (Maßnahme 6-1 im Entwurf VEP Radebeul)

4.6 Bedarfsverkehr

Begriffsbestimmungen

Bei bedarfsgesteuerten Verkehren ist zwischen teilflexiblen Angeboten mit einer teilweisen Linien- und/oder Fahrplanbindung und vollflexiblen Angeboten ohne jedwede Linien- oder Fahrplanbasis zu unterscheiden (Abbildung 45). Ein- und Ausstieg erfolgen dabei jeweils an regulären Haltestellen, „virtuellen“ Haltestellen (in aller Regel an Straßenkreuzungen) oder direkt vor der Haustür.

Bei Bedarfsverkehren im vollflexiblen Flächenbetrieb („Transport-on-Demand“) sind private von kommerziellen Fahrten zu unterscheiden. Dies sind zum einen Privatfahrten („Ridesharing“) mit einer (kostenlosen) Mitnahme von Dritten, bei der der Fahrer den prinzipiellen Ablauf der Fahrt bestimmt und diese auch ohne Mitfahrer durchführt. Zu anderen gibt es gewerbliche Fahrten („Rideselling“) mit Gewinnerzielungsabsicht, die ohne einen zahlenden Fahrgast nicht stattfinden. Daher ist im zweiten Fall auch das Personenbeförderungsgesetz zu beachten. In der Praxis wird „Rideselling“ oftmals als „Ridesharing“ bezeichnet.

Bei gewerblichen Fahrten sind Einzelbeförderungen („Ridehailing“) von Sammelbeförderungen („Ridepooling“) zu unterscheiden. Die Einzelbeförderungen können in Gestalt des klassischen Taxi- und Mietwagenverkehrs, aber auch in Form gewerblicher Fahrdienste bzw. Fahrtvermittlungsdienste wie UberPop stattfinden. Die verschiedenen Arten gewerblicher Sammelbeförderungen lassen sich anhand des Bestimmungsmerkmals „Tarif“ mit den drei Ausprägungen genehmigter ÖPNV-Tarif, festgesetzter Taxi-Tarif und freier Haustarif kategorisieren. Die Kategorien lauten dann Rufbus bei Anwendung des ÖPNV-Tarifs, Teil-Taxi bei Anwendung des Taxitarifs und privatwirtschaftliche Sammelfahrdienst bei Anwendung eines Haustarifs. Diese drei Sammelbeförderungsarten werden im Folgenden ausführlicher behandelt.

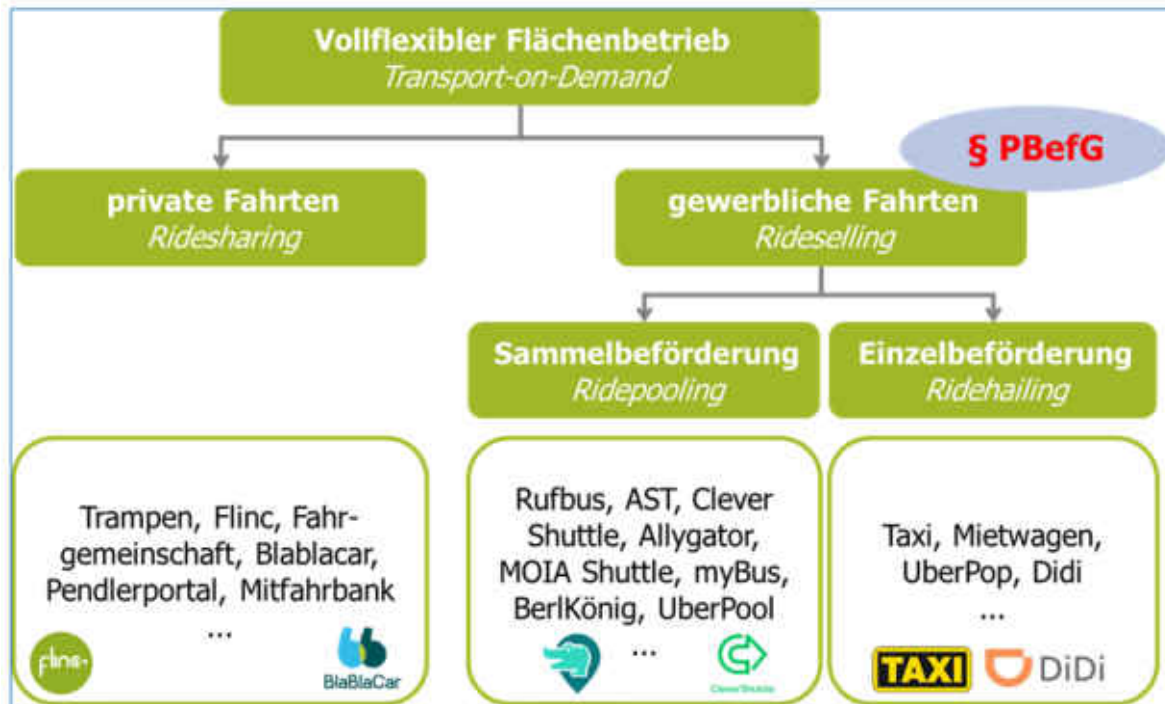


Abbildung 47 Gliederung der Angebote eines vollflexiblen Flächenbetriebs, Quelle: kcw GmbH

Öffentliche Nahverkehrsangebote/Rufbus

Neben den Stadt- und Regionalbusverkehren existieren im VVO bereits bedarfsgesteuerte Bedienformen unter den Bezeichnungen Anruflinientaxi (alita), Anruflinienbus (ALB) sowie Anrufsammeltaxi (AST). Die alita- und ALB-Angebote verkehren im fahrplan- und linienbasierten Anruflinienbetrieb, während die AST-Angebote im fahrplanbasierten Flächenbetrieb gemäß Fahrplan eine Beförderung von bestimmten Haltestellen bis vor die Haustür bieten. In allen bedarfsgesteuerten Verkehrsmitteln gilt der Verbundtarif, ggf. mit einem Komfortzuschlag. 2017 hatten sie zusammen einen Umfang von 0,4 Mio Fahrplan-Kilometern, was einem Anteil von 1,8 % am VVO-Regionalbusverkehr entspricht (vgl. Kapitel 1.5.8).

Andere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen betreiben eine weitergehende Flexibilisierung und veranlassen Nahverkehrsangebote ohne Linien- und Fahrplanbindung im vollflexiblen Flächenbetrieb. Das erste Angebot dieser Art nahm 1977 unter der Bezeichnung „Rufbus“ in Friedrichshafen am Bodensee den Probebetrieb auf. Der seit 1992 betriebene vollflexible „Anrufbus“ im ostfriesischen Landkreis Leer stellt in Deutschland das Angebot mit der längsten Betriebsdauer dar. Heute gibt es einige dieser vollflexiblen Angebote, zumeist in ländlichen Regionen. Sofern sie vor allem tariflich in den ÖPNV integriert sind, werden sie im Folgenden zusammenfassend als „Rufbus“ bezeichnet.

Privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste

Neben den tariflich in den ÖPNV integrierten öffentlichen Rufbus-Angeboten treten seit 2016 privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste als Start-ups auf dem deutschen Verkehrsmarkt in Erscheinung - bisher aber ausschließlich in den Zentren von Großstädten mit einem vergleichsweise guten ÖPNV-Angebot. Diese Sammelfahrdienste arbeiten - im Unterschied zum Fahrtvermittlungsdienst Uber - mit angestelltem, qualifiziertem Fahrpersonal und firmeneigenen

Fahrzeugen. Der Fahrpreis dieser App-basierten Bedarfsverkehre liegt - sofern es sich nicht um Testphasen handelt - zwischen dem des Taxis und des ÖPNV. Die Fahrgäste erhalten dafür eine Beförderungsleistung, die sich vom Taxi vor allem durch die Fahrtenbündelung sowie die damit verbundenen Warte- und Umwegzeiten unterscheidet. Eine Übersicht über die gegenwärtig auf dem deutschen Verkehrsmarkt tätigen Start-ups gibt Tabelle 39.

Start-up	(Mehrheits-) Gesellschafter	Angebotsbezeichnung und Bedienegebiete
Door2Door GmbH, Berlin	Privatinvestoren	Allygator Shuttle: Berlin myBus: Duisburg (in Kooperation mit der DVG) IsarTiger: München (in Kooperation mit der MVG) Freyfahrt: Freyung
GHT Mobility GmbH, Berlin	Daimler AG	Clever Shuttle: Berlin, Hamburg Leipzig, Lübeck (in Kooperation mit der SL), München
ioki GmbH, Frankfurt (Main)	Deutsche Bahn AG	DB-interner Fahrdienst, Frankfurt (Main) Wittlich Shuttle: Wittlich On-demand-Shuttle: Hamburg-Osdorf/Lurup (Juli 2018)
MOIA GmbH, Berlin	Volkswagen AG	Shuttle-on-demand: Hannover (Hamburg in 2019 geplant)
moovel GmbH, Berlin	Daimler AG/BMW AG	SSB Flex: Stuttgart (in Kooperation mit der SSB)
ViaVan GmbH, Berlin	VIA/Mercedes Benz Vans	BerlKönig: Berlin (in Kooperation mit der BVG, ab 2018)

Tabelle 39: Start-ups im Bereich vollflexibler Nahverkehrsangebote (Stand: August 2018), Quelle: KCW GmbH

Die Start-ups werben gerne mit flexibler Mobilität und Entlastung der Innenstädte vom motorisierten Individualverkehr. Erste Erfahrungen aus den USA mit App-basierten Fahrtvermittlungsdiensten wie Uber und privatwirtschaftlichen (Sammel-)Fahrdiensten wie VIA zeigen aber, dass diese eher zu einem Anstieg des motorisierten Verkehrsaufkommens („Full streets, empty seats“) zulasten des Umweltverbunds führen.¹ In Deutschland ist derzeit noch nicht erkennbar, ob die (potenziellen) Nutzer der Sammelfahrdienste ansonsten Verkehrsmodi des Umweltverbunds oder ihr Privatauto benutzt hätten bzw. ob die Fahrt gänzlich unterblieben wäre. Möglicherweise könnten diese privatwirtschaftlichen Sammelverkehre vor Ort zur Aushöhlung des bestehenden ÖPNV bzw. zu induziertem motorisiertem Neuverkehr

¹ Jan Werner/Astrid Karl: Marktwirkungen „digitalisierter Mobilität“ und damit verbundene Herausforderungen ihrer Regulierung. In: Verkehr+Technik, Heft 5/2018, S. 164-172

führen und damit Ansätze zur CO₂-Vermeidung unterlaufen. Andererseits bieten diese App-basierten Angebote eventuell auch eine Alternative zur Pkw-Fahrt, wenn Relationen nachgefragt werden, die der ÖPNV bisher nicht bedient und auf denen Taxifahrten zu teuer sind. Die neue Mobilitätsalternative könnten damit zu einer geringeren Autobesitzrate und infolgedessen zu einer geringeren Autonutzung führen. Für eine abschließende Beurteilung ist es noch zu früh, jedoch mahnen die US-amerikanischen Erfahrungen zur Vorsicht.

Im ländlichen Raum sowie in Klein- und Mittelstädten mit einem teilweise verbesserungswürdigen ÖPNV-Angebot sind derzeit keine Aktivitäten der Start-ups zu verzeichnen. Deren bisherigen Versuche beziehen sich dort auf den Vertrieb ihrer Dispositionssysteme an Verkehrsunternehmen und Kommunen. Die durch Fahrgastnutzung ungedeckten Kosten für den Fahr- und Dispositionsbetrieb liegen aber nach wie vor bei der öffentlichen Hand.

Privatwirtschaftliche Teil-Taxis

Grundsätzlich ist auch das Teilen von klassischen Taxifahrten denkbar. Zwar ist dem Taxigewerbe gemäß Personenbeförderungsgesetz eine eigenständige Fahrtwunschbündelung nicht gestattet; dies darf aber auf einer vorgeschalteten Stufe erfolgen. Im nächsten Schritt bekommen die Taxiunternehmen dann die Sammeltouren mit Zwischenstopps übermittelt. Der Taxiunternehmer erhebt dafür den regulären Taxifahrpreis, der unter den Taxifahrgästen aufgeteilt wird.

Eine professionelle Bündelung von Taxi-Fahrtwünschen bietet in Deutschland derzeit nur die Smartphone-App „mytaxi“ an. Nach deren erfolgreicher Installation und Registrierung durch den Fahrgast kann dieser über einen Schiebeschalter zwischen der Buchung konventioneller Einzel-Taxifahrten („mytaxi“) oder innovativer Teil-Taxifahrten („mytaximatch“) auswählen. Der mytaximatch-Service wird gegenwärtig nur in den Abend- und Nachtstunden in Hamburg und Berlin angeboten; die Ausweitung auf weitere Großstädte befindet sich in Vorbereitung.

Genehmigungsfähigkeit von vollflexiblen Nahverkehrsangeboten

Sowohl öffentliche Rufbus-Angebote als auch privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste sind derzeit nur über die Auffangklausel für eine typengemischte Beförderung oder die Experimentierklausel gemäß § 2 Abs. 6 bzw. Abs. 7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) genehmigungsfähig, da sie weder der Legaldefinition des Linien- noch der des Mietwagenverkehrs entsprechen. Die Schwierigkeiten bei der Genehmigung vollflexibler Nahverkehrsangebote mit Sammelbeförderung liegen jedoch nicht allein im Wortlaut des PBefG an sich, sondern auch in dessen unterschiedlicher Auslegung und praktischen Handhabung durch die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde. Hier bleibt abzuwarten, ob und wie die neue Bundesregierung die im Koalitionsvertrag vereinbarte Modernisierung des Personenbeförderungsrechts mit Blick auf „neue Bedienformen im Bereich geteilter Nutzung“ umsetzt.

Bis dahin gilt es im Falle eines Genehmigungsantrags für privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste, möglicherweise in Dresden, in einer befristeten Genehmigung Berichtspflichten über aussagefähige Kenndaten im Probetrieb aufzuerlegen. Auf dieser Datenbasis sind die verkehrlichen, ökologischen und finanziellen Auswirkungen der

Sammelfahrten auf den gesamten Verkehrsmarkt zu ermitteln. Das Ergebnis bildet dann eine sachliche Grundlage bei der Genehmigungsentscheidung bezüglich eines Dauerbetriebs.

Bei öffentlichen Rufbussen im vollflexiblen Flächenbetrieb gelten diese juristischen Schwierigkeiten gleichermaßen. Allerdings ist hier bei einer grundsätzlichen Genehmigungsentscheidung aufgrund der (tariflichen) Integration in den ÖPNV sowie Bestellung und Finanzierung durch den Aufgabenträger ein öffentliches Interesse zu unterstellen.

Bewertung vollflexibler Nahverkehrsangebote

Privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste und Teil-Taxi-Angebote werden bisher nur in Großstädten ausprobiert. Diesbezügliche Versuche in Klein- und Mittelstädten oder im ländlichen Raum sind aufgrund ihrer Unwirtschaftlichkeit nicht zu erwarten. Ob die Sammelfahrdienste in Großstädten wirtschaftlich tragfähig und zudem verkehrspolitisch sinnvoll sind, sollte in der Praxis durch Versuche mit entsprechenden Evaluationen erprobt werden. Zur genehmigungsrechtlichen Problematik wird auf die oben stehenden Ausführungen verwiesen.

Rufbusse im vollflexiblen Flächenverkehr können dann sinnvoll sein, wenn sie als ein Baustein planerisch, betrieblich und tariflich in das ÖPNV-Angebot integriert sind. Sie ersetzen, verdichten oder ergänzen dann den ÖPNV. Die Rufbusse werden im Rahmen der bestehenden Dienstleistungsaufträge bzw. Verkehrsverträge zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bestellt und erhalten hierüber ihre öffentliche Finanzierung. Die Rufbus-Angebote liegen damit in der Verantwortung der Aufgabenträger und können von diesen aktiv gefördert werden. Zur genehmigungsrechtlichen Problematik wird auf die oben stehenden Ausführungen verwiesen.

Schlussfolgerungen für den Nahverkehrsraum Oberelbe

Im VVO-Gebiet scheint nur Dresden für privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste in Frage zu kommen, bezüglich weiterer Kommunen und Räume bleiben die Aktivitäten der entsprechenden Anbieter abzuwarten.

Dresden könnte ebenfalls für Teil-Taxi-Angebote geeignet sein. Dieser Ansatz ist dort möglicherweise wirtschaftlich tragfähig und die Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt stehen mutmaßlich in Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Freistaats Sachsen und der Landeshauptstadt. Aber auch hier bleiben Initiativen für Teil-Taxi-Projekte den Anbietern überlassen.

Vollflexible Rufbusse eignen sich aufgrund ihrer Flexibilität einerseits und begrenzten Leistungsfähigkeit andererseits insbesondere für Zeiten und Räume einer dispersen und eher schwachen Nachfrage. In der Großstadt Dresden könnte dies auf ländlich geprägte Außenstadteile zutreffen, in denen der Rufbus beispielsweise tagsüber eine Zubringerfunktion zu Straßenbahn- und S-Bahn-Haltestellen übernimmt oder am Wochenende in vorstädtischen Stadtteilen in den Abend- und Nachtstunden Linienbus-Leistungen ersetzt. Es wäre im Detail zu untersuchen, ob es hierfür geeignete Zeiten und Räume gibt.

Wenn kommerzielle Sammelfahrdienste nicht in Konkurrenz, sondern als Ergänzung zum ÖPNV und zur Entlastung des Straßennetzes beitragen sollen, müssen zukünftige Konzepte und Genehmigungen sicherstellen, dass diese Ziele auch erreicht werden. Daraus ergibt sich

eine vorrangige Orientierung dieser Fahrdienste an Räume und/ oder Zeiten, die Defizite im ÖPNV-Angebot aufweisen.

Im ländlichen Raum kann dem vollflexiblen Rufbus im Zusammenspiel mit PlusBus-Linien eine stärkende Zubringerfunktion zukommen, während „nebenbei“ die Binnenmobilität auf dem Land erhöht wird. Es wäre zu untersuchen, welche Zeiten und Räume hierfür geeignet sind. Diesen Ansatz unterstützt auch die ÖPNV-Strategiekommission des Freistaates (vgl. Abschlussbericht Seite 46; <http://www.verkehr.sachsen.de/download/AbschlussberichtOEPNVStrategiekommission.pdf>).

Das größte Rufbus-Potenzial ist in Klein- und Mittelstädten zu vermuten, da diese bisher lediglich vom Regionalverkehr, ggf. noch mit einem überlagernden Ortsbusverkehr, bedient werden. Vergleichsweise kompakte Siedlungsstrukturen mit einigen peripheren Einzelhaus- und Gewerbegebieten sowie starken Verkehrsquellen und -senken wie ZOB/Bahnhöfe, Marktplätze, Einkaufszentren und Mehrgeschoss-Wohnsiedlungen sind prädestiniert für einen vollflexiblen Rufbus-Betrieb. Es könnte untersucht werden, welche Klein- und Mittelstädte hierfür geeignet erscheinen.

Grundvoraussetzung für einen vollflexiblen Rufbus-Verkehr ist ein Buchungs- und Dispositionssystem. Die Rufbus-Buchungen sollten dabei sowohl online per Smartphone-App und Internet als auch telefonisch über ein Callcenter möglich sein. Die Kommunikation zwischen dem Dispositionssystem und den Rufbussen erfolgt automatisiert per Mobilfunk mit handelsüblichen Smartphones als Endgeräten in den Fahrzeugen.

Es sollte geprüft werden, ob für den Nahverkehrsraum Oberelbe ein skalierbares barrierefreies Buchungs- und Dispositionssystem beschafft werden sollte. Damit würde eine Dispositionsinfrastruktur geschaffen, die modular um Rufbus-Systeme im Verbundgebiet erweiterbar wäre. Dazu könnte bei Integration in die VVO-Mobilitätszentrale eine verbundweite Callcenter-Lösung aufgebaut werden, die bei Bedarf neben telefonischen Rufbus-Buchungen auch Kundenbeschwerden entgegennimmt und Fundsachenbearbeitungen durchführt. Mit dem Ziel einer „Mobilitätsdienstleistung aus einer Hand“ ist zu prüfen, ob dabei auch das Management anderer Sammelfahrdienste möglich ist.

Für die Errichtung einer entsprechenden Mobilitätszentrale im Rahmen des BMVI-Modellvorhabens „langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ im Landkreis Bautzen (gemeinsam mit dem Landkreis Görlitz) wurde mit den organisatorischen und investiven Vorbereitungen in einer ersten Ausbaustufe begonnen.

Im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge werden derzeit Erfahrungen mit der Einrichtung von „Mitfahrbänken“ (siehe Abb. 47, Bezug zu RideSharing) gesammelt, so u.a. in ländlichen Ortsteilen von Freital, Glashütte und Sebnitz.

4.7 Strategiekonzept Barrierefreiheit

4.7.1 Extract

Mit der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in deutsches Recht und der damit verbundenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ergeben sich neue Herausforderungen zur weiteren Ausprägung der Barrierefreiheit im ÖPNV. Bis 2022 soll eine durchgehende vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV gewährleistet sein. Während beim SPNV (S-Bahn, große Bahnhöfe und wichtiger Schnittstellen des SPNV/ÖPNV), in der Landeshauptstadt Dresden (Straßenbahn und Bus) sowie auch in den Städten mit eigenem Stadtverkehr durch den Ausbau der Zugangsstellen sowie den Einsatz entsprechender Fahrzeuge bereits ein guter Stand der Barrierefreiheit erreicht wurde (in Dresden fast 50 %), sind in kleineren Städten ohne eigenen Stadtverkehr und in den Gemeinden sowohl in verdichteten Räumen als auch im ländlichen Bereich erhebliche Defizite zu verzeichnen. In manchen Gemeinden gibt es selbst in den Hauptorten nur wenige und zudem lediglich eingeschränkt barrierefreie Haltestellen.

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Anforderungen einerseits und den demografischen Entwicklungen andererseits gilt es daher, bisherige **Anstrengungen und Fördermöglichkeiten für Bahnhöfe und Schnittstellen unvermindert fortzuführen**. Für die insbesondere durch den regionalen Busverkehr erschlossenen Gemeinden sind jedoch neue Aktivitäten zu entfalten, um bis zum Jahr 2022 eine neue Qualität der Barrierefreiheit zu erreichen. Kernpunkt bildet dabei ein **an Prioritäten orientiertes Ausbauprogramm für Bushaltestellen**, welches an den siedlungsstrukturellen Schwerpunkten und an Standorten für körperlich oder sensorisch eingeschränkte Personen besonders maßgeblichen Einrichtungen sowie an den wichtigsten Achsen des ÖPNV auszurichten ist.

Noch stärker als in der Vergangenheit sind dabei verbindliche technische Regelungen und eventuelle Abweichungen zu definieren. Hierfür ist ein **Standardhaltestellenprojekt** zu erarbeiten, welches gleichermaßen für den gesamten Verbundraum gilt. Dabei sind ausgehend von den aktuellen Normen und Festlegungen neben baulichen Aspekten auch die taktile und informelle Barrierefreiheit gleichberechtigt zu berücksichtigen. In der Landeshauptstadt Dresden liegt ein Standardhaltestellenprojekt bereits vor.

Für die **Priorisierung der Bushaltestellen** wurde eine Methodik entwickelt und anhand von Beispielgemeinden getestet. Diese soll im Weiteren den Gemeinden zur Aufstellung eigener Prioritäten zur Verfügung gestellt werden. Dabei wird nach den Prioritäten vordringlich, dringlich und nachrangig (bzw. nur bei konkretem Bedarf) unterschieden. Eine maßgebliche Grundlage der Haltestellenpriorisierung ist ein **Haltestellenkataster** mit den für die Einschätzung der Barrierefreiheit maßgeblichen Informationen. Es befindet sich für den Verbundraum derzeit in Erarbeitung, in der Landeshauptstadt Dresden liegt ein solches Haltestellenkataster bereits vor.

Ausgehend von den realen Möglichkeiten und Erfordernissen bis zum Jahr 2022 ist insbesondere für nachrangig eingeordnete Haltestellen die Ausnahmeregelung gemäß PBefG anzusetzen, nach der auf einen barrierefreien Ausbau vorerst verzichtet werden kann.

In den Ortsteilen im Verbundgebiet des VVO ist es anzustreben, **bis 2022** jährlich mindestens eine bis zwei (oder mehr) der als **vordringlich und dringlich eingeschätzten Haltestellen vollständig barrierefrei** auszubauen. Bei 98 Kommunen im Verbundgebiet wären das in fünf Jahren ca. 960 Haltestellen, wobei ein großer Teil (760) grundhaft auszubauen und ein geringerer Teil (200) insbesondere hinsichtlich der Ergänzung taktischer Elemente oder der Verbesserung des Zuganges umzugestalten ist. Dazu stellen der Freistaat Sachsen im Rahmen des Landesinvestitionsprogrammes (LIP) und der VVO im Rahmen seines Infrastrukturprogrammes Fördermittel zur Verfügung.

Vorgeschlagen wird zudem, dass **unterstützende Aktivitäten seitens des VVO** (oder der Landkreise) für die Gemeinden bei der Planung besonders wichtiger Haltestellen des im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes neu zu definierenden Grundnetzes mit hoher Priorität entfaltet werden. Die Praxis der vergangenen Jahre zeigt, dass vor allem bei den Gemeinden im ländlichen Raum die personellen Ressourcen und oft auch die einschlägigen Erfahrungen fehlen, um solche „Sonderthemen“ mit ausreichender Intensität voranzubringen. Haltestellen werden hier im Regelfall nur dann geplant, wenn ein Straßenausbau ansteht. Zudem könnten durch Bündelung der Kompetenzen Standards besser umgesetzt und ggf. weitere (auch finanzielle) Synergien erzielt werden.

Zielstellung für die Landkreise im VVO-Gebiet bis 2022 ist es – untersetzt mit einem entsprechenden Fahrzeugeinsatz – eine vollständige Barrierefreiheit im Verdichtungsnetz sowie im Grundnetz (einschließlich ergänzender Linien) zu gewährleisten, so dass alle maßgeblichen Strukturschwerpunkte auch im ländlichen Raum zumindest von einer Haltestelle aus barrierefrei erreichbar sind. Der barrierefreie Zu- und Abgang zu diesem barrierefreien Kernangebot aus den dadurch nicht erschlossenen ländlichen Ortsteilen ist durch (ebenfalls barrierefreie) flexible Angebotsformen des ÖPNV mit Unterstützung durch Behindertenfahrdienste und nicht zuletzt einer funktionierenden Nachbarschaftshilfe sicherzustellen.

4.7.2 Rechtlicher Rahmen der Barrierefreiheit

UN-Behindertenrechtskonvention und Behindertengleichstellungsgesetz

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) beinhaltet eine Vielzahl spezieller, auf die Lebenssituation behinderter Menschen abgestimmte Regelungen. Artikel 9 UN-BRK verpflichtet die Vertragsstaaten (zu denen auch die Bundesrepublik Deutschland zählt), Maßnahmen zu ergreifen, um *„für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten“*.

Diese Maßnahmen sollen dazu dienen, Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen. Zur Umsetzung der Zielbestimmungen in der UN-BRK hat die Bundesregierung 2011 einen „Nationalen Aktionsplan“ verabschiedet.

Im Mai 2002 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten. Ebenso wie die UN-BRK verfolgt auch dieses

Gesetz das Ziel Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben mit selbstbestimmter Lebensführung sicherzustellen. Im Gesetz wird u.a. auch für den Verkehrsbereich die Herstellung von Barrierefreiheit gefordert (§ 8 BGG).

Gemäß § 8 Abs. 2 BGG soll eine barrierefreie Gestaltung im Bereich des ÖPNV nach Maßgabe der fachgesetzlichen bundesrechtlichen Regelungen erfolgen, wobei weitergehende landesrechtliche Regelungen unberührt bleiben. Rechtsverbindlich sind also die jeweiligen fachgesetzlichen Konkretisierungen wie z.B. die BOStrab, BOKraft oder EBO.

Landesrecht

Über Landes-Behindertengleichstellungsgesetze werden die Voraussetzungen zur Herstellung der Barrierefreiheit auf Landesebene geregelt. In Sachsen erfolgt dies durch das sächsische Integrationsgesetz (SächsIntegrG).

Das ÖPNV-Gesetz des Freistaats Sachsen umfasst hinsichtlich der Barrierefreiheit im ÖPNV die Zielstellung, dass „die Belange von Menschen mit Behinderung sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders berücksichtigt werden“. Hinsichtlich der Berücksichtigung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan hat der Freistaat Sachsen in § 5 ÖPNVG keine konkreten Formulierungen vorgenommen.

In der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) wurde als Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung genannt, dass die „Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt werden und das Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht“. Des Weiteren müssen bei der Vorhabensplanung die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte angehört werden. Spezielle Anforderungskriterien an Linienbusse hinsichtlich der Barrierefreiheit werden in der Förderrichtlinie im Rahmen der Förderung von Fahrzeugen des straßengebundenen Personenverkehrs definiert.

Gesetzliche Regelungen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV

Im Jahr 2013 trat das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft, welches in § 8 Abs. 3 die Zielsetzung beinhaltet, bis zum 01.01.2022 für die Nutzung des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. In Nahverkehrsplänen müssen die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen entsprechend dieser Zielsetzung berücksichtigt werden. Hierfür sollen Aussagen zu erforderlichen Maßnahmen und zeitliche Vorgaben erfolgen, wobei auch Ausnahmen formuliert werden können, die jedoch konkret begründet sein müssen.

In der Verordnung (EG) 661/2009 i.V.m. UN-ECE Regelung 107 wurden Anforderungen an Busse formuliert, die im Wesentlichen die Belange von körperbehinderten Personen berücksichtigen. Diese bezieht sich insbesondere auf die Fahrzeughersteller. Ausstattungsmerkmale für neu anzuschaffende Busse, die sowohl die Belange von körperlich eingeschränkten als auch von sensorisch eingeschränkten Personen berücksichtigen, sollten

deshalb separat vereinbart werde. Dies kann beispielsweise in der Nahverkehrsplanung erfolgen, aber auch über Verkehrsverträge oder in ÖV-Förderrichtlinien geregelt werden. Im schienengebundenen Personenverkehr (ausgenommen Straßenbahnen) kommt das allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) zum Tragen (das PBefG gilt für diese Verkehre nicht). Das Gesetz dient vorrangig dazu einen sicheren Betrieb der Eisenbahn und ein attraktives Verkehrsangebot zu gewährleisten. Das AEG enthält keine konkreten Vorgaben zur Barrierefreiheit, dient jedoch als Ermächtigungsgrundlage für Rechtsverordnungen, durch welche die Belange hinsichtlich eines barrierefreien schienengebundenen Personenverkehrs geregelt werden können. Hierzu zählt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO).

Regelwerke und technische Normen für Barrierefreiheit im ÖPNV

Während die allgemeinen gesetzlichen Grundlagen vor allem die Begrifflichkeit der „Barrierefreiheit“ näher bestimmen, liefern allgemein anerkannte Regeln der Technik, Regelwerke sowie weitere Veröffentlichungen die fachliche Konkretisierung der Thematik. Als Standard-Regelwerke bzw. Grundlagendokumente für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen mit Bezug auf die Barrierefreiheit im ÖPNV können folgende Veröffentlichungen genannt werden:

- H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV 2011)
- EAÖ – Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV (FGSV 2012)

Die BOStrab und BOKraft sind die grundlegenden gesetzlichen Normen zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit und gelten für Unternehmen im ÖPNV, welche Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen/ Bussen oder Straßenbahnen befördern. Im Eisenbahnverkehr sind vor allem die EBO und die TSI-PRM zu beachten:

- EBO: Wesentliche Aussagen zur Herstellung der Barrierefreiheit im schienengebundenen Personenverkehr werden in § 2 Abs. 3 Satz 1 und 2 EBO getroffen: „Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird.“ Um dies zu realisieren, sind die Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.
- TSI-PRM: Die technischen Spezifikationen zur Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität gelten als übernationales Regelwerk zur Herstellung von Barrierefreiheit im transeuropäischen Eisenbahnverkehr. Hierin werden Aspekte der Barrierefreiheit für die Bereiche Infrastruktur, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Telematikanwendungen und Fahrzeuge definiert. Anders als in der „EU-Busrichtlinie“ werden auch die Belange sensorisch eingeschränkter Personen berücksichtigt.

Zu den für die Ausgestaltung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wesentlichen DIN-Normen gehören:

- DIN 18040-1: Die DIN 18040-1 umfasst Grundlagen für die Planung von öffentlich zugänglichen Gebäuden und regelt unter anderem die Gestaltung von Treppen und Rampen und bietet Planungsgrundlagen zu Bewegungsflächen und Platzbedarf.

- DIN 18040-3: Diese Norm beinhaltet Planungsgrundlagen für den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum. Unter anderem werden Grundanforderungen zur Information und Orientierung oder Anforderungen an Oberflächen geregelt. Insbesondere befasst sich diese Norm auch mit Anlagen des öffentlichen Verkehrs.
- DIN 32975 - Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung: Diese Norm umfasst Anforderungen an die visuelle Gestaltung von Informationen sowie sicherheitsrelevante Ausstattungen.
- DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum: Anforderungen an Bodenindikatoren und Leitelemente werden in dieser Norm festgelegt. Sie bestimmt unter anderem auch die Anordnung der Bodenindikatoren und beschreibt die Nutzbarkeit.

Prioritätsregel der Deutschen Bahn

Gemeinsam mit dem Eisenbahnbundesamt vereinbarte die DB AG eine Prioritätsregel zur bundesweiten Herstellung von Barrierefreiheit: die 1.000 Reisende-Regel. Sie ist Bestandteil der TSI PRM und besagt, dass Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden am Tag mit Aufzügen oder langen Rampen ausgestattet werden müssen, wohingegen Stationen mit weniger als 1.000 Reisenden pro Tag für den Ausbau vorbereitet, aber nur im örtlichen Bedarfsfall entsprechend ausgerüstet werden. Dies kann zutreffen, wenn in Stationsnähe eine Behinderteneinrichtung ansässig ist oder die nächste barrierefreie Station mehr als 50 Kilometer entfernt liegt.

Die 1.000 Reisende-Regel schafft notwendige Prioritäten, insbesondere bei sehr kostspieligen Erweiterungsinvestitionen wie den Bau von Aufzügen und Rampen. In Anbetracht dessen, dass 93 Prozent aller Fahrgäste an Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden gezählt werden, ist die Verteilung der Reisenden ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Erhöhung der Reichweite von Barrierefreiheit. Die Regel dient dazu, bei der Herstellung von Barrierefreiheit den höchstmöglichen Nutzen zu stiften. Grundsätzlich erfolgt der barrierefreie Ausbau bei Erneuerungen der Verkehrsstation aufgrund des technischen Bedarfs, oder im Rahmen zusätzlicher Förderprogramme der Länder bzw. Kommunen, unter Beachtung der 1.000 Reisende-Regel.

Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit im VVO

Der Begriff der „Barrierefreiheit“ wird in § 4 BGG wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

In Bezug auf einen barrierefreien ÖPNV kann diese Definition wie folgt aufgefasst werden:

- der Zugang und die Nutzung des gesamten ÖPNV-Systems soll für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ohne besondere Vorkehrungen oder Erschwernisse, wie beispielsweise eine vorherige Anmeldung, möglich sein

- die Gestaltung von Infrastrukturanlagen, die Bauweise der Fahrzeuge im ÖPNV und deren Ausstattung sollen so ausgeführt werden, dass diese auf möglichst viele Arten der Mobilitätseinschränkung angepasst sind
- der ÖPNV ist so zu gestalten, dass behinderte Menschen diesen vorzugsweise allein nutzen können.

Nach Auffassung des Bundesbeauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen ist auch dann Barrierefreiheit gegeben, wenn notwendige Hilfe beispielsweise durch das Verkehrsunternehmen bereitgestellt wird bzw. notwendige Hilfsmittel oder Assistenzpersonen im ÖPNV eingesetzt und mitgenommen werden dürfen.

Begriffsabgrenzung für das VVO-Gebiet

„Das Konzept „Barrierefreiheit“ ist und bleibt ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen, um ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen.“²

Eine für alle Personengruppen vollständig barrierefreie Nutzung und Zugänglichkeit des ÖPNV wird aufgrund von bestimmten Beeinträchtigungen bzw. Behinderungen bei der Gruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen oder aufgrund technischer Gegebenheiten vor Ort verhindert, so dass der ÖPNV auch zukünftig nicht für alle Formen von Behinderungen barrierefrei gestaltet werden kann.

Barrierefreiheit bedeutet eine möglichst vollständige Nutzbarkeit des gesamten ÖPNV-Systems und beschränkt sich nicht nur darauf, räumliche Hindernisse bei Fahrzeugen und baulichen Anlagen zu beseitigen. Auch eine kontrastreiche Gestaltung der Verkehrsanlagen und eine barrierefreie Ausführung von Informations- und Kommunikationseinrichtungen nach dem 2-Sinne-Prinzip gehören dazu. Daraus abgeleitet wurde folgende Konkretisierung des Begriffs für das VVO-Gebiet:

Definition Barrierefreier ÖPNV im VVO

Das im VVO-Gebiet existierende ÖPNV/SPNV-System ist barrierefrei, wenn sowohl die Bauweise und/ oder die Ausstattung der Fahrzeuge und der Haltestelleninfrastruktur (inklusive der Zuwegung), als auch die vorgehaltenen Fahrgastinformationen bzw. Serviceangebote barrierefrei ausgestaltet sind. Für ein barrierefreies ÖPNV-Angebot müssen innerhalb zusammenhängender Liniennetze Verkehrsmittel und Haltestelleninfrastruktur so aufeinander abgestimmt sein, dass die Benutzung des Verkehrsmittels für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen grundsätzlich ohne Hilfe möglich ist und/ oder Barrieren durch fahrzeugseitige und/ oder stationäre Einrichtungen möglichst selbständig überwunden werden

² ad-hoc-AG der BAG ÖPNV (2014): Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG

können. Dies schließt nicht aus, dass auch die Hilfe des Personals der Verkehrsunternehmen in Anspruch genommen werden kann. Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Aufbauend auf der bisherigen Praxis sowie aus der Konkretisierung des Begriffs „Barrierefreiheit“ für das Verbundgebiet des VVO werden nachfolgend Mindestanforderungen definiert, welche bei der Neugestaltung von öffentlichen Verkehrsanlagen bzw. Neuanschaffung von Fahrzeugen sowie für Informations- und Kommunikationseinrichtungen beachtet werden sollen. Für Aus- und Umbauten oder Modernisierungen im Bestand sind die angeführten Mindestanforderungen, soweit es durch die örtlichen Gegebenheiten möglich ist, ebenfalls sinngemäß anzuwenden.

4.7.3 Anforderungen an Fahrzeuge und Zugangsstellen

Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Fahrzeuge im SPNV

Die Mindeststandards zur Ausstattung und Bauart der Fahrzeuge ergeben sich aus den Anforderungen der TSI PRM („Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“). Nachfolgend werden beispielhaft grundsätzliche Anforderungen an die Fahrzeuge im schienengebundenen Personenverkehr aufgeführt, wobei abweichende Anforderungen gemäß den Technischen Anforderungen in Anlage 23.2 benannt werden.

- im SPNV sollen generell Niederflrfahrzeuge mit Fußbodenhöhen von 55 – 60 cm eingesetzt werden
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Überfahrbrücken bzw. fahrzeugseitiger Einstiegshilfe (z.B. Rampe, Schiebetritt)
- kontrastreiche Innenraumgestaltung
- ausgewiesene Vorrangsitze für mobilitätseingeschränkte Reisende
- ausreichend dimensionierte Anzahl an Stellplätzen für Rollstühle (in Kombination mit Kinderwagen)
- optische und akustische Fahrgastinformationen im Fahrzeuginnenraum
- nutzbare lichte Breite der Einstiegstüren: mind. 80 cm
- nutzbare lichte Breite rollstuhlgerechter Türen: mind. 100 cm (üblich ca. 130 cm)

Davon abweichend werden in den technische Forderungen in Anlage 23.2 für den barrierefreien Zugang (nicht nur Rollstuhlfahrer!) Türbreiten von mindestens 130 cm (besser 150 cm) angestrebt, die derzeit bereits üblicherweise eingesetzt werden. Darüber hinaus ist bei Neuanschaffungen generell die Forderung nach Schiebetritten zu stellen.

Straßenbahnen

Gemäß § 3 Abs. 5 BOStrab müssen Straßenbahnfahrzeuge so gebaut sein, dass mobilitätseingeschränkte Menschen die Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis nutzen können. Dieser Forderung ist durch folgende Mindeststandards nachzukommen:

- Niederflurfahrzeuge, die Einstiegshöhen sollen hierbei an die Haltestelleninfrastruktur angepasst sein (in Dresden: Einstiegshöhe von 28 cm über Fahrweg). Die Differenz für Restspalt und Restschwelle soll gemäß den Technischen Forderungen in Anlage 23.2 nicht mehr als 5 cm betragen.
- Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe (Rampe)
- ausreichend dimensionierte Türbreiten (gemäß Technische Forderungen in Anlage 23.2 angestrebt 150 cm)
- ausreichend bemessene Öffnungszeit der Türen bzw. akustische und visuelle Warnung während des Schließvorganges
- ausreichend und leicht erreichbare Haltewunschtasten
- ebene, rutschfeste Bodenbeläge (und griffige Anfahrkanten)
- möglichst lückenlose Kette von Festhaltenmöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeuges
- ausgewiesene Vorrangsitze für mobilitätseingeschränkte Reisende (im niederflurigen Bereich und möglichst in Türnähe)
- ausreichend dimensionierte und ausgestattete Mehrzweckfläche
- Mindestbemessungen für Rollstuhlplatz: $\geq 130 \times 80$ cm (L x B), gemäß den Technischen Forderungen sollen die Abmessungen jedoch mit 140×90 cm ausgebildet sein
- Berücksichtigung einer Rangier-/ Bewegungsfläche von mind. 150×150 cm
- visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite
- Dresden: fahrzeuggebundene Außenlautsprecher für BLIS
- visuelle und akustische Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges

Linienbusse mit mehr als 22 Fahrgastsitzen

Fahrzeuge zur Beförderung von Personen mit mehr als 22 Fahrgastsitzen werden gemäß EG-Verordnung in drei Klassen eingeteilt: ³

Klasse I:

Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen

Klasse II:

Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind; die Beförderung stehender Fahrgäste wird im Gang ermöglicht oder/ und in einem Bereich der nicht größer als der Raum von zwei Sitzbänken ist

Fahrzeuge der Klasse III, welche ausschließlich für die Beförderung von sitzenden Fahrgästen gebaut sind, werden im Busverkehr des Verbundraumes nicht eingesetzt

- Ausstattung/ Bauweise der Fahrzeuge muss mindestens der EU-Richtlinie entsprechen ²

³ vgl. Verordnung (EG) 661/2009 i.V.m. UN-ECE Regelung 107

- Einstiegshöhe an mind. einer Betriebstür ≤ 25 cm über Fahrbahnniveau oder ≤ 27 cm an mind. zwei Betriebstüren (zum Erreichen der Werte ist der Einsatz von Absenkeinrichtungen erlaubt) ⁴, wobei die favorisierte Lösung eine Restschwelle von max. 5 cm ist (in begründeten Ausnahmefällen – bei nicht gerade anfahrbarem Halteplatz – kann davon bis max. 8 cm abgewichen werden)
- Rampe, bei Hochflurbussen Hublift
- Niederflurfahrzeuge mit Absenkautomatik (Kneeling)
- ausreichend bemessene Türbreiten
- der Fahrzeuggröße angemessene Anzahl an Rollstuhlplätzen (mind. 1) – gemäß den technischen Forderungen sollten im Regelfall 2 Rollstuhlplätze zur Verfügung stehen
- optische Informationsübermittlung (innen und außen)
- akustische Informationsübermittlung (innen, perspektivisch auch außen)
- kontrastreiche Innenraumgestaltung
- ausreichend und leicht erreichbare Haltewunschtaasten

Anforderungen an ÖPNV-Zugangsstellen

Nachfolgend werden Anforderungen an die Ausgestaltung von ÖPNV-Zugangsstellen definiert, welche als Empfehlungen an die zuständigen Baulastträger zu verstehen sind. Durch diese Mindestanforderungen wird langfristig eine für den Fahrgast einheitliche Haltestelleninfrastruktur im VVO geschaffen. Des Weiteren kann somit auch sichergestellt werden, dass der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge umfänglich wirksam werden kann. In der Wechselwirkung Fahrzeug – Haltestelle werden als Restschwelle 5 cm (bis maximal 8 cm im Ausnahmefall bei nicht gerade anfahrbarem Halteplatz) toleriert.

Bushaltestellen

- stufenfreier Zugang zum Bussteig/ zur Wartefläche mit ausreichender Breite und Neigungsverhältnissen
- Bordabsenkung an Hauptzu- und -abgangswegen auf 3 cm
- erhöhter Busbord gegenüber Fahrbahn
- im Stadtverkehr mit 100% Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit fahrzeugseitiger Einstiegshilfe und/ oder Kneeling-Funktion mind. 18 cm, angestrebt werden sollten 20 – 23 cm hohe Busborde
- im Regionalverkehr sind Bordhöhen bis 21 cm bei gerade anfahrbaren und 18 cm bei allen anderen Haltestellen vorzusehen

⁴ Für die Busförderung des Freistaates Sachsen wurden durch das LaSuV Anforderungskriterien an Linienbusse veröffentlicht. Das dort angegebene Kriterium zur Einstiegshöhe bei Niederflurbussen (2 Einstiege mit max. 280 mm mit Kneeling) überschreiten die EU-Vorgaben für die Fahrzeugklasse I und müssen dementsprechend angepasst werden!

- ebenfalls möglich sind Busborde mit differenzierten Höhen, z.B. Teilerhöhung im Bereich der 2. Bustür möglich
- Einsatz von Formsteinen (Buskapsteine) um ein spaltarmes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen und das Rollmaterial zu schonen
- visuell kontrastreiche Markierung der Bussteigkante (z.B. in Bordsteine integriert)
- einbauten- und hindernisfreie Mindestbreite ab Bussteigkante: mind. 1,50 m (im Einzelfall, z.B. bei beschränkten Platzverhältnissen, kann die Anforderung unterschritten werden, eine Mindestbreite von 90 cm ist jedoch sicherzustellen)
- Berücksichtigung einer Bewegungsfläche wenigstens im Bereich der zweiten Fahrzeugtür von mind. 1,50 x 1,50 m (bei aktivierter fahrzeugseitiger Einstiegshilfe wird eine Mindestbreite der Wartefläche von $\geq 2,50$ m (Rampe) und $\geq 2,90$ m (Hublift) ab Bussteigkante benötigt)
- befestigte und ebene Wartefläche mit rutschfester, fugenarmer und erschütterungsarmer Oberflächengestaltung
- taktiles Leitsystem innerhalb des Haltestellenbereichs; vorzugsweise sollten Bodenindikatoren nach DIN 32984 eingesetzt werden um ein einheitliches System herzustellen (ggf. können auch andere taktil erkennbare Elemente verwendet werden, wenn diese als Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte begreifbar sind); im Landkreis Bautzen ist einheitlich das Handbuch „IM DETAIL – Taktiler Leitsystem im Verkehrsraum“ (erhältlich unter ISBN 978-3-00-048276-2) anzuwenden
- bei Doppelhaltstellen Leitstreifen unbedingt erforderlich
- Auffindstreifen zur Haltestellenstandortkennzeichnung
- Einstiegsfeld zur Einstiegszonenmarkierung
- ausreichende Beleuchtung der Haltestelle (direkt oder indirekt)

Zugangsstellen zur Straßenbahn in der LH Dresden (bzw. Kombination Bus-Straßenbahn)

- stufenfreier Zugang zum Bahnsteig/ zur Wartefläche
- Bordabsenkung im Zugangsbereich der Haltestelle auf 3 cm
- soweit erforderlich: signalgeregelte gesicherte Gleisüberquerung
- Bauausführung der Haltestellen gemäß Standardhaltestellenprojekt der DVB AG
- Bahnsteig erhöht (auf 23 cm) gegenüber Fahrbahn bzw. Ausbildung der Haltestelle als überfahrbares Kap
- Einsatz von Formsteinen (Kombiborde bei kombinierten Bus-Straßenbahnhaltestellen) um ein spalt- und stufenarmes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen
- visuell kontrastreiche Markierung der Bahn-/ Bussteigkante (z.B. in Bordsteine integriert)
- Mindestbreite ab Bahnsteigkante gemäß Standardhaltestellenprojekt Straßenbahnbahn
- Berücksichtigung einer Bewegungsfläche wenigstens im Bereich der „Rollstuhl-Fahrzeugtüren“ von mind. 1,50 x 1,50 m
- taktiles Leitsystem innerhalb des Haltestellenbereichs; vorzugsweise sollten Bodenindikatoren nach DIN 32984 eingesetzt werden um ein einheitliches System herzustellen
- ausreichende Beleuchtung der Haltestelle (direkt oder indirekt)
- befestigte und ebene Wartefläche mit rutschfester, fugenarmer und erschütterungsarmer Oberflächengestaltung

Zugangsstellen im SPNV

Der Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr) unterliegt dem AEG. Die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 PBefG kommen im schienengebundenen Personenverkehr daher nicht zum Tragen. Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 EBO sind Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

Durch diese Programme werden konkrete Festlegungen über zu erfüllende Anforderungen der Barrierefreiheit an Bahnanlagen und Fahrzeugen getroffen. Darüber hinaus erfolgt auch eine Festlegung entsprechender Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung. Die wichtigsten Festlegungen enthält das Mobilitätsprogramm der Deutschen Bahn AG: (Stand Dezember 2011). Hierin ist unter anderem für den Bereich Personenbahnhöfe vereinbart, dass wesentliche Verbesserungen der Barrierefreiheit der Stationen durch folgende Elemente erreicht werden:

- Erhöhung des Bahnsteiges (55, 76 oder 96 cm Höhe)
- Einbau von Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen
- stufenfreie Anbindung mittels Gehwegen, Aufzügen oder langen Rampen

Im SPNV des Verkehrsverbundes Oberelbe kommen ausschließlich Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm zum Einsatz, so dass auch die Bahnsteighöhen darauf abzustellen sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die DB Station&Service AG bei allen Maßnahmen und Bauprojekten auf die enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit Bund, Ländern, Kommunen und Behindertenverbänden vor Ort angewiesen ist. Die Bauausführung bei Neu- und Umbaumaßnahmen erfolgt unter Zugrundelegung der Bestimmungen nach TSI PRM.

Durch die Konstruktionsweise (z.B. Wagenbodenhöhe, Fahrzeugbreite, Türbreite, etc.) der Fahrzeuge im schienengebundenen Personenverkehr gibt es unterschiedliche Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur. Durch die Bauweise des Bahnsteiges kann nur der Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig beeinflusst werden. Im VVO kommen im SPNV nur Fahrzeuge mit 55 cm Einstiegshöhe zum Einsatz, weshalb eine Bahnsteighöhe an den SPNV Zugangsstationen von 55 cm als Regelbauweise anzusehen ist. Bedingt durch den verbundübergreifenden Nahverkehr sowie den Fernverkehr verkehren teils aber auch Fahrzeuge mit davon abweichender Einstiegshöhe.

Das Bauregelwerk der DB Station&Service AG „Richtlinie Ril 813 – Personenbahnhöfe planen“ wird entsprechend europäischer Vorschriften und weiterentwickelten nationalen Normen aktualisiert und ist für Neu- und Umbauten anzuwenden. Allgemein können folgende Anforderungen als Mindeststandards für Verkehrsstationen (Zugangsstellen im SPNV) angenommen werden:

- Erreichbarkeit/ Verkehrswege zu den Bahnsteigen über
- Treppen und stufenfrei über Rampe und/ oder Aufzug
- Ausführung von Treppen, Rampen und Aufzügen entsprechen den geltenden Regelwerken
- einbauten- und hindernisfreie Mindestbreite Bahnsteig gemäß der geltenden Regelwerke; abhängig von den örtlich zulässigen Geschwindigkeiten; Berücksichtigung eines Gefahrenbereichs
- Ausstattung mit bodenindikatorbasierten Leitsystemen
- barrierefreie Oberflächengestaltung gemäß TSI PRM

- ausreichende Beleuchtung der Haltestelle (direkt oder indirekt)

zusätzliche Anforderungen an ÖPNV-Verknüpfungsstellen

Ergänzend zu den Anforderungen an ÖPNV-Zugangsstellen (differenziert nach Verkehrsträgern) sollen für Verknüpfungsanlagen des ÖPNV folgende Standards berücksichtigt werden:

- stufenlose Erreichbarkeit aller Zugänge
- lückenloses, bodenindikatorbasiertes Leitsystem
- visuelles Wegeleitsystem in einfacher Sprache bzw. mittels Piktogrammen
- ggf. dynamische Fahrgastinformationssysteme mit Text-to-Speech-Funktion (jedoch unter Beachtung der zunehmenden Verbreitung von Smartphones)
- Wetterschutzanlagen
- Sitzmöglichkeiten
- direkte Beleuchtung

Anforderungen an die Informationsgestaltung und -ausstattung

Hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung von Printmedien bzw. Auskunftssystemen soll ein separates verbundweites Programm initiiert werden, welches beispielsweise Qualitätsanforderungen zu folgenden Punkten beinhaltet:

- Layout von Aushangfahrplänen an Haltestellen
- Layout von Fahrplanbüchern
- Weiterentwicklung von barrierefreien mobilen Anwendungen
- Weiterentwicklung eines verbundweiten Auskunftssystems zu barrierefreien Reisemöglichkeiten

Informationen werden visuell, akustisch oder taktil erfasst. Fahrgastinformationen sind barrierefrei einzustufen, wenn sie entsprechend dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ gestaltet sind. „Das für die Barrierefreiheit zentrale Zwei-Sinne-Prinzip besagt, dass vom Grundsatz her bei allen wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen.“⁵

So können beispielsweise Informationen in Textform auch als Sprachinformationen angeboten werden (oder umgekehrt). Akustische Signale können auch visuell angezeigt werden bzw. umgekehrt.

Gemäß DIN 18040-3 können Fahrgastinformationen an öffentlich zugänglichen Anlagen des Personenverkehrs auch ausdrücklich barrierefrei über mobile Endgeräte wie z.B. Smartphones vermittelt werden. Dieses erscheint insbesondere in der flächigen Versorgung

⁵ FGSV (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA); S.24

außerhalb der verdichteten Strukturen (also im kleinstädtischen und ländlichen Bereich) als der geeignetere Ansatz, um zukünftig an allen ÖPNV-Zugangsstellen ein barrierefreies Echtzeit-Informationssystem zur Verfügung zu stellen. Folgende grundlegende Anforderungen sind bei der Fahrgastinformationsgestaltung und Informationsbereitstellung zu berücksichtigen:

- visuell kontrastreiche Gestaltung
- Vermeidung von Spiegelungen und Blendungen
- Einsatz geeigneter Schriftarten
- an die Örtlichkeiten angepasste Schriftgrößen
- stufenlose, hindernisfreie Erreichbarkeit von stationären Informationen
- Vorhaltung einer ausreichend bemessenen Bewegungsfläche vor stationären Informationen (mind. 1,50 x 1,50 m)
- Anbringung von stationären Informationen in mittlerer Sichthöhe ~ 130 cm bzw. über Kopf ($\geq 1,60$ m) mit Neigungswinkel und angepasster Schriftgröße
- Berücksichtigung des „Zwei-Sinne-Prinzips“

Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Zur Haltestellenausstattung gehören optional insbesondere solche Merkmale, wie

- Sitzmöglichkeiten
- Wetterschutzeinrichtungen
- Bedienelemente (z.B. Fahrkartenautomaten)
- Beleuchtung
- Fahrradbügel
- Toilettenanlagen (evtl. an Übergangsstellen)

Diese Elemente (mit Ausnahme einer ausreichenden Beleuchtung) erhöhen den Komfort an Haltestellen und sind nicht zwingender Bestandteil der Barrierefreiheit. Sie stellen aber insbesondere für körperlich Behinderte oder ältere Personen besonders wichtige Ergänzungen zur Nutzbarkeit des ÖPNV dar und sollten zumindest an ausgewählten Haltestellen (z.B. Übergangsstellen) auch angestrebt werden. Fahrradbügel sind auch unter dem Aspekt des konkurrierenden Platzbedarfes im Fahrzeug (Fahrrad vs. Rollstuhl etc.) zu verstehen.

An ZOB und Verknüpfungspunkten sollten barrierefreie WC`s vorgesehen werden.

Die konkrete Ausstattung sollte unter Berücksichtigung der jeweiligen Haltestellenbedeutung sowie der jeweiligen örtlichen Randbedingungen und Besonderheiten erfolgen, z. B. in Anlehnung an die Erschließungsfunktion in Tabelle 43 oder die Gesamtbedeutung der Haltestellen gemäß Tabelle 45. Die abschließende Ausstattung der Haltestellen wird unter Beachtung spezifischer kommunaler Regelungen in einer gesonderten Ausarbeitung festgelegt.

Unabhängig davon ergeben sich konkrete technische Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit aus den einschlägigen Normen, z.B. für Sitzmöglichkeiten, Wetterschutzeinrichtungen oder Bedienelemente aus der DIN 18040-3 oder für barrierefreie Toilettenanlagen aus der DIN 18040-1.

Spezielle Anforderungen der LAG Sachsen an ÖPNV-Zugangsstellen

Im Rahmen des durch den Freistaat Sachsen geförderten Projektes „ÖPNV/SPNV für alle“ wurden weitere technische Forderungen erarbeitet, dies betrifft gemäß Anlage 23.2 insbesondere:

- ÖPNV-Infrastruktur (ÖPNV-Zugangsstellen)
- Fahrzeugausstattung
- Fahrgastinformationen
- Regelungen zur Anmeldung von Individualfahrten und
- Hilfsmittel

Darauf aufbauend wurden Mindestanforderungen an ÖPNV-Zugangsstellen definiert. Die darin enthaltenen Kriterien weichen zum Teil von den gesetzlichen Forderungen bzw. geltenden nationalen Normen ab, sollten aber im Bediengebiet des VVO angestrebt bzw. umgesetzt werden, wenn dadurch keine erheblich finanziellen Mehraufwendungen entstehen (wobei 10% Mehraufwand als vertretbar angesehen werden). Die geltenden gesetzlichen Richtlinien bzw. Normen sollten grundsätzlich als Mindeststandards betrachtet werden. Generell gelten Haltestellen aber auch dann als (vollständig) barrierefrei, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse nur der Mindeststandard gemäß DIN umgesetzt wird.

Merkmal		Forderung	Normvorgaben/ gesetzliche Vorgaben
Zugang	Rampenbreite	mind. 175 cm*	mind. 120 cm
	Türen	selbstöffnend/ -schließend	leicht zu öffnen und zu schließen
Rangier-/ Wendefläche		mind. 200 x 150 cm	mind. 150 x 150 cm
Stellplatz für Rollstuhl an Haltestelle		mind. 140 x 90 cm (L x B)	mind. 150 x 150 cm

Tabelle 40: optionaler Standard gemäß LAG Sachsen

(* insbesondere Begegnung von Rollstühlen bei langen Rampen ermöglichen)

Des Weiteren benennt die LAG auch Ausstattungskomponenten für ÖPNV-Zugangsstellen (wie bspw. Anzahl Sitzgelegenheiten, Ausstattung mit Echtzeitinformationen), u.a. auch differenziert gemäß der Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen (Anlage 23.2).

4.7.4 Barrierefreier Haltestellenausbau

Herangehensweise zur Ermittlung von Ausbauprioritäten

Nachfolgend wird eine im Rahmen dieses Projektes entwickelte Methodik zur Kategorisierung und Priorisierung beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen beschrieben. Dabei ist es relativ unabhängig, ob diese auf das Gebiet einer Gemeinde, Verwaltungsgemeinschaft, den Landkreisen, oder das gesamte VVO-Verbandsgebiet angewendet wird. Für den VVO bzw. ggf. auch die Landkreise können im Ergebnis der Ableitung der Ausbauprioritäten auch Fördermodalitäten zum Setzen entsprechender Anreize für die Gemeinden genutzt werden. Grundsätzlich werden drei verschiedene analytische bzw. konzeptionelle Schritte durchlaufen,

bevor dann die sukzessive Realisierung gemäß den abgeleiteten Prioritäten erfolgen kann. Die einzelnen Schritte werden nachfolgend differenziert beschrieben.

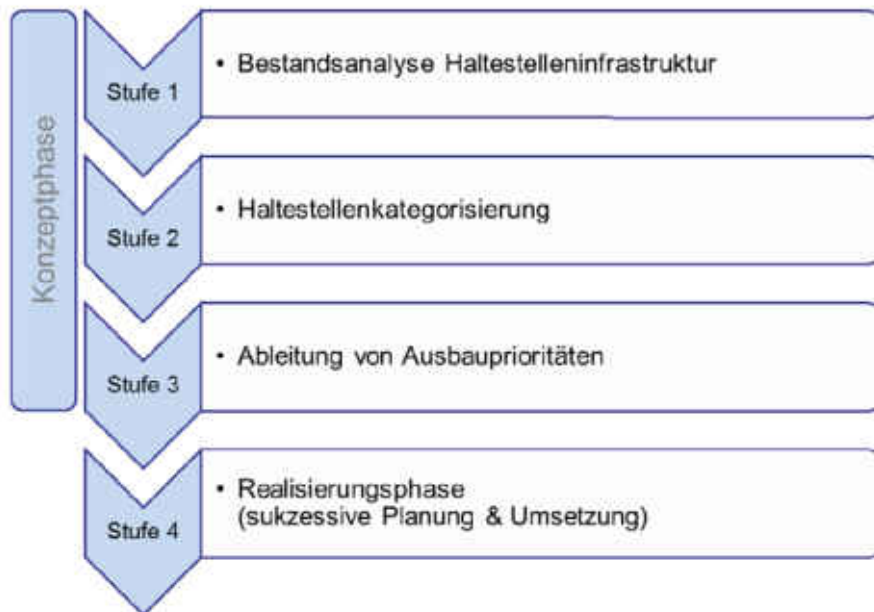


Abb. 48: empfohlene Herangehensweise zur Umsetzung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum Oberelbe

Bestandsanalyse Haltestelleninfrastruktur

Im Vorfeld der 2017/ 2018 durchgeführten verbundweiten Haltestellenerfassungen wurden Vorgaben der Erhebungskriterien und Fotodokumentation bezüglich der Belange der Barrierefreiheit erstellt und in der Erhebung berücksichtigt. Im Ergebnis wird ein Haltestellenkataster vorliegen, welches Auswertungen in verschiedenen Kriterienkonstellationen ermöglicht.

Jede erhobene Haltestelle ist hinsichtlich der Barrierefreiheit (baulich/ informationsseitig) zu bewerten. Der bauliche Ausbaugrad wird gemäß der LAG Sachsen differenziert in barrierefrei (ohne Hilfe nutzbar), eingeschränkt barrierefrei (eingeschränkt nutzbar) und nicht barrierefrei. Teilweise wurden aber weitere Differenzierungen vorgenommen, um die Ausbauerfordernisse besser abbilden zu können.

Die Anforderungskriterien an eine „barrierefreie“ Haltestelleninfrastruktur ergeben sich grundsätzlich aus den bereits dargelegten qualitativen Anforderungen. Grundlegende Bewertungskriterien, welche die Barrierefreiheit einschränken oder ausschließen (Ausschluss-Kriterien) können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Merkmal/ bauliche Ausführung			eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei
Zuwegung	Breite	< 90 cm*		X
	Längsneigung	> 6 %		X
	Oberflächen-gestaltung	Stufen/ Schwellen vorhanden rutschig/ uneben/ große Fugen		X
Höhe Bordanschlag Bus ⁶		16 bis <18 cm**	X	
		< 16 cm		X
Bordabsenkung auf 3 cm fehlt				X
taktile Bodenindikatoren fehlen/ Auffindbarkeit der Haltestelle ist nicht gewährleistet				X
Standortmarkierung der Haltestelle durch angehobenen Bordstein mit taktil profilierter Kopfseite			X	
Wartefläche	Bewegungsfläche	< 150x150*** cm		X
	nutzbare Breite ab Bordsteinkante	90 bis 150 cm	X	
		< 90 cm		X

Tabelle 41: wichtigste Ausschlusskriterien hinsichtlich der Barrierefreiheit für Bestandsbewertung (* Mindestwert, ** nur unter der Voraussetzung, dass Busse mit Kneeling-Funktion zum Einsatz kommen und 18 % Rampenneigung eingehalten werden können, *** bis zu 250 cm, wenn Anlegen von Rampen erforderlich)

Haltestellenkategorisierung

Kriterien zur Beschreibung der Haltestellenbedeutung

Um eine Priorisierung von Haltestellen hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus vornehmen zu können, ist eine Einschätzung ihrer Gesamtbedeutung durch Überlagerung der Einzelaspekte Bedeutung im Liniennetz des VVO, spezifische Bedeutung der Haltestelle für mobilitätseingeschränkte Personen in der jeweilig betrachteten Gemeinde sowie die Bedeutung des Gemeindeteils (Bevölkerungsdichte und funktionale Ausstattung) hilfreich.

Für die Bedeutung der Haltestelle im Liniennetz wird nachfolgend jeweils die höchste Funktion einer über sie verkehrenden Linie berücksichtigt. Hierfür werden die im Kapitel 4.2.2 beschriebenen Bedeutungsstufen im Sinne einer Überlagerung gemäß Abbildung 39 verwendet. Dies betrifft jedoch nur Linienüberlagerungen, die ab dieser Haltestelle zum identischen nächsten zentralen Ort verkehren.

⁶ Angaben für Regionalbusverkehr entsprechend Haltestellenklassifizierung der LAG Sachsen (Stand 22.10.2015)


Linienzuordnung/ Taktfolge	Punkte
Verdichtungsnetz, im Regelfall höchstens 15 min (nur SPNV)	4
Grundnetz mit höchster Priorität,  PlusBus-Linie, sonst im Regelfall max. 30 min	3
Außennetz bis 60 min/ bis 120 min	2
Bedarfsnetz, Taktfolge > 120 min bzw. bedarfsgerechtes Angebot ohne ersichtlichen Takt/ Einzelfahrten	1

Tabelle 42: Linienzuordnung nach Funktion im Netz

Die Funktion der Haltestelle im Ortsgefüge ergibt sich aus ihrer Erschließungswirkung. Die in der Tabelle aufgeführten Einrichtungen sollten sich in maximal 400 m fußläufiger Entfernung befinden, um sie der Erschließung einer spezifischen Haltestelle zuordnen zu können. Werden die gleichen Einrichtungen durch mehrere Haltestellen erschlossen, können Abstufungen in der Erschließungsbedeutung vorgenommen werden.

Erschließungsfunktion	Beschreibung/ fußläufig erschlossene Einrichtungen	Punkte
besonders relevant für Mobilitätseingeschränkte	<ul style="list-style-type: none"> • Seniorenwohnheim (betreutes Wohnen) • Ärztehaus/ Krankenhaus, Gemeinschaftspraxis • Behindertenwerkstatt/ Behindertentreffpunkte • Behindertenwohnheim (betreutes Wohnen) • Pflegeeinrichtung in Verbindung mit betreutem Wohnen bzw. Kurzzeitpflege • Seniorenfreizeitzentrum 	4
Verknüpfungsstellen	<ul style="list-style-type: none"> • Übergangsstelle SPNV – Bus • Übergangsstelle Bus – Tram • zentraler Busbahnhof (ZOB) • Haltestelle mit Umsteigefunktion • Haltestelle an P+R-Standorten 	
Erschließungsfunktion 1	<ul style="list-style-type: none"> • Bildungseinrichtung (Kita, Hort, Schule, Hochschule,...) • Verwaltungseinrichtung mit Besucherverkehr • niedergelassener Ärzte (Einzelpraxen, wenn barrierefreier Zugang gewährleistet) 	3
Erschließungsfunktion 2	<ul style="list-style-type: none"> • Freizeiteinrichtung (Kino, Schwimmhalle) • touristische Attraktion (Sehenswürdigkeiten) • Supermarkt/ Einkaufszentrum 	2
Erschließungsfunktion 3*	<p>Haltestellen mit geringem Erschließungsgrad/geringer Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Ortsrandlage • außerhalb von Siedlungsbereichen/ Ortschaften • in reinen Gewerbegebieten 	1

(* Hochstufung bei konkreten Anforderungen möglich, z.B. Gewerbegebiete mit vielen Beschäftigten oder Zugang zu wichtigen Erholungsbereichen außerorts)

Tabelle 43: Einstufung der Erschließungsfunktion einer Haltestelle

Die siedlungsstrukturelle Bedeutung des Ortsteiles, in welchem die jeweils betrachtete Haltestelle liegt, wird nach den folgenden drei Kategorien unterschieden:

Bedeutung	Beschreibung	Punkte
Sehr hoch	vollausgestatteter Versorgungsort oder mehr als 2.500 Einwohner	3
Hoch	teilausgestatteter Versorgungsort oder Einwohnerzahl zwischen 500 und 2.500 Einwohnern	2
nachrangig	keine Ausstattung mit Versorgungsinfrastruktur und weniger als 500 Einwohner	1

Tabelle 44: siedlungsstrukturelle Bedeutung der Gemeindeteile

Die Verteilung der Ortsteile nach Größengruppen und der in den Ortsteilen lebenden Bevölkerung ergibt sich folgendermaßen:

- mehr als zwei Drittel aller Ortsteile im VVO-Gebiet haben maximal 500 Einwohner
- ca. 90 % der Ortsteile haben maximal 2.500 Einwohner
- jedoch leben in den Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern nicht einmal 11 % der Bevölkerung, etwa 70 % jedoch in Ortsteilen mit mehr als 2.500 Einwohnern

Gesamtbewertung der Haltestellenbedeutung

Die Gesamtbedeutung einer Haltestelle ergibt sich durch die Überlagerung der Einstufung für die drei Einzelkriterien. Insgesamt können 11 Punkte erreicht werden.

Gesamtbedeutung der Haltestelle	Beschreibung	Punkte
Sehr wichtig	Haltestellen mit hoher Netzbedeutung in verdichteten Räumen und sehr hoher Erschließungsfunktion	9 - 11
wichtig	Haltestellen mit Linien des Grundnetzes (Stufe I+II) und hoher bis sehr hoher Erschließungsfunktion	7 – 8
durchschnittlich	Haltestellen mit Linien des Grundnetzes (Stufe II) und mittlerer Erschließungsfunktion	4 - 6
Weniger wichtig	Haltestellen im Bedarfsnetz und teilweise Grundnetz (Stufe II) mit geringer Erschließungsfunktion	1 - 3

Tabelle 45: abschließender Bewertungsvorschlag zur Einstufung der Gesamtbedeutung der Haltestellen

Ableitung von Ausbauprioritäten

Durch Verschneidung der Bedeutungsstufe der Haltestellen mit dem aktuellen barrierefreien Ausbaugrad können angestrebte Ausbaureihenfolgen nach Prioritätsstufen abgeleitet werden. Die grundsätzliche Einteilung in Prioritätsstufen ist in der nachfolgenden Tabelle beschrieben:

Prioritätsstufe	
0	bereits barrierefrei
I	vordringlich (kurz- bis mittelfristig)
II	mittelfristig (möglichst bis 2022)
III	nachrangig bzw. nur bei konkretem Bedarf

Tabelle 46: Prioritätsstufen für den Haltestellenausbau

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ausbauprioritäten in Abhängigkeit des aktuellen Zustandes und der Bedeutung der Haltestellen zugeordnet. Zur Ermittlung des Ausbaubedarfs ist eine weitere Differenzierung insbesondere unter Beachtung der Aspekte bauliche bzw. taktile Barrierefreiheit zweckmäßig. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass für sehr wichtige und wichtige Haltestellen die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit höchste Priorität hat. Auch bei durchschnittlich wichtigen Haltestellen ist diese mittelfristig anzustreben. Bei weniger wichtigen Haltestellen wird die Priorität eher nachrangig gesehen, was das grundsätzliche Ziel der Barrierefreiheit aber nicht einschränkt.

Charakteristik derzeitiger Ausbauszustand	Haltestellenbedeutung			
	sehr wichtig	wichtig	durchschnittlich	weniger wichtig
barrierefreie Haltestelle				
davon vollständig barrierefrei ohne Mängel	0	0	0	0
davon vollständig barrierefrei mit geringen Mängeln	II	III	III	III
eingeschränkt barrierefreie Haltestelle				
davon baulich barrierefrei, taktile eingeschränkt	I	I	II	III
davon baulich (eingeschränkt) barrierefrei	I	I	II	III
nicht barrierefreie Haltestelle				
davon mit Bordanschlag > 16 cm	I	I	II	III
davon sonstige	I	I	II	III

Tabelle 47: Ermittlung Ausbaupriorität nach Haltestellenbedeutung und aktuellem Zustand

Die weitere Untersetzung der Kategorien eingeschränkt bzw. nicht barrierefreie Haltestellen ist dem Grunde nach dazu geeignet, den Ausbaubedarf beschreiben zu können. Gegenüber der bisherigen Definition in Anlage 23.2 sind aber weitere Untersetzungen erforderlich, um eine realistische Einschätzung vornehmen zu können. So sind gemäß den Aufnahmen zahlreiche Haltestellen mit Bordanschlägen ≥ 18 cm ausgebaut worden, fallen aber wegen fehlender taktile Elemente und/ oder weiteren Mängeln in die Kategorien eingeschränkt bzw. sogar nicht barrierefrei. Der bauliche Aufwand zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird aber zu einem nicht unmaßgeblichen Anteil dadurch bestimmt, ob erst ein geeigneter

Bordanschlag hergestellt werden muss, was zu umfangreicheren Eingriffen in die straßenbauliche Substanz führt.

Nach der mehr oder weniger schematischen Zuordnung anhand der beschriebenen Kriterien ist in jedem Fall eine Plausibilitäts- und Ausgewogenheitsprüfung durch den Bearbeiter bzw. die jeweilige Gemeinde erforderlich. Diese beinhaltet die nochmalige Prüfung der Datenkonsistenz anhand der Ergebnisse (Plausibilität) sowie die Ergebnisbewertung. So ist es z.B. denkbar, bei hoher Haltestellendichte einzelne Haltestellen in ihrer Bedeutung und damit verbundenen Ausbaupriorität zurückzustufen oder auch begründete Höhereinstufungen vorzunehmen. Dabei sind Rückmeldungen der vor Ort wirkenden Behindertenverbände bzw. Selbsthilfegruppen einzuholen und bei einer modifizierten Einstufung zu berücksichtigen.

Im **Konzept „Barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden“** (siehe Anlage 23.3) sind bezüglich des barrierefreien Haltestellenausbaues **vier Prioritätsstufen** definiert.

Ziele und Handlungsbedarf

Grundsätzliches

Für den langfristigen Planungshorizont wird im Bediengebiet des VVO entsprechend den Vorgaben des PBefG grundsätzlich ein für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefreier ÖPNV angestrebt. Dieses langfristig angelegte Ziel soll kontinuierlich und sukzessive

- in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten aller Beteiligten
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs sowie daraus resultierend
- unter Zugrundelegung von erforderlichen Prioritäten (abgestimmt mit allen Beteiligten)

erreicht werden. Mittelfristig soll möglichst bis 2022 eine barrierefreie Nutzbarkeit des SPNV/ÖPNV entstehen, welche durch das Zusammenwirken eines guten Fahrtenangebotes im Verdichtungsnetz (vor allem SPNV) und im Grundnetz mit seinen ergänzenden, dem Einsatz barrierefreier Fahrzeuge sowie modernen (auch mobilen) Systemen zur Fahrgastinformation einen sehr hohen Grad selbstbestimmter Mobilität auch für körperlich oder sensorisch eingeschränkte Personen bietet.

Der (barrierefreie) Zugang zu den barrierefreien Angeboten aus nicht oder nicht regelmäßig bedienten Ortsteilen ist durch flexible Angebotsformen des ÖPNV sowie unterstützend auch Fahrdienste sicherzustellen. Auch die Förderung von Initiativen der Nachbarschaftshilfe ist in diesem Zusammenhang zweckdienlich.

Aus diesem grundsätzlichen Ziel resultieren mittelfristig insbesondere die nachfolgend beschriebenen Handlungsbedarfe.

Haltestelleninfrastruktur

Die bestehenden Haltestellen im Verbundgebiet werden gemäß ihrer Kategorisierung und der daraus abgeleiteten Priorisierung sukzessive barrierefrei ausgebaut. Hierzu wird derzeit ein **Haltestellenkataster** für die Gemeinden im Verbundgebiet des VVO aufgebaut, in Dresden liegt es bereits vor.

Zukünftig wird angestrebt, dass jeder Ortsteil, welcher auch zukünftig durch den ÖPNV regelmäßig im Linienverkehr bedient wird (Ortsteile im Verdichtungsnetz, Grundnetz mit Ergänzungslinien), über mindestens eine barrierefrei ausgebaute Haltestelle des SPNV oder ÖPNV verfügt. Ausgehend vom derzeitigen Stand der Barrierefreiheit sollen bis zum Stichtag im Jahr 2022 **alle noch nicht barrierefreien Stationen des SPNV mit mehr als 100 Fahrgästen pro Tag** sowie **Bushaltestellen vordringlicher und dringlicher Priorität** barrierefrei ausgebaut werden.

Um eine weitestgehend vereinheitlichte Haltestellenausbildung mit einheitlichen Standards der Barrierefreiheit zu gewährleisten ist ein **Standardhaltestellenprojekt** zu erarbeiten, welches den Planungen verbindlich zugrunde gelegt wird. In Dresden liegt es bereits vor.

Insgesamt ergibt sich ein vordringlicher und mittelfristiger vollständiger Ausbaubedarf an etwa 760 Haltestellen. Darüber hinaus sind an weiteren etwa 200 Haltestellen Umbauten vorzunehmen, um den wichtigsten Standards der Barrierefreiheit zu entsprechen.

Über einen Zeitraum von ca. fünf Jahren ergäbe sich ein Finanzbedarf für den Ausbau aller prioritären Haltestellen von ca. 21 Mio €, die sich etwa hälftig auf die Prioritätsstufen vordringlich und mittelfristig aufteilen. Die aufgeführten Kosten umfassen nur bauliche Maßnahmen, die Ausstattung (Fahrgastunterstände, Fahrgastinformationssysteme etc.) ist in der Aufstellung nicht enthalten.

Heruntergebrochen auf die Gemeinden bedeutet dies, dass pro Jahr zwischen ein bis zwei Haltestellen zu planen und zu bauen wären. Dies dürfte insbesondere die ländlichen Gemeinden hinsichtlich der vorhandenen personellen Ressource an den Rand der Leistungsfähigkeit bringen. Die Landkreise als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV und der VVO prüfen daher, inwieweit auch eine personelle/ organisatorische Unterstützung der Gemeinden bei der Planung der Bushaltestellen von vordringlicher und dringlicher Priorität möglich ist, wodurch auch die bessere Umsetzung von Standards möglich wird und auch besser Synergien genutzt werden können.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktuellen Fassung können im Nahverkehrsplan Ausnahmen hinsichtlich der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit konkret benannt und begründet werden. Hinsichtlich der Haltestelleninfrastruktur ist vor dem Hintergrund des Gesamtbedarfs und der realen Möglichkeiten der Aufgabenträger und der Gemeinden dahingehend Gebrauch zu machen, dass für Haltestellen nachrangiger Priorität vorerst (bis 2022 bzw. bis zum Abschluss des Ausbaus der prioritären Haltestellen) kein barrierefreier Ausbau erfolgt (**Ausnahmetatbestand**).

Fahrzeuginfrastruktur

Grundsätzlich gilt, dass neuangeschaffte Fahrzeuge gemäß den geltenden Richtlinien und Gesetzen barrierefrei gestaltet sind. Das PBefG findet hierbei keine Anwendung bei der Beförderung von Personen mit Eisenbahnen. Unabhängig davon sollen die Fahrzeuge im SPNV ebenfalls so ausgestattet werden, dass eine barrierefreie Nutzung möglich ist.

Der Fuhrpark der Busunternehmen wird schrittweise entsprechend des laufzeitbedingten Austauschs, der finanziellen Möglichkeiten und der Fördermittelbereitstellung durch den Freistaat Sachsen modernisiert. In Stadtbusverkehren sollen bis 2022 ausschließlich Fahrzeuge in Niederflur- bzw. Low-Entry-Bauweise eingesetzt werden. Die Haltestelleninfrastruktur muss dementsprechend weiter angepasst werden.

Des Weiteren wird angestrebt, ein verlässliches Busangebot mit Niederflurfahrzeugen im Kernnetz Barrierefreiheit bis 2022 aufzubauen und in den Fahrplanmedien dementsprechend zu kennzeichnen. Ergänzend zur Fahrzeugneubeschaffung sind bei bestehenden Fahrzeugen Maßnahmen anzuwenden, die die Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte verbessern. Die Maßnahmen können auch als zielführende Zwischenlösungen einen provisorischen Charakter haben.

Der Fuhrpark der Verkehrsunternehmen wird nur schrittweise entsprechend des laufzeitbedingten Austauschs, den finanziellen Möglichkeiten und der Fördermittelbereitstellung durch den Freistaat Sachsen modernisiert werden können. Kommt es hierbei zu Abweichungen zur Fristsetzung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG, sind diese durch die Verkehrsunternehmen als Ausnahmetatbestand zu benennen und zu begründen.

Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sind grundsätzlich gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip vorzuhalten. Bis zum Jahr 2022 sollen optische und akustische Informationen an mindestens allen Verknüpfungsstellen sowie in allen Fahrzeugen bereitgestellt werden. Das Zwei-Sinne-Prinzip, insbesondere die akustische Fahrgastinformation, an ÖPNV-Zugangsstellen kann hierbei auch über mobile Endgeräte praktisch umgesetzt werden.

Hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung von Printmedien bzw. Auskunftssystemen wird angeregt, ein separates verbundweites Programm aufzulegen, welches beispielsweise Qualitätsanforderungen zu folgenden Punkten beinhaltet:

- Layout von Aushangfahrplänen an Haltestellen
- Layout von Fahrplanbüchern
- Weiterentwicklung von barrierefreien mobilen Anwendungen
- Weiterentwicklung eines verbundweiten Auskunftssystems zu barrierefreien Reisemöglichkeiten

Darüber hinaus sollten in Abhängigkeit der Haltestellenkategorie die Qualitätsstandards zur Haltestellenausstattung mit Auskunfts- bzw. Informationssystemen klarer definiert werden. Dieses kann im Zuge der Erarbeitung eines Standardhaltestellenprojektes erfolgen.

Sonstige Aspekte

Die Wahrnehmung der barrierefreien und eingeschränkt barrierefreien Angebote erfordert auch umfassende Kenntnisse der Nutzer einerseits und des Fahrpersonals im ÖPNV andererseits. Schulungen der Nutzer werden durch die LAG Sachsen e.V. angeboten. Die Unterstützung soll auch zukünftig durch den VVO, die Landkreise und die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Die Schulung des Fahrpersonals im ÖPNV hinsichtlich der Aspekte der Barrierefreiheit und den besonderen Anforderungen von körperlich

oder sensorisch eingeschränkten Personen ist durch die Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Zum Schluss wird es aber immer wieder Fälle geben, wo trotz aller Bemühungen um Barrierefreiheit die Hilfe Dritter in Anspruch genommen werden muss. Der Begleitservice der DVB AG setzt hier ein positives und nachahmenswertes Beispiel. Es ist im Weiteren zu prüfen, ob und wie ein vergleichbarer Service um gesamten Verbundraum installiert werden könnte. Dazu sind jedoch umfangreiche Abstimmungen zwischen Gemeinden und Aufgabenträgern erforderlich.

4.8 Infrastrukturkonzept

Die nachfolgend aufgeführten Vorhaben zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur basieren auf dem Beschluss der Verbandsversammlung des ZVOE vom 24.05.2017.

Bei der weiteren Umsetzung des Infrastrukturprogramms stehen die Schaffung zeitgemäßer, funktionaler ÖPNV-Zugangstellen und die nachhaltige Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Zugangs im Vordergrund. Darunter fallen insbesondere stärker frequentierte Bushaltestellen (täglich min. 30 Ein- und Aussteiger pro Haltebereich), einzelne Bike+Ride-Anlagen, Anlagen zur Fahrgastinformation und die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit. Im Anlagenteil 24 sind die Maßnahmen aufgeführt, Vorhaben an Übergangsstellen und Park+Ride-Plätzen sind bereits in den Anlagen 12 und 13 enthalten.

Stationsprogramm

Zur Herstellung der Barrierefreiheit der SPNV-Zugangstellen wurde gemeinsam mit DB Station&Service ein Stationsprogramm erarbeitet. Dieses Programm soll helfen, Planung und Finanzierung der in Anlage 24.3 aufgelisteten Vorhaben mittelfristig abzusichern.

Das Infrastrukturprogramm stellt bezogen auf den Nahverkehrsraum Oberelbe den Investitionsbedarf in den ÖPNV der nächsten Jahre dar und bildet damit die Grundlage für die Abstimmungen mit dem Freistaat Sachsen zur Fortschreibung des Landesinvestitionsprogramms (LIP) sowie zur Sicherung erforderlicher Investitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsverordnung (LuFV).

Weiterentwicklung P+R

Mit dem Ziel einer besseren Auslastung von P+R-Anlagen mit Kapazitätsreserven engagiert sich der VVO gemeinsam mit Kommunen und Straßenbaulastträgern um eine **verbesserte Wegweisung** vom übergeordneten Straßennetz zu den Stationen mit P+R-Anlagen. Dies wurde 2017 in Arnsdorf und 2018 in Klingenberg-Colmnitz umgesetzt.



Foto 13+14: auf Veranlassung des VVO ergänzte P+R-Wegweisung in Arnsdorf

Zukünftig sollen die **Belegungszustände** der P+R-Anlagen in **Echtzeit** erfasst und die Daten über App und Website zur unmittelbaren **Kundeninformation** weitergegeben werden. Zudem können so die Auslastungen in ihren zeitlichen Verläufen statistisch erfasst werden. Dazu werden zunächst die P+R-Plätze in Arnsdorf, Dürrröhrsdorf, Heidenau, Freital-Deuben und –Hainsberg, Ottendorf-Okrilla, Radeberg sowie Radebeul-Ost und –Weintraube mit **Parkensensoren** ausgestattet. Dazu wurde dem ZVOE im Juni 2018 durch das BMVI ein Zuwendungsbescheid des Fördervorhabens „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ übergeben.

Weiterentwicklung B+R

In Übereinstimmung mit Radverkehrskonzepten der Landeshauptstadt Dresden und der Landkreise ist es Ziel des VVO, die Anzahl und Qualität von B+R-Anlagen im Verbundraum weiter zu erhöhen. Das beinhaltet auch besonders sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige E-Bikes und die Berücksichtigung weiterer Fahrzeuge wie z.B. E-Scooter.

Innerhalb des Baukörpers des geplanten Fernbusbahnhofes am Hauptbahnhof/ Wiener Platz in Dresden (siehe Kapitel 4.5) ist ein Fahrradparkhaus mit mehr als 1.000 Stellplätzen geplant.

Antigraffitiprogramm

Zur nachhaltigen Sicherung eines attraktiven Zugangs zum SPNV unterstützt der ZVOE seit 2012 das Antigraffitiprogramm der DB Station&Service AG. Wegen der positiven Effekte wurde das Antigraffitiprogramm im Dezember 2014 auf 52 Stationen ausgeweitet, so dass dann alle Stationen

- der S-Bahnlinie S 1 Meißen Triebischtal – Bad Schandau,
- der S-Bahnlinie S 3 Dresden Hbf – Tharandt,
- auf der Strecke Dresden Hbf – Dresden-Cossebaude – Coswig,
- Richtung Leipzig bis Priestewitz sowie
- Richtung Norden bis Dresden Flughafen/Ottendorf-Okrilla Süd/Radeberg erfasst sind.

Durch das Antigraffitiprogramm hat sich das Erscheinungsbild der Stationen wesentlich verbessert. Zum Erhalt dieses positiven Erscheinungsbildes wurde der bestehende Vertrag bis 2020 verlängert.

Zudem engagiert sich der VVO gemeinsam mit DB Station & Service und den Kommunen für eine Gestaltung von Bahn-Infrastruktur. Nach dem Muster der Gestaltung von Fahrgasttunneln in Bad Schandau, Coswig, Dresden Bischofsplatz und Meißen Altstadt durch lokale Künstler sollen weitere entsprechende Projekte umgesetzt werden, zum Beispiel in Radebeul-Ost.



Foto 15: mit Nahverkehrs- und Stadtmotiven gestalteter Fahrgasttunnel im Bahnhof Coswig

4.9 Tarif

Der VVO-Tarif ist unter Einhaltung des Verbundcharakters mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen weiter zu entwickeln. Neben der durch Kostensteigerungen und Angebotserweiterungen notwendigen Preisfortschreibung gilt es, die Tarifstruktur, das Tarifportfolio sowie die Nutzungsbedingungen den sich wandelnden Fahrgastbedürfnissen anzupassen sowie um neue zielgruppenspezifische Angebote zu erweitern.

In Abhängigkeit des technischen Entwicklungsstandes ist zu prüfen, ob das bestehende Tarifsystem durch einen elektronischen Tarif ergänzt oder gar langfristig ersetzt werden kann, um einerseits Zugangshemmnisse abzubauen und damit die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebotes weiter zu erhöhen und andererseits eine leistungsgerechtere Bepreisung zu ermöglichen als dies heute der Fall ist.

Darüber hinaus sind verbundraumüberschreitende Tarifangebote mit benachbarten Verkehrsverbänden sowie sachsenweite Tariflösungen (z.B. bezüglich der Fahrradmitnahme) auch im Sinne zukünftiger Quelle-Ziel-Beziehungen zu entwickeln. Nach heutigem Stand kann dies sowohl durch Einführung von in mehreren Verbänden anerkannten Tarifprodukten analog dem Ferienticket Sachsen, der Einrichtung eines übergeordneten Tarifs für verbundübergreifende Fahrten analog dem NRW-Tarif („Sachsentarif“) oder der vertrieblichen Zusammenführung verschiedener Tarife auf einem elektronischen Fahrschein erfolgen. All die skizzierten Wege setzen die Kooperation der sächsischen Verkehrsverbände und verbundübergreifend tätigen Verkehrsunternehmen sowie die finanzielle Untersetzung durch den Freistaat Sachsen voraus.

Besonderen Stellenwert hat dabei die Zusammenarbeit mit dem ZVON zur Erarbeitung einer einheitlichen Tarifstruktur für den Landkreis Bautzen.

4.10 Information, Service und Vertrieb

Weiterhin wird die **Webseite** das zentrale Element der digitalen Kundeninformation bleiben, wird jedoch mittelfristig optisch und inhaltlich überarbeitet. Insbesondere sich ändernde Gewohnheiten der Internetnutzer sowie technische Weiterentwicklungen werden diesen Relaunch nötig machen.

Daneben werden die Aktivitäten in neuartigen Systemen verstärkt berücksichtigt, wobei die **Sprachassistenten** eine große Rolle spielen werden. **Innovative Ideen** aus der StartUp-Szene wird der VVO begleiten und ggf. in die eigene Informationslandschaft aufnehmen.

Im Bereich der **mobilen Medien** werden ebenfalls die Entwicklungen begleitet und frühzeitig aufgenommen. Da diese Entwicklungen sich nicht vorhersagen lassen und der VVO nicht alle Informationsnischen bedienen kann, wird die Zusammenarbeit über Partnerschaften immer wichtiger. In diesem Zusammenhang wird der VVO bestimmte Daten in Absprache mit seinen Partnerunternehmen verstärkt als OpenData bereitstellen, damit freiwillige Entwickler ihre Ideen umsetzen können.

Inhaltlich werden die **Fahrplanauskunftssysteme** komplett auf **Echtzeit** umgestellt und auf ganz Deutschland ausgeweitet. In diesem Zusammenhang besteht das Ziel eine deutschlandweite barrierefreie Auskunft anbieten zu können, die auf der Mitarbeit des VVO im Rahmen von DELFI beruht.

Die **stationären DFI** werden nach Bedarf technisch erneuert sowie mit neuen Informationsangeboten versorgt, z. B. Anzeige aktueller Störungen, Gleiswechsel.

4.11 Vermarktung

Die Marketingmaßnahmen im VVO, die in Abstimmung und Ergänzung zu den Maßnahmen der Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, sollen zur Steigerung der Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen führen. Darüber hinaus werden qualitative Ziele wie die Durchdringung des Verbundgedankens „Ein Ticket. Alles fahren.“ oder die Steigerung der Kundenzufriedenheit verfolgt.

Die Kunden erwarten aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung in allen Branchen auch einen Wandel im Bereich des ÖPNV. Dabei zeichnet sich der Trend vom Ticketkauf ausschließlich für Bus und Bahn hin zum Wunsch nach einem ganzheitlichen Mobilitätsdienstleister ab. Mobilitätsangebote wie moovel oder fairtiq sind hierfür bereits bestehende Beispiele am Markt und kombinieren verschiedene Verkehrsangebote. Letztendlich möchte der Kunde schnell, pünktlich, komfortabel und umweltschonend an sein Ziel gelangen. Dies erfordert einen einfachen Zugang zum Angebot von der Information über die Buchung, den Ticketkauf bis hin zur Abrechnung.

Unter Einbeziehung der Ergebnisse aus dem Kundenbarometer wird die Vermarktung von folgenden Zielstellungen geleitet:

- Kommunikation des Verbundgedankens „Ein Ticket. Alles fahren.“ mit dem Ziel der stärkeren Marktdurchdringung
- Fortschreibung eines qualifizierten Kundenservices mit den Verbundverkehrsunternehmen
- Kundenbindung mit dem Ziel, den Modal-Split zugunsten des ÖPNV zu verbessern
- Imageförderung des ÖPNV als moderne, zuverlässige, sympathische und umweltorientierte Mobilitätsalternative
- Steigerung der Fahrgastzahlen sowie der Verbundeinnahmen durch zielgruppengerechte Vermarktung der Verbundangebote einschließlich neuer Tarif- und Verkehrsangebote
- Bekanntheit des VVO in der Region weiterhin positiv beeinflussen

4.12 Verbundstrategie Digitalisierung

Seit Herbst 2017 erarbeitet der VVO eine Strategie, welche die Ziele der Digitalisierung im VVO aufzeigen und einzelne Projekte zur Zielerreichung vorstellen soll. Hierzu wurde eine eigene Projektgruppe ins Leben gerufen. Neben verbundinternen Prozessen stehen u.a. Projekte in den folgenden Themenbereichen im Fokus:

- Fahrgastinformation, z.B. verbessertes Störungsmanagement, barrierefreie Zugänglichkeit von Informationen
- Multimodale Angebote, z.B. Integration von Sharingangeboten
- Tarif- und Vertrieb, z.B. eTarif, eTicket, bargeldloses Bezahlverfahren

4.13 Wirkungsabschätzung der Maßnahmen

Schienenpersonennahverkehr

Die Entwicklung des Leistungsangebotes im SPNV wird durch das Betriebskonzept „Zielnetz 2030“ bestimmt. Die Maßnahmen zur Realisierung dieses Konzeptes, insbesondere die Infrastrukturmaßnahmen zur Beschleunigung des SPNV und die Verdichtungen im Fahrtenangebot werden deutliche Zuwächse der Verkehrsnachfrage im SPNV zur Folge haben. In Tabelle 30 sind im Zeitraum von 2016 bis 2030 Steigerungen der maximalen Querschnittsbelegungen (Mo-Fr) von 24% prognostiziert.

Regionalbusverkehr

Der Regionalbusverkehr in den Landkreisen des Nahverkehrsraumes Oberelbe ist am stärksten von der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung betroffen. Mit Ausnahme des PlusBus-Netzes sowie der direkt auf die Landeshauptstadt Dresden gerichteten Relationen ist von weiter sinkenden Fahrgastzahlen im Ausbildungs- und Berufsverkehr auszugehen.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen zur Entwicklung des PlusBus-Netzes, zur verstärkten Verknüpfung der ÖPNV-Angebote und verbesserten Anschlusssicherung sowie zur Erschließung zusätzlicher Potenziale im stetig anwachsenden Freizeitverkehr kann dieser Entwicklung entgegen gewirkt werden. Mit optimierten, attraktiven ÖPNV-Angeboten sowie verbesserten Zugangsbedingungen sind partiell geringe Fahrgastzuwächse bzw. eine gleichbleibende Verkehrsnachfrage im Regionalbusverkehr zu erreichen.

Stadtverkehr Landeshauptstadt Dresden

Wie im Teil 3 beschrieben, wird für die Landeshauptstadt Dresden aufbauend auf der Strukturentwicklung und auf Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes für das Prognosejahr 2030 gegenüber dem Analysejahr 2013 von einem Anstieg der täglichen Personenwege im ÖPNV von 13% ausgegangen, von 406.000 auf 459.000.

5. Finanzierungskonzept

5.1 Vorbemerkungen

Das im Teil 4 des Nahverkehrsplanes konzipierte ÖPNV-Leistungsangebot stellt eine realistische und finanzierbare Zielstellung für die Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe dar.

Die Erweiterung des Leistungsangebotes im SPNV um 11,8 % gegenüber Status quo und die Einrichtung der derzeit vom ZVOE finanzierten PlusBus-Verkehre ist mit den vom Freistaat Sachsen im Rahmen der aktuell gültigen Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinVO) an den ZVOE ausgereichten Finanzmittel finanziell darstellbar.

Zusätzliche Kosten ergeben sich im Wesentlichen aus externen Effekten wie Preissteigerungen für Personal, Energie und Material. Die hierfür erforderlichen Mittel sind mit Hilfe der nachfolgend beschriebenen, jährlich steigenden Mittelzuweisungen durch den Freistaat Sachsen sowie durch die Gebietskörperschaften zu sichern.

Sollte die tatsächliche Finanzausstattung, insbesondere der finanzielle Umfang der Förderung des ÖPNV seitens des Freistaats Sachsen, nicht den nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen entsprechen, ist eine Umsetzung der im Nahverkehrsplan formulierten Verkehrsangebote und Projekte nicht vollumfänglich möglich. In diesem Fall sind Verkehrsleistungen zu reduzieren als auch Projekte aufzugeben (allgemeiner Finanzierungsvorbehalt).

5.2 Finanzierungsgrundlagen

5.2.1 Allgemeine Aussagen zur ÖPNV-Finanzierung

Gemäß § 7 Abs. 1 Gesetz über den ÖPNV im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) soll der ÖPNV seine Aufwendungen soweit wie möglich selbst erwirtschaften. Die Nutzerfinanzierung über Fahrgeldeinnahmen ist damit ein wesentlicher Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung.

Die Aufteilung der Fahrgeldeinnahme im Nahverkehrsraum Oberelbe auf die einzelnen Verkehrsunternehmen wird satzungsgemäß vom ZVOE vorgenommen.

Im Übrigen sichern die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs seine finanziellen Grundlagen unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Freistaates ab.

In den kommenden Jahren werden sich die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Kosten und Erlöse im Nahverkehrsraum Oberelbe verändern. Stark volatile und tendenziell steigende Energiekosten, aufgrund des demographischen Wandels und des daraus erwarteten Arbeitskräftemangels stark steigende Personalkosten sowie die allgemeine Kostenentwicklung werden steigende Kosten bei der Durchführung des ÖPNV zur Folge haben.

Hinzu kommen Kostenbelastungen durch Investitionen im Zusammenhang mit dem in §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) benannten Ziel der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022.

Die raumstrukturelle Entwicklung führt zu veränderten Fahrgastströmen. In der Region werden die Fahrgastzahlen aufgrund sinkender Einwohnerzahlen weiter zurückgehen, während die Landeshauptstadt Dresden und unmittelbar an die Landeshauptstadt angrenzende Gebiete der Landkreise aufgrund ansteigender Einwohnerzahlen sowie einzelne Relationen, insbesondere die auf Dresden orientierten, Fahrgastzuwächse zu verzeichnen haben werden.

Damit kommt der Förderung des ÖPNV durch die Aufgabenträger weiterhin eine hohe Bedeutung zu. Die Aufgabenträgerschaft bestimmt grundsätzlich die Zuständigkeit für die Finanzierung des ÖPNV. Somit werden die SPNV-Leistungen durch den ZVOE finanziert. Die Finanzierung von Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs, die nicht zum SPNV gehören (straßengebundener ÖPNV), ist Angelegenheit der Landeshauptstadt Dresden bzw. der Landkreise des Nahverkehrsraumes Oberelbe für ihre jeweiligen Gebiete. Davon ausgenommen sind straßengebundene ÖPNV-Leistungen als dauerhafter Ersatz für vom ZVOE abbestellte SPNV-Leistungen (Ersatzverkehre), Ergänzungsverkehre für bedeutende Korridore zwischen der Landeshauptstadt Dresden und dem Umland, soweit diese Ergänzungsverkehre zur Nachtzeit zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr angeboten werden (Nachtverkehre), und die PlusBus-Verkehre. Die Ersatzverkehre, die Nachtverkehre und die PlusBus-Verkehre werden durch den ZVOE finanziert.

Die Finanzverantwortung für die Infrastruktur des SPNV liegt bei der DB Netz AG (Fahrweg), der DB Station&Service AG (Stationen) bzw. den anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV wird aus den Haushalten der Landeshauptstadt Dresden, der Landkreise, der Kommunen sowie von den Verkehrsunternehmen finanziert.

Darüber hinaus unterstützen die Landeshauptstadt Dresden und die Landkreise die Schülerbeförderung entsprechend deren Satzungen durch Erstattung von Beförderungsentgelten.

Finanzierungsinstrumente des ÖPNV

Der ÖPNV ist nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies ist bei der Ausgestaltung der Haushalte der Aufgabenträger angemessen zu berücksichtigen. Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des ÖPNV unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Freistaates Sachsen ab.

Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG fördert der Freistaat Sachsen den ÖPNV durch

a) Zuwendungen, welche aus Bundesmitteln finanziert werden

- nach dem Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) in Höhe der auf den Freistaat Sachsen entfallenden Mittel,
- nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG).

Die bisherigen Regelungen des RegG sind Ende 2014 ausgelaufen und wurden einer umfassenden Revision unterzogen. Mit der bis zum Ende des Jahres 2031 gültigen Neuregelung bleibt die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den SPNV und ÖPNV weiterhin erhalten.

Im Jahr 2016 zahlte der Bund Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 8,2 Milliarden Euro an die Länder. Die Mittel setzten sich aus einem Sockelbetrag in Höhe von 8 Milliarden Euro und einem Aufstockungsbetrag in Höhe von 200 Millionen Euro zusammen. Seit dem Jahr 2017 wird der Gesamtbetrag mit jährlich 1,8 % dynamisiert. Die Höhe und Verteilung der Regionalisierungsmittel ist in § 5 RegG geregelt. Die Verteilung des Sockelbetrags erfolgt auf alle Bundesländer nach den Festlegungen des „Kieler Schlüssels“. Der Aufstockungsbetrag wird mit einem gesonderten, konstanten Verteilungsschlüssel auf die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verteilt. Der „Kieler Schlüssel“ ist ein Zielschlüssel, in den jeweils zur Hälfte die Einwohnerzahl (Stand 2012) und die angemeldeten Zugkilometer (für das Jahr 2015) der Länder einfließen. Ausgehend von der bis zum Jahr 2015 gültigen, konstanten horizontalen Mittelverteilung, findet im Zeitraum von 2016 bis 2031 Jahr für Jahr eine schrittweise Umverteilung der Länderanteile am Sockelbetrag der Regionalisierungsmittel statt, bis im Jahr 2031 der endgültige Zielschlüssel „Kieler Schlüssel“ erreicht ist. Für den Sockelbetrag ergeben sich im Zeitraum der Umverteilung somit je Bundesland jährlich unterschiedliche prozentuale Mittelanteile.

Mit der Revision des RegG wird zudem die Dynamik des Anstiegs der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts begrenzt (§ 5 Abs. 10 RegG). Dementsprechend ist in § 37 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) eine Koppelung der jährlichen maximalen Zuwachsraten für Trassen- und Stationsentgelte der Infrastrukturen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG an die Höhe der jährlichen Zuwachsraten des neuen RegG, also 1,8 %, vorgesehen. Somit ist der in der Vergangenheit eingetretene „Kaufkraftverlust“ der Regionalisierungsmittel infolge einer überdurchschnittlichen Steigerung der Infrastrukturnutzungsentgelte oberhalb der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel nicht mehr gegeben.

Im Betrachtungszeitraum 2018-2025 entfallen auf den Freistaat Sachsen Regionalisierungsmittel des Bundes in folgendem Umfang:

Jahr	RegMittel in Mio. EUR
2018	598,5
2019	593,6
2020	588,3
2021	582,6
2022	584,8
2023	586,9
2024	588,9
2025	590,7

Tabelle 48: Regionalisierungsmittel des Bundes für den Freistaat Sachsen, 2018 bis 2025

Die Ausreichung von Bundesmitteln im Rahmen des GVFG war ursprünglich bis 31.12.2019 befristet. Im Zuge der Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 wurde beschlossen, das GVFG-Bundesprogramm über das Jahr 2019 hinaus unbefristet fortzusetzen. Eine GVFG-Änderung durch Bundesgesetz ist nach aktueller Rechtslage jedoch erst ab dem 01.01.2025 zulässig. Da die Mittelhöhe im GVFG selbst festgelegt ist, verbleibt auch die Mittelhöhe bis Ende 2024 auf dem heutigen Niveau von 333 Millionen Euro. Das Bundeskabinett hat zwischenzeitlich am 02.05.2018 eine Änderung des Grundgesetzes beschlossen, um den Weg für die Erhöhung und Dynamisierung der Mittel des GVFG frei zu machen. Die Mittel im GVFG-Bundesprogramm sollen laut Koalitionsvertrag auf 1 Mrd. Euro pro Jahr angehoben werden. Ab dem Jahr 2021 sollen die Mittel darüber hinaus dynamisiert werden.

Der Bund stellt den Ländern im Rahmen des EntflechtG seit 2007 jährlich Entflechtungsmittel in Höhe von 1,3355 Mrd. Euro für Investitionen in den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV zur Verfügung, wovon jährlich **87,7 Mio. Euro** auf den Freistaat Sachsen entfallen. Die Ausreichung dieser Bundesmittel ist zeitlich befristet und wird planmäßig am 31.12.2019 enden. Im Zuge der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen erhalten die Länder ab 2020 mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes, wodurch die Länder keine finanziellen Einbußen aufgrund des Entfalls des EntflechtG haben. Aktuell ist nicht bekannt, ob der Freistaat Sachsen die ab 2020 zur Verfügung stehenden zusätzlichen Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen per Landesgesetz weiterhin zweckgebunden zur ÖPNV-Finanzierung bereitstellen wird. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde unterstellt, dass die ehemaligen Entflechtungsmittel weiterhin zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stehen.

b) Zuwendungen, welche aus Landesmitteln des Freistaates Sachsen nach Maßgabe des Staatshaushaltsplanes finanziert werden

- nach dem jährlichen Gesetz über einen Finanzausgleich mit den Gemeinden und Landkreisen im Freistaat Sachsen (FAG),
- nach Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV (ÖPNVFinAusG),
- nach § 148 Sozialgesetzbuch IX (SGB IX).

Mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinVO) wird die Verwendung und Aufteilung der nach § 5 Regionalisierungsgesetz dem Freistaat Sachsen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für den Zeitraum bis 2027 geregelt. Im Betrachtungszeitraum 2018-2025 entfallen auf den ZVOE Festbetragszuweisungen des Freistaats Sachsen in folgendem Umfang:

Jahr	Zuweisung in Mio. EUR
2018	119,5
2019	121,2
2020	122,8
2021	125,0
2022	127,3
2023	129,6
2024	131,9
2025	134,3

Tabelle 49: Festbetragszuweisungen des Freistaates Sachsen für den ZVOE, 2018 bis 2025

Im Jahr 2020 führt das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen eine Evaluation der Dynamisierung der den Zusammenschlüssen in den Jahren 2020 bis 2027 zuzuweisenden Festbeträge durch. Dabei prüft es im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen, ob die Dynamisierungsquoten den Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs noch angemessen Rechnung tragen und ob sie angepasst werden sollten. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde unterstellt, dass es im Zuge dieser Evaluation nicht zu einer Veränderung der Zuweisungen an den ZVOE kommt.

Der überwiegende Teil der Regionalisierungsmittel wird den ÖPNV-Zweckverbänden in der gemäß Verordnung konkret bestimmten Höhe insbesondere zur Finanzierung des SPNV bereitgestellt.

Der Einsatz dieser Mittel zur Finanzierung des SPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe erfolgt unter Berücksichtigung der schrittweisen Umsetzung des Betriebsprogramms für das Zielnetz 2030. Die hierfür erforderlichen Mittel sind beim Freistaat Sachsen einzuwerben.

Diese Mittel sind gemäß ÖPNVFinVO durch die Zweckverbände weiterhin auch zu verwenden

- zur Finanzierung von Verkehrsleistungen im straßengebunden ÖPNV,
- zur Abdeckung verbundbedingter Aufwendungen bei Verkehrskooperationen,
- zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen,
- für Beteiligungen an Investitionen im ÖPNV.

Für den Betrieb von Schmalspurbahnen im öffentlichen Personennahverkehr werden den Zweckverbänden zusätzliche Mittel in Höhe der entsprechenden Ausgabeermächtigungen des jeweiligen Haushaltsplanes des Freistaats Sachsen zugewiesen. Die Verteilung der Mittel auf die Zweckverbände ergibt sich aus den in der ÖPNVFinVO genannten Prozentsätzen (ZVOE: 48,06 %). Im Haushaltsjahr 2018 erhält der ZVOE für den Betrieb der [Schmalspurbahnen](#)

4,29 Mio. Euro. In den Planungen des ZVOE wird von einer jährlichen Dynamisierung dieser Mittel von 1,0 % ausgegangen.

Der Freistaat Sachsen finanziert aus dem ihm zugewiesenen Regionalisierungsmitteln zudem die nach dem Gesetz zur Finanzierung des **Ausbildungsverkehrs** im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinAusG) erforderlichen Beträge. Im Jahr 2018 handelt es sich hierbei um einen Festbetrag in Höhe von **61,14 Mio. Euro**. Davon erhalten die Gebietskörperschaften im ZVOE folgende Beträge:

Freistaats Sachsen in folgendem Umfang:

Gebietskörperschaft	Zuweisung in Mio. EUR
Landeshauptstadt Dresden	10,6
Landkreis Bautzen (komplett)	5,0
Landkreis Meißen	4,0
Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	4,2

Tabelle 50: Zuweisungen an die Gebietskörperschaften für Ausbildungsverkehre, 2018

Die danach dem Freistaat Sachsen verbleibenden Regionalisierungsmittel können durch diesen an kommunale Gebietskörperschaften, ÖPNV-Zweckverbände, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen als maßnahmenbezogene Zuwendungen vorrangig für Investitionen im ÖPNV auf der Grundlage des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms gewährt werden.

5.2.2 Finanzierungsmitwirkung des ZVOE

Verbundbedingte Aufwendungen des ÖPNV werden durch den ZVOE getragen.

Darüber hinaus werden im Rahmen des Infrastrukturprogramms des VVO Mittel für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur bereitgestellt. Dieses Programm dient zur Planung der Komplementärfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen und stellt die Grundlage für die Abstimmungen mit dem Freistaat Sachsen zum Landesinvestitionsprogramm dar.

5.3 Finanzierung des SPNV

Die Finanzierung des SPNV erfolgt auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes aber auch durch Fahrgeldeinnahmen und gesetzliche Ausgleichszahlungen.

Durch diese Mittelausstattung wird der ZVOE in die Lage versetzt, den im Rahmen der bestehenden bzw. noch abzuschließenden Verkehrsverträge zu bestellenden Leistungsumfang finanziell abzusichern.

Die SPNV-Leistungen werden im Wettbewerb vergeben. In den Verkehrsverträgen wird neben dem Leistungsumfang das dafür zu entrichtende Bestellerentgelt festgelegt. Die Haushalte der Verbandsmitglieder bleiben davon unberührt.

Im Jahr 2018 werden durch den ZVOE für den SPNV die folgenden Mittel bereitgestellt:

Jahr	Mittel für SPNV Normalspur in Mio. EUR	Mittel für SPNV Schmalspur in Mio. EUR
2018	97,5	4,3

Tabelle 51: durch den ZVOE für den SPNV bereitgestellte Mittel, 2018

5.4 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV

5.4.1 Bestehendes Finanzierungssystem ÖSPV

In ihrer Funktion als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) im Nahverkehrsraum Oberelbe sind die Landeshauptstadt Dresden und die Landkreise Bautzen, Meißen und Sächsische Schweiz - Osterzgebirge für die Bestellung und die Finanzierung des ÖSPV verantwortlich.

Nach dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen wird der ÖSPV im Wesentlichen aus den Fahrgeldeinnahmen finanziert.

Der Freistaat Sachsen gewährt Ausgleichszahlungen für Leistungen der Schülerbeförderung gemäß dem Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV (ÖPNVFinAusG) sowie für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX. Die dafür notwendigen Mittel können den Verkehrsunternehmen über gesetzliche Ausgleichs- und Erstattungsregelungen gewährt werden und belasten nicht die Haushalte der Aufgabenträger.

Weiterhin gleicht der ZVOE Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste der Verkehrsunternehmen aus, die sich aus der Anwendung des Verbundtarifes ergeben. Dafür werden den Verkehrsunternehmen (außer Eisenbahnverkehrsunternehmen) im Jahr 2018 Mittel in Höhe von **6,2 Mio. Euro** bereitgestellt.

Darüber hinaus werden durch den ZVOE mit jährlich **2,8 Mio. Euro** regionale Busverkehre finanziert, die durch die Abbestellung von SPNV-Leistungen erforderlich wurden (Ersatzverkehre). Hinzu kommen jährlich **0,2 Mio. Euro** zur Finanzierung des Nachtverkehrs. Beginnend mit dem Jahr 2018 erfolgt die Finanzierung der sukzessive neu etablierten PlusBus-Verkehre durch den ZVOE. Hierbei werden die im Bus-Grundnetz definierten Buslinien der Kategorien 1 und 2 sowie die Linien 219 und 800 hinsichtlich ihrer Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten auf einen PlusBus-Standard ausgebaut. Hierfür stellt der ZVOE zunächst ein Finanzvolumen von **jährlich 0,83 Mio. Euro** zur Verfügung. Zur dauerhaften Bedienung und zum weiteren Ausbau des PlusBus-Systems ist jedoch eine Finanzierung durch den Freistaat Sachsen erforderlich.

Die Deckungslücke, die sich aus der Differenz zwischen den erzielten Einnahmen und den Kosten der Leistungserbringung ergibt, wird durch Betriebskostenzuschüsse der Gebietskörperschaften kompensiert. Die finanztechnische Handhabung einschließlich der strategischen Entwicklung dieser Zuschüsse obliegt dabei den Gebietskörperschaften.

Darüber hinaus werden von den Gebietskörperschaften Mittel für die Schülerbeförderung zur Erstattung von Beförderungsentgelten bereitgestellt.

Die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Freistaat Sachsen wurde 2008 per Gesetz neu geregelt (ÖPNVFinAusG). Der Freistaat Sachsen unterstützt die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs (ehemalige „45a-Mittel“) mit einem jährlichen Festbetrag. Der Umfang dieser Finanzmittel deckt aber lediglich rund 76 % des Ausgleichsanspruches der Verkehrsunternehmen, verglichen mit § 45a PBefG.

Darüber hinaus sind die Kosten und Zuschusshöhen des ÖPNV im ländlichen Raum stark von der Ausgestaltung der Schülerbeförderungssatzungen der einzelnen Landkreise abhängig.

5.4.2 Notwendige Fortentwicklung des Finanzierungssystems ÖSPV

Unter 4.4.4 ist eine notwendige Fortentwicklung des Finanzierungssystems des integrierten ÖPNV (SPNV/Stadtverkehr/Regionalverkehr) im Verbundgebiet begründet.

Dabei sind u. a. sowohl Aspekte der Einnahmeaufteilung, der Aufwandsentwicklung, der Fördersysteme, der Zuständigkeiten und des Steuerrechts zu beachten.

Bei einer verbundweiten Einführung und Fortentwicklung alternativer Bedienformen ist eine manuelle Disposition durch einzelne Verkehrsunternehmen nicht mehr möglich (Kapitel 1.5.8). Der Aufbau und die Finanzierung eines verbundeinheitlichen Dispositionssystems ist deshalb die Voraussetzung für die zukünftige Rolle des VVO (auch) als Mobilitätsdienstleister im Verbandsgebiet.

5.5 Finanzierung von Investitionsmaßnahmen

5.5.1 Aussagen zur Förderung

Zur Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV fördert der Freistaat Sachsen Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur mit Zuwendungen nach Maßgabe des sächsischen Staatshaushaltsplanes sowie mit Zuwendungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) und dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG).

5.5.2 Landesinvestitionsprogramm Freistaat Sachsen

Die Förderung von Investitionen im ÖPNV erfolgt auf der Grundlage des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms gemäß § 6 ÖPNV-Gesetz. Im Jahr 2018 ist das ÖPNV-

Landesinvestitionsprogramms mit einem Betrag von **136,7 Mio. Euro** dotiert. Die mit diesem Programm unterstützten Investitionsmaßnahmen lassen sich zu vier Bereichen zusammenfassen:

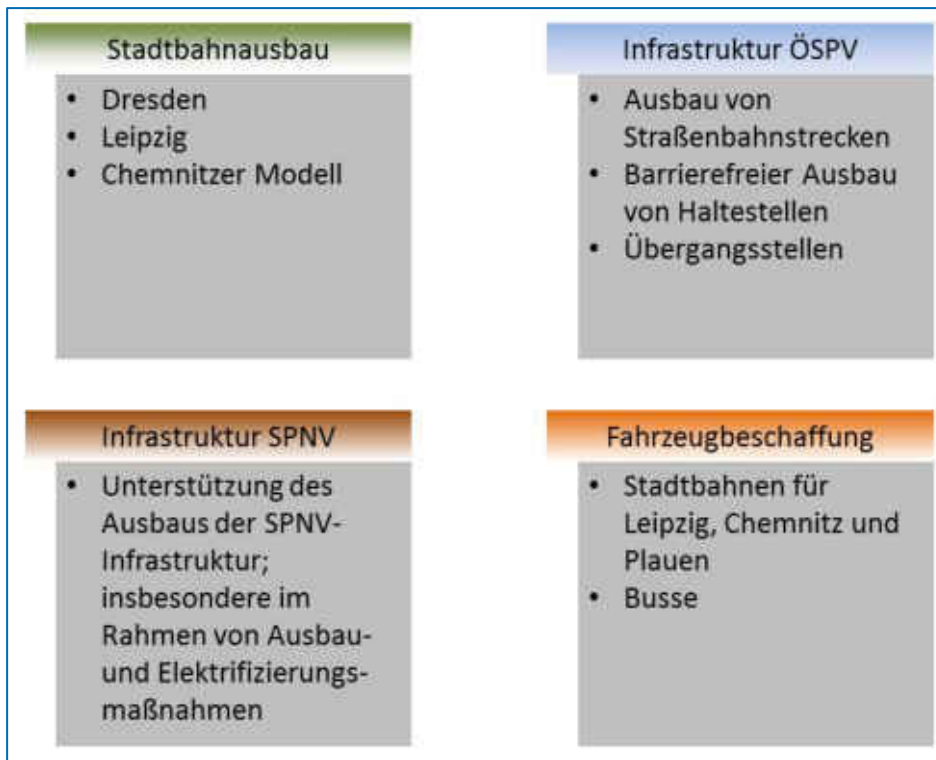


Abb. 49: Säulen des Landesinvestitionsprogrammes und korrespondierende Schwerpunktaufgaben, Quelle: SMWA

Die Mittelverteilung auf die vier Säulen stellt sich wie folgt dar:

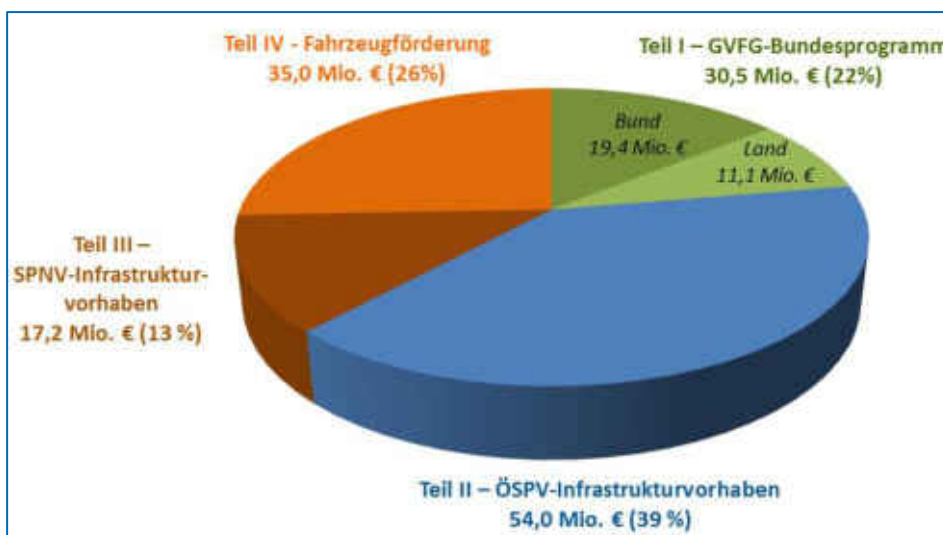


Abb. 50: Mittelverteilung der Säulen des Landesinvestitionsprogrammes für 2018, Quelle: SMWA

Auf den Nahverkehrsraum Oberelbe entfällt ein Anteil von **38,4 Mio. Euro**, der für folgende Maßnahmen eingesetzt wird:

- Stadtbahnvorhaben der DVB AG,
- Erneuerung von Gleis- und Fahrleitungsanlagen der DVB AG,
- Um- und Ausbau Straßenbahnbetriebshof der DVB AG,
- barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Dresden,
- Verbundeinheitliche Haltestellenbeschilderung im ländlichen Raum,
- Errichtung bzw. Erweiterung von P+R-Plätzen,
- barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Meißen und im Regionalverkehr,
- grundhafter Ausbau Lokomotivwerkstatt der Weißeritztalbahn,
- Förderung von 8 neuen Bussen für den Stadt- und Überlandverkehr.

Die Finanzierung der Zugangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV liegt in der Verantwortung der Kommunen und kann nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG) gefördert werden.

Insgesamt werden damit die Investitionen der ÖPNV-Zweckverbände, Kommunen und Verkehrsunternehmen in Zugangsstellen und Übergangsstellen umfangreich durch Zuwendungen unterstützt.

Das betrifft den Aus- und Neubau von Buswartehäuschen, zentralen Omnibusbahnhöfen, Übergangsstellen Bus/Bahn, Eisenbahnhaltepunkten und Bahnhöfen, P+R-Plätzen sowie separaten Fahrradabstellanlagen.

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde davon ausgegangen, dass die Mittel aus dem Landesinvestitionsprogramm mindestens in bisheriger Höhe dauerhaft zur Verfügung stehen. Bei ausbleibender Förderung ist die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und auch die Herstellung der Barrierefreiheit gefährdet.

5.5.3 Infrastrukturprogramm des VVO

Schwerpunkte der Finanzierungsaufgaben des ZVOE sind die Verbesserung der Verknüpfung zwischen SPNV und ÖSPV sowie die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Stationen. Mit dem Infrastrukturprogramm des VVO, das zur Planung der Finanzierung dient und die Grundlage für die Abstimmungen mit dem Freistaat Sachsen darstellt, soll der Abbau physischer Übergangshemmnisse und die Integration der verschiedenen Verkehrsarten unterstützt werden.

Bei der weiteren Umsetzung des Infrastrukturprogramms stehen nunmehr die Schaffung zeitgemäßer, funktionaler ÖPNV-Zugangsstellen und die nachhaltige Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Zugangs im Vordergrund. Darunter fallen insbesondere stärker frequentierte (täglich min. 30 Ein- und Aussteiger pro Haltebereich) Bushaltestellen, einzelne Bike+Ride-Anlagen, Anlagen zur Fahrgastinformation und die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit.

Vor dem Hintergrund der laut PBefG zum 01.01.2022 herzustellenden vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV beginnen die Kommunen und Gebietskörperschaften das Infrastrukturprogramm immer stärker zu nutzen.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit der SPNV-Zugangsstellen wird gemeinsam mit DB Station&Service ein Stationsprogramm erarbeitet. Dieses Programm soll helfen, Planung und Finanzierung der Vorhaben mittelfristig abzusichern.

Das Infrastrukturprogramm stellt bezogen auf den Nahverkehrsraum Oberelbe den Investitionsbedarf in den ÖPNV der nächsten Jahre dar und bildet damit die Grundlage für die Abstimmungen mit dem Freistaat Sachsen zur Fortschreibung des Landesinvestitionsprogramms sowie zur Sicherung erforderlicher Investitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsverordnung (LuFV).

Bei der Umsetzung der Vorhaben kommen die allgemeinen und abgestimmten Grundsätze gemäß der Förderrichtlinien zur Ausstattung der Übergangsstellen und P+R-Plätze zur Anwendung. B+R-Anlagen sind dabei in die Vorhaben grundsätzlich integriert.

Da die Umsetzung des Infrastrukturprogramms der schrittweisen Verbesserung der ÖPNV-Zugangsbedingungen dient, erfüllen damit die darin verankerten Vorhaben grundsätzlich die Voraussetzungen zur Förderung durch den Freistaat Sachsen im Rahmen des Landesinvestitionsprogramms gemäß sächsischem ÖPNV-Gesetz.

5.5.4 Kostenbedarf für die Umsetzung der Konzeption Barrierefreiheit

Der weitere Ausbau der Stationen des SPNV sowie der prioritären Bushaltestellen ist durch die Bereitstellung entsprechender Fördermittel zu begleiten. Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus Beispielgemeinden wurde vorerst folgender überschlägiger **Finanzbedarf** für den Ausbau prioritärer **Bushaltestellen** ermittelt (ohne LH Dresden):

	Anzahl vordringlich/ mittelfristig	Kostensatz je Haltestelle netto in €	Kosten in €
barrierefreie Haltestelle			
vollständig barrierefrei ohne Mängel (Bord \geq 18 cm)			
vollständig barrierefrei mit geringen Mängeln (Bord \geq 18 cm)	63	2.000	126.000
eingeschränkt barrierefreie Haltestelle			
baulich barrierefrei, taktil eingeschränkt (Bord höher \geq 18 cm)	115	5.000	575.000
baulich barrierefrei mit Mängeln (Bordanschlag \geq 18 cm)*	87	10.000	870.000
baulich eingeschränkt barrierefrei (Bordanschlag 15- < 18 cm)	187	25.000	4.675.000
nicht barrierefreie Haltestelle			
nicht barrierefrei mit Bordanschlag < 15 cm	573	25.000	14.325.000
Summe bei Ausbau aller prioritären Haltestelle			20.571.000
Förderbetrag Freistaat Sachsen/ VVO (75 %)			15.428.250
jährlicher Förderbetrag bei 5 Jahren Laufzeit			3.085.650
Eigenanteil Kommunen (25 %)			5.142.750
davon Deckung Eigenanteil Kommune ZVOE (15 %)			3.085.650
verbleibender Eigenanteil Kommunen			2.057.100

Tabelle 52: überschlägige Kostenermittlung für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen vordringlicher und mittelfristiger Priorität, * gilt gemäß Einschätzung LAG Sachsen und der Behindertenbeauftragten im LK Bautzen als nicht barrierefrei

Für die Landeshauptstadt Dresden besteht der folgende Finanzbedarf:

Der Umbau der Bushaltestellen mit Priorität 1 erfordert etwa 16 Millionen Euro. Neben den regulären Umbaumaßnahmen im Rahmen von Straßenbauvorhaben ist ein Sonderprogramm barrierefreie Bushaltestellen in Höhe von etwa 4 Millionen Euro angedacht, davon 1,5 Millionen Euro Eigenmittel der Landeshauptstadt Dresden.

Um zusätzliche Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen, sind im Rahmen des Sonderprogramms vereinfachte Maßnahmen für Bushaltestellen vorgesehen. Diese beinhalten eine Teilanhebung des Haltestellenbereiches bzw. ein Nachrüstprogramm für Auffindestreifen.

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erklärung
a	Jahr
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALB	Anruflinienbus
alita	Anruflinientaxi
ASU	Abgassonderuntersuchung
BB	Brandenburg
Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BLIS	Blindeninformationssystem
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOB	Bayerische Oberlandbahn
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BR	Baureihe
B+R	Bike+Ride
BÜ	Bahnübergang
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe AöR
ČD	České dráhy a.s., Tschechische Bahn AG
DB	Deutsche Bahn AG
DD	Dresden
DELFI	Durchgängige elektronische Fahrplaninformation
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DLB	Die Länderbahn
Dosto	Doppelstockwagen
DVB	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
EBO	Eisenbahnbau- und -betriebsordnung
EC	Eurocity
EG	Empfangsgebäude
EMS	Elektronetz Mittelsachsen
E-Netz	Elektronetz
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ETC	ETC Transport Consultants GmbH Berlin (Consulter)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAG	Gesetz über einen Finanzausgleich mit den Gemeinden und Landkreisen im Freistaat Sachsen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Fpl-km	Fahrplankilometer
FTL	Freital

GRH	Großenhain
GÜ	Grenzübergang
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
h	Stunde
Hbf	Hauptbahnhof
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HDN	Heidenau
Hp	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
HY	Hoyerswerda
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
ISUP	Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH Dresden (Consulter)
IVAS	Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden (Consulter)
IVM	Integriertes Verkehrsmodell
kcw	KCW GmbH Berlin (Consulter)
KIN	Kundenbetreuer im Nahverkehr
KM	Kamenz
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V.
LEB	Landesentwicklungsbericht (Sachsen)
LEP	Landesentwicklungsplan (Sachsen)
LGB	Lößnitzgrundbahn
LH	Landeshauptstadt
LIP	Landesinvestitionsprogramm (Sachsen)
LK	Landkreis
LOS (A bis F)	Level of service, Verkehrsqualität in Stufen A bis F
LSA	Lichtsignalanlage
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LVP	Landesverkehrsplan (Sachsen)
MBR	Müller Busreisen GmbH
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MEI	Meißen
min	Minuten
Mio	Millionen
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MRB	Mitteldeutsche Regiobahn
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
MZ	Mittelzentrum
Nachtv.	Nachtverkehr

NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
OE	Linie der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinAusG	Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV
ÖPNVFinVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (im Freistaat Sachsen)
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
ÖV	öffentlicher Verkehr
OVPS	Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH
OZ	Oberzentrum
OZS	Oberzentraler Städteverbund
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PIR	Pirna
PiV	Partner im Verbund
P+R	Park+Ride
PTV	PTV Transport Consult GmbH Karlsruhe/ Dresden (Consulter)
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBO	Regionalbus Oberlausitz GmbH
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RIE	Riesa
ROG	Raumordnungsgesetz
RVD	Regionalverkehr Dresden GmbH
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
S	S-Bahn
Sa	Samstag
SächsKomZG	Sächsisches Kommunale Zusammenarbeit-Gesetz
SBS	Städtebahn Sachsen
SDG	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft
SEB	Sebnitz
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SL	Stadtverkehr Lübeck
SOK	Schienenoberkante
So+F	Sonn- und Feiertage
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
Strab	Straßenbahn
SVZ	Schwachverkehrszeit
TSI-PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TU	Technische Universität
TÜV	Technischer Überwachungsverein
TVZ	Tagesverkehrszeit
U	Regionallinie in Aufgabenträgerschaft des Bezirkes Ústí/ Tschechien
UN-BRK	Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCDB	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (Consulter)
vci	VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH Dresden (Consulter)
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VGH	Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH
VGM	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH
VG OSL	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
VSE	Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH (bis 2013)
VU	Verkehrsunternehmen
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
WTB	Weißeritztalbahn
ZAST	Zentrale Abfahrtsstelle
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugkm	Zugkilometer
ZVNL	Zweckverband Verkehrsverbund für den Nahverkehrsraum Leipzig
ZVOE	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
ZVON	Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien
I, II, ...XII	Monate Januar, Februar, ... Dezember
I, II, ...V	Qualitätsstufen ÖV-Angebot in der Landeshauptstadt Dresden

weitere Abkürzungen werden bereits im Text direkt bei ihrem Auftreten erklärt.

Anlagenübersicht

- **Anlage 1** - Zentrale Orte im Nahverkehrsraum
- **Anlage 2** - Verbindungsachsen
 - 2.1 Verbindungen der Ober- und Mittelzentren
 - 2.2 Anbindung der Grundzentren an Ober- und Mittelzentren
- **Anlage 3** - SPNV
 - 3.1 Fahrplanangebot im SPNV
 - 3.2 Fahrzeugeinsatz im SPNV
- **Anlage 4** - Fahrplanangebot im Busverkehr
 - 4.1 Dresden
 - 4.2 Landkreis Bautzen (VVO)
 - 4.3 Landkreis Meißen
 - 4.4 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
 - 4.5 Verbundlinien in Nachbarlandkreisen
 - 4.6 Regionalbuslinien im 30- bzw. 60-min-Takt
 - 4.7 Nachtbuslinien
 - 4.8 Weitere Verbundgrenzen überschreitende Regionalbuslinien zu Verknüpfungspunkten im VVO
- **Anlage 5** - Fahrplanangebot im Straßenbahn-/ Stadtbahnverkehr
 - 5.1 Dresden
 - 5.2 Landkreis Meißen
- **Anlage 6** – ÖPNV-Angebot im Stadtverkehr
 - Oberzentren/ Teiloberzentren
 - 6.1 Dresden
 - 6.2 Hoyerswerda
 - Mittelzentren
 - 6.3 Coswig
 - 6.4 Dippoldiswalde
 - 6.5 Freital
 - 6.6 Großenhain
 - 6.7 Heidenau
 - 6.8 Kamenz
 - 6.9 Meißen
 - 6.10 Pirna
 - 6.11 Radeberg
 - 6.12 Radebul
 - 6.13 Riesa
 - Grundzentren und weitere Orte
 - 6.14 Bad Schandau
 - 6.15 Bannewitz
 - 6.16 Neustadt/Sa.

- 6.17 Sebnitz
- 6.18 Weinböhla
- **Anlage 7** - Elbfähren
- **Anlage 8** – Sonderverkehrsmittel
- **Anlage 9** – Übersicht alternativer Bedienformen
 - 9.1 Anruflinientaxi (alita)
 - 9.2 Anrufbus/ Anruflinienbus (ALB)
 - 9.3 Bürgerbus
 - 9.4 Anruf-Sammel-Taxi (AST)
- **Anlage 10** – Grenzüberschreitender Verkehr
- **Anlage 11** – Fernverkehr
- **Anlage 12** – Übergangsstellen
- **Anlage 13** – Weitere Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze
- **Anlage 14** – Tarif
 - 14.1 Einzelfahrscheine
 - 14.2 Tageskarten
 - 14.3 Zeitkarten
 - 14.4 Elbe-Labe-Ticket
- **Anlage 15** – Haltestelleneinzugsbereiche
 - 15.1 Landeshauptstadt Dresden
 - 15.2 Landkreis Bautzen (VVO, im ZVON nur Linien mit VVO-Bezug)
 - 15.3 Landkreis Meißen
 - 15.4 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- **Anlage 16** – Erreichbarkeit der Oberzentren von den Gemeinden (Sollgröße: 90 min)
 - 16.1 Erreichbarkeit Oberzentrum Dresden
 - 16.2 Erreichbarkeit Hoyerswerda (Oberzentraler Städteverbund)
 - 16.3 Erreichbarkeit Bautzen (Oberzentraler Städteverbund)
- **Anlage 17** – Erreichbarkeit der Mittelzentren von den Gemeinden (Sollgröße: 60 min)
 - 17.1 Erreichbarkeit Dresden als Mittelzentrum
 - 17.2 Erreichbarkeit Hoyerswerda als Mittelzentrum
 - 17.3 Erreichbarkeit Mittelzentrum Dippoldiswalde
 - 17.4 Erreichbarkeit Mittelzentrum Freital
 - 17.5 Erreichbarkeit Mittelzentrum Großenhain
 - 17.6 Erreichbarkeit Mittelzentrum Kamenz
 - 17.7 Erreichbarkeit Mittelzentrum Meißen
 - 17.8 Erreichbarkeit Mittelzentrum Pirna
 - 17.9 Erreichbarkeit Mittelzentrum Radeberg

- 17.10 Erreichbarkeit Mittelzentrum Riesa
- **Anlage 18** – ÖPNV-Qualität der Landeshauptstadt Dresden
 - 18.1 Nutzungsintensität und ÖPNV-Qualität
 - 18.2 Haltestelleneinzugsbereiche mit Angabe von Erschließungsdefiziten
 - 18.3 Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV zum Stadtzentrum der LH Dresden
 - 18.4 Verkehrsqualität im Straßenbahn-/ Stadtbahnnetz der LH Dresden
 - 18.5 Verkehrsqualität im Busnetz der LH Dresden
 - 18.6 Abstufungen im Modal-split-Vergleich ÖPNV-MIV auf wichtigen Relationen
- **Anlage 19** – Linienbündel
 - 19.1 Linienbündel für die Landeshauptstadt Dresden
 - 19.2 Linienbündel für den Landkreis Meißen
 - 19.3 Linienbündel für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
 - 19.4 Linienbündel für den Landkreis Bautzen
- **Anlage 20** – Qualitätsstandards der Beförderungsqualität
 - 20.1 Qualitätsstandards: subjektive Sicherheit
 - 20.2 Qualitätsstandards: Pünktlichkeit
 - 20.3 Qualitätsstandards: technische Sicherheit
 - 20.4 Qualitätsstandards: Informationsmanagement und Service
 - 20.5 Qualitätsstandards: Sauberkeit
 - 20.6 Qualitätsstandards: Fahr- und Servicepersonal
 - 20.7 Qualitätsstandards: Fahrzeugqualität (Ausstattung und Design)
 - 20.8 Qualitätsstandards: Infrastrukturqualität
 - 20.9 Qualitätsstandards: Umweltbestimmungen
 - 20.10 Qualitätsstandards: Störungsmanagement
- **Anlage 21** – SPNV-Zielnetz 2030
 - 21.1 Liniensteckbriefe SPNV
 - 21.2 Fahrplanknoten im Sachsentak
 - 21.3 SPNV-Angebotskonzept Zielnetz 2030
 - 21.4 Nachfrageentwicklung im SPNV bei Umsetzung des Angebotskonzeptes Zielnetz 2030
- **Anlage 22** – PlusBus-Linien der Kategorien 1 und 2
- **Anlage 23** – Barrierefreiheit
 - 23.1 Stand und Planung der Barrierefreiheit im SPNV
 - 23.2 Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen und Technische Forderungen „ÖPNV/ SPNV für alle“ gemäß LAG Sachsen e.V. (Stand: 30.08.2017)
 - 23.3 Konzept barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden (Stand: Januar 2019)
- **Anlage 24** – Weitere Vorhaben des Infrastrukturprogrammes
 - 24.1 ÖPNV-Haltestellen

- 24.2 Personenfähren – barrierefreie Zuwegung
- 24.3 Maßnahmen im SPNV-Streckennetz

- **Anlage 25** – Ausblick Fokusthemen der zukünftigen SPNV-Entwicklung
 - 25.1 Fokusthema S-Bahn Elbe-Elster
 - 25.2 Fokusthema S-Bahn Elbe-Lausitz
 - 25.3 Ausblick Strukturmaßnahmen „Kohlekommission“

















Anlage 1 - Zentrale Orte im Nahverkehrsraum






Ort	Gebiets- körperschaft	Besondere Gemeindefunktion	Veränderungen seit letztem NVP einschl. Empfehlungen der 2. Gesamtfort- schreibung des Regionalplanes Oberes Elbtal/ Osterzgebirge Beteiligungsentwurf Stand 09/2017
Oberzentrum			
Dresden	Dresden		
Oberzentraler Städteverbund Bautzen – Hoyerswerda – Görlitz			
Hoyerswerda	Bautzen		
Mittelzentren			
Kamenz	Bautzen		keine Unterscheidung mehr in „Mittelzentrum im Verdichtungsraum“ bzw. „Mittelzentrum als Ergänzungsstandort im ländlichen Raum“
Radeberg			
Coswig	Meißen		
Großenhain			
Meißen			
Radebeul			
Riesa			
Dippoldiswalde	Sächsische Schweiz– Osterzgebirge		
Freital			
Pirna			
Grundzentren			
Bernsdorf	Bautzen		
Großröhrsdorf			
Königsbrück			
Pulsnitz		Bildung	
Wittichenau			
Gröditz	Meißen		neu: Gewerbe
Lommatzsch			
Nossen		Verkehr	neu: Gewerbe, Bildung
Nünchritz			neu: Gewerbe, Tourismus
Radeburg			neu: Gewerbe
Zeithain			neu: Gewerbe
Altenberg	Sächsische Schweiz– Osterzgebirge	Tourismus	neu: Sport
Bad Gottleuba- Berggießhübel		Tourismus	neu: Gesundheit
Bad Schandau		Tourismus	neu: Gesundheit

Glashütte		Gewerbe	
Heidenau			
Klingenberg (bisher Pretzschendorf)			neu: Gewerbe
Königstein		Tourismus	neu: Gewerbe
Neustadt/ Sa			neu: Gewerbe
Sebnitz		Tourismus	neu: Gewerbe, Bildung
Stolpen		Tourismus	neu: Gewerbe
Wilsdruff			neu: Gewerbe, Bildung
Grundzentraler Verband			
Lampertswalde	Meißen	Gewerbe	
Thiendorf			neu: Gewerbe
Schönfeld			
Gemeinden ohne zentralörtliche Bedeutung, aber mit besonderer Gemeindefunktion			
Arnsdorf	Bautzen	Gesundheit/ Soziales	neu aufgenommen
Ottendorf-Okrilla		Gewerbe	
Wachau		Gewerbe	neu aufgenommen
Glaubitz	Meißen	Gewerbe	
Moritzburg		Tourismus	
Weinböhla		Tourismus	
Gohrisch		Tourismus	
Hohnstein		Tourismus	
Lohmen			neu aufgenommen Tourismus
Kreischa			neu: Gesundheit
Rathen		Tourismus	
Tharandt		Bildung	neu: Tourismus














Anlage 2 - Verbindungsachsen


2.1 Verbindungen der Ober- und Mittelzentren

Zentraler Ort	Zentraler Ort	Umsteigefreier SPNV	Anmerkungen	
Verbindung zwischen Oberzentren				
Dresden	Leipzig	SPFV + RE		
Dresden	Chemnitz	RE + RB		
Oberzentrum - Oberzentraler Städteverbund (OZS) Bautzen- Hoyerswerda- Görlitz (eingestuft wie Kategorie MZ - OZ)				
Dresden	Hoyerswerda	RE		
Dresden	Bautzen	RE + RB		
Cottbus	Hoyerswerda	-	 ab 12/2018	
Hoyerswerda	Bautzen	-	 geplant	
Hoyerswerda	Görlitz	RB(Wiederinbetriebnahme)		
Anbindung der Mittelzentren an das Oberzentrum bzw. OZS (Kategorie MZ - OZ)				
Radebeul	Dresden	 + RE + RB		
Coswig		 + RE + RB		
Meißen				
Großenhain		RE + RB	 ab 12/2018	
Riesa		SPFV + RE	VVO-Pendler auch SPFV	
Kamenz		RB		
Radeberg		RE + RB		
Pirna				
Dippoldiswalde		-	 ab 12/2018	
Freital		 + RB		
Kamenz		Hoyerswerda	-	 geplant
Spremberg (BB)			-	 ab 12/2018
Senftenberg (BB)			-	
Weißwasser			-	 geplant
Verbindung zwischen Mittelzentren (Kategorie MZ - MZ)				
Radeberg	Kamenz	RB		
Radebeul	Coswig	 + RE + RB		
Meißen	Coswig			
Meißen	Großenhain		 ab 06/2018	
Meißen	Riesa	-		
Meißen	Döbeln	-	 geplant	
Riesa	Großenhain	-		
Riesa	Döbeln	RB		
Riesa	Oschatz	RE		
Riesa	Elsterwerda/ Bad Liebenwerda (BB)	RB		

Großenhain	Elsterwerda/ Bad Liebenwerda (BB)	RB	
Pirna	Freital	-	 mit Umstieg
Pirna	Dippoldiswalde	-	  mit Umstieg
Freital	Dippoldiswalde	(nur WTB)	 ab 06/2018
Freital	Freiberg	 + RE + RB	
Dippoldiswalde	Freiberg	-	

2.2 Anbindung der Grundzentren an Ober- und Mittelzentren (Kategorie GZ - MZ)









Zentraler Ort	Zentraler Ort	Umsteigefreier SPNV	Anmerkungen
Radeburg	Dresden	-	 ab 12/2018
Bernsdorf	Hoyerswerda	-	
Wittichenau		-	 geplant
Königswartha		-	 geplant
Wittichenau	Kamenz	-	 geplant
Bernsdorf		-	
Königsbrück		-	
Pulsnitz		RB	
Großröhrsdorf	Radeberg	RB	
Bischofswerda		RE + RB	
Radeburg	Großenhain	-	 ab 12/2018
Lampertswalde-Schönfeld-Thiendorf		-	
Lommatzsch	Meißen	-	 ab 06/2018
Nossen		-	 ab 06/2018
Lommatzsch	Riesa	-	
Nünchritz		RE	
Gröditz		RB	
Zeithain		RB	
Heidenau	Pirna		
Stolpen		RB	
Neustadt/ Sa.		RB	
Sebnitz		RB	
Bad Schandau			
Königstein			
Bad Gottleuba - Berggießhübel		-	 geplant
Glashütte	Dippoldiswalde	-	 ab 06/2018
Altenberg		-	 ab 12/2018
Klingenberg		-	

Klingenberg	Freital	 + RB	
Wilsdruff		-	

Anlage 3 SPNV

3.1 Fahrplanangebot im SPNV

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] im VVO	Zugpaare			Betreiber
			Mo-Fr	Sa	So+F	
S-Bahn						
S 1	Meißen Triebischtal - Dresden - Pirna – Schöna	2.228.000	54/41 38/18 a)	40/41 37/17 a)	40/41 36/16 a)	
S 2	Pirna - Dresden Hbf - Dresden Flughafen	710.000	26/39 b)	20/39 b)	0/39 b)	
S 3	Dresden – Tharandt (-Freiberg)	333.000	31/7 c)	20/0 c)	20/0 c)	
S4 (ZVNL)	(Leipzig – Torgau – Elsterwerda – Ruhland) - Hoyerswerda	72.000	8	8	8	
RE						
RE 1	Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Görlitz	174.000	8,5	8,5	7,5	
RE 2	Dresden – Bischofswerda – Ebersbach – Zittau (-Liberec)	188.000	9	9	9	
RE 3	Dresden – Freiberg – Chemnitz – Zwickau – Hof	366.000	17	17	17	
RE 15	Dresden - Großenhain - Hoyerswerda	474.000	9	9	9	
RE 18	Dresden - Großenhain - Cottbus	348.000	8	8	8	
RE 19	seit 09.12.2018: Dresden - Heidenau – Altenberg (bis 08.12.2018 als Wintersportexpress nur nach Bedarf)	11.000	0	1	1	
RE 50	Dresden - Riesa – Leipzig (Saxonia)	807.000	19	19	17	
RB						
U 28	Rumburk – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Schöna – Dolní Žleb – Decin	199.000	10	9	9	
RB 30	Dresden – Freiberg – Chemnitz	430.000	20	20	20	
RB 31	Dresden - Cossebaude – Coswig - Elsterwerda	504.000	21/13 d)	17/10 d)	10	
RB 33	Dresden - Königsbrück	276.000	17	8	8	
RB 34	Dresden - Kamenz	608.000	19	18	9	
RB 45	Elsterwerda - Riesa - Chemnitz	297.000	14/19 e)	8/11 e)	8/12 e)	
RB 60	Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Görlitz	191.000	9	9,5	9,5	
RB 61	Dresden – Bischofswerda –	213.000	10,5	10	9,5	

	Ebersbach – Zittau					
RB 64	seit 09.12.2018: Hoyerswerda – Niesky – Görlitz		9	9	7	
RB 71	Pirna - Dürrröhrsdorf – Neustadt – Sebnitz	393.000	17/1 2 f)	8	8	
RB 72	Heidenau - Altenberg	386.000	17	8	8	
Schmalspurbahn						
LGB	Radebeul-Ost – Moritzburg – Radeburg	53.000	6/2 g)	5/2 g)	5/2 g)	
WTB	Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde - Kipsdorf	66.000				
nur Sommersaison						
RE 20	Dresden – Pirna – Bad Schandau – Decin – Usti n.L. – Litomerice (Bohemica)	8.000	0	1	1	
S 1	Dresden – Schöna (IV – X)	6.000	0	0	2	
nur Wintersaison						
S 2	Dresden – Pirna (Advent)	2.000	0	0	20	

Es sind nur relevante Änderungen der Zugpaarwerte im Streckenverlauf angegeben (ab ±3)

a) Abschnitte Meißen Triebischtal- Dresden Hbf/Dresden Hbf- Pirna/ Pirna-Bad Schandau/Bad Schandau-Schöna

b) Abschnitte Pirna-Dresden Hbf/Dresden Hbf- Flughafen

c) Abschnitte Dresden Hbf-Tharandt / Tharandt-VMS

d) Abschnitte Dresden Hbf-Coswig / Coswig-VBB

e) Abschnitte VBB-Riesa / Riesa-VMS

f) Abschnitte Pirna-Neustadt(Sa) / Neustadt(Sa)-Sebnitz

g) Abschnitte Radebeul-Moritzburg / Moritzburg-Radeburg




















siehe auch Anlage 20.1 Liniensteckbriefe SPNV

3.2 Fahrzeugeinsatz im SPNV


















Linie	Fahrzeugtyp(en)	Platzangebot/Zug Sitzpl. 1.+2. Kl.
S 1	146 + 4 Dosto	306
S 2	143 + 2 Dosto	150
S 3	143 + 2 Dosto	135
S 4 (ZVNL)	Talent 2	182
RE 1	Desiro Classic (Einfach/Doppel/Dreifachtraktion)	111...333
RE 2	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222
RE 3	BR 1440 (Einfach/Doppeltraktion)	240...390
RE 15	Talent 2 (3teilig) oder 143+3 Dosto	182...269
RE 18	Talent 2 (3teilig) oder 143+3 Dosto	182...269
RE 50	Talent 2 (3/3+3/3+5teilig)	182...493
RB 30	BR 1440 (Einfach/Doppeltraktion)	150...300
RB 33	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222
RB 34	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222
RB 71	Desiro Classic (Einfachtraktion)	111
RB 72	Desiro Classic (Einfachtraktion)	111
RB 31	Talent 2 (3teilig) oder 3 Dosto	182...269
RB 45	BR 1440	150...300
RB 60	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222
RB 61	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222

Anlage 4 Fahrplanangebot im Busverkehr Fahrplanstand 01.01.2017

4.1 Dresden

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017	Betreiber
61	Weißig/Fernsehturm - Bühlau - Blasewitz – Gruna - Strehlen – Südvorstadt - Löbtau	1.774.000 alita 28.000	
62	Johannstadt – Stadtzentrum – Südvorstadt – Löbtau Süd – Naußlitz – Dölzchen	777.000	
63	(Bonnewitz-) Graupa – Pillnitz – Loschwitz – Blasewitz – Striesen – Strehlen – Mockritz – Zschertnitz – Plauen - Löbtau	1.645.000 alita 12.000	
64	Reick – Gruna – Striesen – Universitätsklinikum – Waldschlößchen – Neustadt – Pieschen – Mickten – Kaditz	1.092.000	
65	Heidenau/ Luga – Leuben – Reick – Seidnitz – Blasewitz	880.000 alita 30.000	
66	Lockwitz/ Nickern – Prohlis – Strehlen – Hbf – Südhöhe – Mockritz/ Coschütz (- Freital-Burgk)	1.031.000 alita 34.000	
70	Industriegebiet Nord – Klotzsche – Hellerau – Trachenberge – Trachau – Mickten – Übigau – Cotta - Gompitz	922.000 alita 14.000	
72	Klotzsche Infineon – Hellerau – Boxdorf – Radebeul – Altkaditz – Elbe-Park	174.000 alita 13.000	
74	Jägerpark – Waldschlößchen – Marienallee	68.000 alita 11.000	
75	Goppeln – Leubnitz – Strehlen – Stadtzentrum (Pirnaischer Platz)	486.000 alita 11.000	
76	Justizvollzugsanstalt – S-Bf. Pieschen	31.000 alita 31.000	
77	Klotzsche Infineon – Flughafen	122.000 alita 9.000	
79	Mickten – Übigau	72.000 alita 35.000	
80	Klotzsche – Wilschdorf – Boxdorf – Wilder Mann – Trachau – Übigau – Cotta – Omsewitz	710.000	
81	Bf Neustadt – Liststraße - Wilschdorf	154.000 alita 71.000	
84	Bühlau – Rochwitz – Loschwitz – Blasewitz	200.000 alita 65.000	
85	Striesen – Gruna – Strehlen – Zschertnitz – Plauen – Löbtau Süd	348.000	
86	Heidenau – Kleinschachwitz – Laubegast S-Bf. Dobritz – Prohlis – Lockwitz – Kreischa	409.000	
87	Striesen – Tolkewitz – Seidnitz – Reick – Leubnitz - Mockritz	255.000	

88*	Prohlis – Niedersedlitz – Kleinzschachwitz	190.000 alita 13.000	
89	Röhrsdorf – Borthen – Lockwitz – Niedersedlitz	69.000 alita 28.000	
90	Löbtau – Naußlitz – Pesterwitz – Altfranken – Gompitz	239.000	
91	Gompitz – Pennrich – Unkersdorf – Brabschütz – Merbitz – Briesnitz – Cotta	116.000	
92	Cotta – Briesnitz – Ockerwitz	93.000 alita 39.000	
93	Cotta – Briesnitz – (Podemus – Brabschütz -) Mobschatz – Cossebaude – Oberwartha	104.000	
94	Stadtzentrum (Postplatz) – Bf. Mitte – Friedrichstadt – Cotta – Cossebaude (- Niederwartha)	510.000 alita 10.000	
alita 95	Bf. Cossebaude – Gohlis – Bf. Cossebaude	alita 21.000	
alita 97	Leutewitz – Zschonergrundmühle	alita 10.000	
98 A	Weißig – Gönnsdorf – Pappritz – Niederpoyritz	48.000	
98 B	Weißig – Schönfeld – Rockau – Cunnersdorf – Niederpoyritz	142.000	
98 C	Schönfeld - Borsberg	51.000	
H/S (Pirna)	PIR-Sonnenstein – ZOB/ Bf. – Heidenau – DD-Prohlis	80.000	
P (Pirna)	PIR-Stadtmitte – Birkwitz-Pratzschwitz – DD-Pillnitz	26.000	
A (Freital)	DD-Löbtau – Potschappel – Deuben – Coßmannsdorf – Somsdorf/ Pfaffengrund	213.000	
B (Freital)	DD-Coschütz (Li. 66) – Burgk – Deuben	25.000	
F (Freital)	Gompitz – Kesselsdorf – FTL-Deuben – Possendorf – Kreischa – DD-Dobritz	53.000	
226	Pirna – Lohmen - Dürrröhrsdorf-Dittersbach - Schönfeld - Dresden-Bühlau	105.000	
228	Rossendorf - Eschdorf - Schönfeld - DD-Bühlau	121.000	
229	Dresden-Bühlau - Rossendorf	29.000	
261	Sebnitz - Neustadt - Stolpen - Dresden	197.000	
305	Dresden - Radeberg - Brettnig - Bischofswerda	73.000	 **
307	Radeberg - Ullersdorf - Rossendorf	5.000	 **
308	Radeburg – Medingen - DD-Klotzsche - Langebrück - Radeberg	275.000 Nachtlinie 3.000	 **
309	DD-Blasewitz - DD-Bühlau - Radeberg - Pulsnitz	111.000	 **
317	Radeberg – Lomnitz – Ottendorf-Okrilla – Medingen/ Grünberg	1.000	 **
321	Nachtlinie DD-Klotzsche - Medingen - Ottendorf-Okrilla – DD-Klotzsche	7.000	 **

322	Medingen – Weixdorf – Ottendorf-Okrilla – Radeberg	2.000	 **
326	Dresden – Boxdorf – Moritzburg – Radeburg	75.000	 ***
327 ***	Radebeul-West/DD-Trachau – Radebeul Ost – Boxdorf - Reichenberg	3.000	 ***
328 ****	Dresden – AMD - Bärnsdorf – Radeburg	111.000	 ***
331 ****	Wilsdruff – Klipphausen - DD-Cossebaude	10.000	 ***
333	Dresden – Kesselsdorf - Wilsdruff - Hetzdorf	182.000	
337	Gompitz/ Wilsdruff – Kesselsdorf - Freital	3.000	
352	Dresden – Bannewitz – Possendorf	3.000	
353	Bannewitz/ Possendorf – Goppeln – Kauscha/ Prohlis	24.000	
360	Dresden - Dippoldiswalde – Altenberg -Zinnwald	132.000	
366	Dresden – Kleinnaundorf – Bannewitz – Possendorf	33.000	
386	Lockwitz – Kreischa – Reinhardtsgrμμα – Glashütte	20.000	
400	Dresden – Hetzdorf – Freiberg – Annaberg-Buchholz		
404	Meißen – Gauernitz – DD-Cossebaude	19.000 ALB 4.000	
424	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	53.000	
457	Großenhain – Radeburg – Moritzburg - Dresden	28.000	
458	Großenhain – Böhla – Moritzburg - Dresden	4.000	

* ab 09.12.2018 Verlängerung Linie 88 bis Kauscha (bis Goppeln geplant), Abstimmung mit Linie 353

** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO



*** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM, mit Einführung des neuen Radebeuler Busnetzes am 09.12.2018 ging die Linie 327 in die Linien 475 Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg – Dippelsdorf und 476 Radebeul-Kötzschenbroda – Niederlößnitz – Radebeul Ost – Dresden-Trachau auf

**** ab 09.12.2018 Umbenennung Linie 328 in 478 und 331 in 423

Testbetrieb 2018: Linie 73, Quartierbus S-Bf. Pieschen – Döbelner Straße – Wilder Mann

4.2 Landkreis Bautzen (VVO) Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis	Betreiber
1 HY	Hoyerswerda: Seidewinkel – Bf. – Schwarzkollm	173.000	
2 HY	Hoyerswerda: Verkehrsbetrieb – Bf. – Globus	147.000	
3 HY	Hoyerswerda: Kühnrecht – Waldfriedhof – Nardt – Bf.	124.000	
4 HY	Hoyerswerda: Bf. – Lausitzer Platz – Grünwaldring – Markt – Bf.	61.000	
21 KM	Kamenz: Flugplatz – Jesau – Stadtzentrum – Jesau – Flugplatz	75.000	
22 KM	Kamenz: Bernbruch – Bahnhof – Krankenhaus	36.000	
23 KM	Kamenz: Flugplatz – Bahnhof – Hennersdorf	63.000	
102	Bautzen – Kamenz	181.000	
103	Bautzen – Königswartha – Hoyerswerda	449.000	
117	Neustadt – Steinigtwolmsdorf – Neukirch - Bautzen	65.000	
150	Kamenz – Bernsdorf – Lauta	196.000	
151	Wiednitz – Bernsdorf – Hausdorf – Kamenz	122.000	
152	Hoyerswerda– Wittichenau – Bernsdorf	40.000	
153	Hoyerswerda – Wittichenau –Räckelwitz – Panschwitz	68.000	
154	Groß Särchen – Lohsa – Königswartha	66.000	
155	Hoyerswerda – Uhyst – Boxberg	128.000	
156	Weißkollm – Lohsa – Uhyst (Spree)	21.000	
157	Hoyerswerda – Laubusch – Klein Partwitz – Sabrodt	75.000	
158	Hoyerswerda – Bergen – Neuwiese – Sabrodt	143.000	
159	Hoyerswerda – Bernsdorf – Königsbrück	318.000	
160	Hoyerswerda – Burgneudorf – Spremberg	93.000	
161	Hoyerswerda – Vattenfall – Schwarze Pumpe	18.000	 *
162	Hoyerswerda – Wittichenau – Königswartha	85.000	
163	Bluno – Lohsa	81.000	
164	Hoyerswerda – Spohla – Wittichenau		
165	Laubusch – Bergen – Kleinseidewinkel	18.000	
166	Hoyerswerda – Laubusch – Lauta	184.000	
168	Königswartha – Groß Särchen – Koblenz – Lohsa	25.000	
169	Königsbrück - Röhrsdorf	29.000	
170	Kamenz – Reichenbach – Pulsnitz/ Reichenau	66.000	
171	Kamenz – Königsbrück – Gräfenhain	158.000	
172	Kamenz – Schwepnitz – Zeiβholz	115.000	
173	Kamenz – Cunnersdorf – Straβgräbchen/ Schwepnitz	103.000	
182	Bischofswerda – Kamenz – Wittichenau - Hoyerswerda	436.000	
184	Kamenz – Weißig – Zeiβholz	60.000	






186	Kamenz – Crostwitz – Ralbitz	121.000	
187	Königswartha – Kamenz	114.000	
191	Bischofswerda – Panschwitz-Kuckau	75.000	
193	Bischofswerda – Großharthau – Seeligstadt – Großröhrsdorf		
195	Horka – Crostwitz – Dreikretscham – Bautzen		
196	Zerna – Nebelschütz – Göda – Bautzen		
197	Cunnewitz – Jeßnitz – Dreikretscham		
259	Hoyerswerda – Burgneudorf – Weißwasser	109.000	
261	Sebnitz – Neustadt – Stolpen – Dresden	26.000	
264	Hohnstein – Neustadt – Bischofswerda	41.000	
265	Stolpen – Lauterbach – Langenwolmsdorf – Stolpen	17.000	
267	Sebnitz – Neustadt – Steinigtwolmsdorf	6.000	
302	Radeberg: Bahnhof – Südvorstadt – Markt – Krankenhaus/ Badstr. – EKZ An der Ziegelei	56.000	 *
304	Großröhrsdorf – Bretnig – Ohorn – Pulsnitz	36.000	 *
305	Dresden - Radeberg - Bretnig - Bischofswerda	272.000	 *
306	Pulsnitz – Ohorn – Bretnig	34.000	 *
307	Radeberg - Ullersdorf - Rossendorf	16.000	 *
308	Radeburg – Medingen - DD-Klotzsche - Langebrück - Radeberg	148.000 Nachtverk. 2.000	 *
309	DD-Blasewitz - DD-Bühlau - Radeberg - Pulsnitz	279.000	 *
310	Radeberg – Arnsdorf – Seeligstadt	106.000	 *
311	Königsbrück – Höckendorf – Pulsnitz	93.000	 *
312	Pulsnitz – Reichenbach – Reichenau – Königsbrück	120.000	
315	Pulsnitz – Steina – Ohorn	9.000	 *
316	Großröhrsdorf – Pulsnitz – Steina – Möhrsdorf – Gersdorf – Kamenz/ Bischheim	173.000	 *
317	Radeberg – Lomnitz – Ottendorf-Okrilla – Medingen/ Grünberg	262.000	 *
321	Nachtlinie DD-Klotzsche - Medingen - Ottendorf-Okrilla – DD-Klotzsche		 *
322	Medingen – Weixdorf - Ottendorf-Okrilla – Radeberg	9.000	 *
624**	Hoyerswerda – Lauta – Senftenberg	5.000	VG OSL
800	Hoyerswerda – Schwarze Pumpe – Spremberg – Cottbus	32.000	 Spree-Neiße-Bus













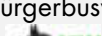

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO

** seit 01.08.2017 Linie 619

4.3 Landkreis Meißen Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis	Betreiber
A GRH	Großenhain: Großraschütz – Kleinraschütz – Frauenmarkt – Kupferberg	60.000	
A MEI	Meißen: Spaar – Bahnhof – Krematorium – Korbitz/Schletta	192.000	
B MEI	Meißen: Spaar – Rote Gasse – Zaschendorf - Bahnhof – Korbitz/Schletta	190.000	
C MEI	Meißen: Buschbad – Busbahnhof – Krankenhaus	306.000	
E MEI	Meißen: Stadtrundfahrt Porzellan-Manufaktur – Markt – Albrechtsburg/Dom	15.000	
A1 RIE	Riesa: Mergendorf – Busbahnhof – Alleestr. – Weida – Pausitz – Goethestraße	135.000	
A2 RIE	Riesa: Goethestraße – Pausitz – Weida – Alleestr. – Busbahnhof- Mergendorf	134.000	
B RIE	Riesa: Humboldtring – Goethestr. – Busbahnhof – Weida – Mautitz/ Merzdorf	242.000	
C RIE	Riesa: Busbahnhof – Merzdorf	8.000	
D RIE	Riesa: Humboldtring – Goethestraße – Alleestraße – Pochra/ Merzdorf – Canitz	180.000	
E RIE	Riesa: Busbahnhof – Lommatzcher Str. – Mergendorf	7.000	
80 (DD)	Klotzsche Infineon – Hellerau – Boxdorf – Radebeul – Altkaditz – Elbe-Park	139.000	
308	Radeburg – Medingen - DD-Klotzsche - Langebrück - Radeberg	49.000	 *
326	Dresden – Boxdorf –Moritzburg - Radeburg	109.000	 *
327*	Radebeul-West/DD-Trachau – Radebeul Ost – Boxdorf - Reichenberg	60.000	 *
328	Dresden – AMD - Bärnsdorf – Radeburg	86.000	 *
331	Wilsdruff – Klipphausen - DD-Cossebaude	34.000	 *
334**	Wilsdruff – Tanneberg – Nossen	29.000	 *
400	Coswig – Radebeul – Dippelsdorf – Boxdorf	253.000	
401	Meißen – Sörnewitz – Coswig – Sörnewitz - Meißen	166.000	
402	Coswig – Neusörnewitz	12.000	
403	Weinböhla – Steinbach - Radeburg	72.000	
404	Meißen – Gauernitz – Dresden-Cossebaude	89.000 ALB 18.000	
405	Coswig – Auer – Moritzburg – Bärwalde – Radeburg	115.000	
407	Meißen – Diera – Diesbar - Nünchritz	250.000	
408	Meißen – Jessen – Meißen	54.000	
409	Meißen – Priestewitz - Großenhain	138.000 ALB 23.000	
410	Großenhain – Blattersleben - Gävernitz	119.000	

411	Meißen – Neusörnewitz – Weinböhlen (Nachtverkehr)	161.000 Nachtverk.6.000	
412	Meißen – Heynitz – Ilkendorf – Nossen	225.000 ALB 41.000	
413	Meißen – Miltitz – Burkhardswalde – Tanneberg	68.000	
414	Meißen – Taubenheim – Schmiedewalde/Tanneberg	125.000 ALB 22.000	
415	Meißen – Kleinzadel – Löbsal – Diesbar-Seußlitz	71.000 ALB 16.000	
416	Meißen – Zehren – Piskowitz – Lommatzsch - Döbeln	232.000 ALB 2.000	
417	Meißen – Niederjahna – Kleinkagen – Mutzschwitz - Lommatzsch	169.000 ALB 28.000	
418	Meißen – Miltitz – Nossen – Rüsseina	292.000	
419	Lommatzsch – Weitzschenhain – Neckanitz – Lommatzsch	42.000 ALB 8.000	
420	Nossen – Saulnitz – Ziegenhain – Leuben - Lommatzsch	132.000 ALB 43.000	
421	Meißen – Niederau – Weinböhlen – Auer - Moritzburg	89.000	
422	Meißen – Schänitz – Ziegenhain – Raußlitz – Rüsseina	119.000 ALB 22.000	
424	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	196.000	
426	Meißen – Scharfenberg – Pegenau	12.000	
427	Lommatzsch – Wauden – Lossen – Leuben - Lommatzsch	8.000	
428	Meißen – Röhrsdorf – Klipphausen - Wilsdruff	155.000 ALB 29.000	
429	Lommatzsch – Altsattel – Striegnitz – Lommatzsch	34.000 ALB 8.000	
430	Riesa – Prausitz – Striegnitz – Lommatzsch	95.000 ALB 19.000	
431	Riesa – Seerhausen – Staucha – Lommatzsch	138.000 ALB 19.000	
432	Riesa – Canitz – Strehla – Kleinrügeln	17.000	
433	Riesa – Oppitzsch – Strehla – Außig – Mühlberg	142.000	
437	Riesa – Jacobsthal – Mühlberg	123.000	
439	Riesa – Zeithain – Gröditz – Nieska – Schweinfurth	137.000 ALB 14.000	
440	Riesa – Wülknitz – Gröditz	108.000 ALB 21.000	
441	Riesa – Zeithain – Nünchritz – Roda	146.000	
442	Strehla – Riesa – Zeithain – Nünchritz	20.000	
443	Prausitz – Stauchitz	9.000	
445	Riesa – Prausitz – Kobeln – Zehren	123.000 ALB 15.000	
446	Riesa – Neuhirschstein – Zehren – Meißen	310.000	
450	Großenhain – Nünchritz – Moritz – Riesa	217.000	
451	Großenhain – Colmnitz – Zeithain – Riesa	101.000	
453	Großenhain – Lampertswalde – Blochwitz	48.000	

454	Großenhain – Brößnitz – Großthiemig	85.000	
455	Großenhain – Ponickau – Naundorf	121.000	
456	Großenhain – Sacka – Radeburg	243.000	
457	Großenhain – Radeburg – Moritzburg - Dresden	292.000	
458	Großenhain – Böhla – Moritzburg - Dresden	154.000	
459	Weinböhlen – Niederau – Großdobritz	31.000	
460	Großenhain – Auer – Coswig	146.000	
461	Großenhain – Zabeltitz – Gröditz	166.000	
462	Großenhain – Uebigau – Gröditz	45.000	
463	Großenhain – Priestewitz – Lenz – Altleis – Böhla – Priestewitz - Großenhain	74.000	
467	Großenhain – Adelsdorf – Walda – Großenhain	71.000	
500	Bürgerbus Käbschütztal	9.000	Bürgerbusv. 
501	Bürgerbus Lommatzsch	3.000	Bürgerbusv. 
M	Meißen – Moritzburg	31.000	

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM, mit Einführung des neuen Radebeuler Busnetzes am 09.12.2018 ging die Linie 327 in die Linien 475 Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg – Dippelsdorf und 476 Radebeul-Kötzschenbroda – Niederlöbnitz – Radebeul Ost – Dresden-Trachau auf

** ab 09.12.2018 Umbenennung Linie 334 in 425

4.4 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis	Betreiber
A FTL	DD-Löbtau – Freital-Potschappel – Deuben – Coßmannsdorf – Somsdorf/ Pfaffengrund	346.000	
B FTL	DD-Coschütz (Li. 66) – Freital-Burgk – Deuben	155.000	
C FTL	Freital: Pesterwitz – Zauckerode – Potschappel – Birkigt – Kleinnaundorf – Bannewitz	187.000	
D FTL	Freital: Hainsberg – Deuben – Weißig – Kleinopitz – Oberhermsdorf	188.000	
E FTL	Wilsdruff – Braunsdorf – Freital-Wurgwitz – Zauckerode – Deuben – Raschelberg	141.000	
F FTL	DD-Gompitz – Kesselsdorf – Freital-Deuben – Possendorf – Kreischa – DD-Dobritz	332.000	
A HDN	Heidenau: Bf – Hp Süd – Dohna – Großsedlitz	44.000	
B HDN	Heidenau: Bf – Dohna – Gorknitz – Röhrsdorf - Borthen	35.000	
G/L PIR	Pirna: Stadtmitte – Copitz W. – Liebenthal – Graupa – Birkwitz – Copitz W. – Stadtmitte	243.000	

H/S PIR	Pirna: Sonnenstein – ZOB/ Bf. – Heidenau – DD-Prohlis	355.000	
M PIR	Pirna: Stadtmitte – Mockethal – Gewerbegebiet Nord – Birkwitzer Str.	28.000	
N PIR	Pirna: ZOB/ Bf. – Neundorf	142.000	
P PIR	Pirna: Stadtmitte – Birkwitz-Pratzschwitz – DD-Pillnitz	56.000	
Z PIR	Pirna: Stadtmitte – Zuschendorf – Dohma – Zehista - Stadtmitte	60.000	
R/T SEB	Sebnitz: Einkaufspark-Busbf. – Bf – Krankenhaus – Bf – Busbf – Einkaufspark-Busbf – KIEZ – Bf – Soli Vital - Busbf	56.000	
75 DD	Goppeln – Leubnitz – Strehlen – Stadtzentrum (Pirnaischer Platz)	34.000	
86 DD	Heidenau – Kleinzschachwitz – Laubegast S-Bf. Dobritz – Prohlis – Lockwitz – Kreischa	158.000	
89 DD	Röhrsdorf – Borthen – Lockwitz – Niedersedlitz	28.000 alita 9.000	
117	Neustadt – Steinigtwolmsdorf – Neukirch - Bautzen	38.000 10.000	 
185	Bischofswerda – Großharthau – Lauterbach		
201	Heidenau – Burkhardswalde – Glashütte	55.000	
202	Heidenau – Maxen – Mühlbach	35.000	
204	Pirna – Dohna – Großröhrsdorf – Liebstadt	108.000	
205	Pirna – Seidewitztal/ Großröhrsdorf – Liebstadt – Breitenau	38.000	
206	Liebstadt – Waltersdorf – Glashütte	25.000	
207	Pirna – Wingendorf (-Bad Gottleuba/ Breitenau)	a) 115.000 b) 24.000	
209	Pirna- Cotta – Friedrichswalde-Ottendorf	26.000	
214	Bad Gottleuba – Oelsen – Bad Gottleuba	27.000	
216	Pirna – Berggießhübel – Bad Gottleuba – Bahratal	58.000	
217	(Pirna-) Bahratal – Petrovice – Tisa – Sneznik - Rosenthal	7.000	
218	Pirna – Langenhennersdorf – Bahratal	78.000	
219	Pirna – Cotta – Berggießhübel – Bad Gottleuba – Bahratal	206.000	
226	Pirna – Lohmen - Dürrröhrsdorf-Dittersbach - Schönfeld - Dresden-Bühlau	81.000	
232	Helmsdorf – Stolpen – Heeslicht – Langenwolmsdorf	29.000	
233	Wilschdorf – Dürrröhrsdorf Elbersdorf – Porschendorf – Dürrröhrsdorf	27.000	
234	Pirna – Dürrröhrsdorf-Dittersbach – Stolpen – Neustadt	195.000	
235	Hohnstein – Ehrenberg – Ulbersdorf	30.000	

236	Pirna – Dürrröhrsdorf-Dittersbach – Hohnstein – Sebnitz	98.000	
237	Pirna – Bastei – Rathewalde – Hohnstein – Sebnitz	351.000	
238	Pirna – Mockethal/ Lohmen – Stadt Wehlen	92.000	
239	P+R-Bus Bastei-Shuttle	25.000	
241	Pirna – Königstein – Bad Schandau – Hinterhermsdorf	323.000	
242	Königstein – Rosenthal	68.000	
244	Königstein/ Bad Schandau – Kurort Gohrisch – Papstdorf – Cunnersdorf	a) 110.000 b) 34.000	
245	Pirna – Leupoldishain – Rosenthal	122.000	
246	Pirna-Copitz – Leupoldishain – Rosenthal	119.000	
247	Rosenthal – Bad Gottleuba	19.000	
251	Bad Schandau – Krippen – Kleingießhübel	16.000	
252	Schöna – Reinhardtsdorf – Krippen – Bad Schandau - Schmilka	195.000	
253	Bad Schandau – Prossen – Waltersdorf – Hocksteinschänke	66.000	
260	Bad Schandau – Sebnitz	213.000	
261	Sebnitz – Neustadt – Stolpen – Dresden	368.000	
263	Oberottendorf – Rückersdorf – Neustadt – Langburkersdorf	70.000	
263b	Neustadt/Sa.: W.-Kaulisch-Str. – Bf – Neustadthalle – W.-Kaulisch-Str.	10.000	
264	Hohnstein – Neustadt – Bischofswerda	105.000	
265	Stolpen – Lauterbach – Langenwolmsdorf – Stolpen	47.000	
267	Sebnitz – Krumhermsdorf – Neustadt – Steinigtwolmsdorf	120.000	
268	Sebnitz – Saupsdorf/ Ottendorf - Hinterhermsdorf	57.000	
269	Sebnitz – Saupsdorf/ Ottendorf - Hinterhermsdorf	64.000	
331	Wilsdruff – Klipphausen – DD-Cossebaude	13.000	
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Hetzdorf	294.000	
334**	Wilsdruff – Tanneberg – Nossen	19.000	
336	Wilsdruff – Limbach – Helbigsdorf – Herzogswalde – Nossen	70.000	
337	Freital-Deuben/ Pesterwitz – Wurgwitz – Oberhermsdorf – Kesselsdorf	23.000	
343	Tharandt – Edle Krone – Dorfhain – Klingenberg	54.000	
344	Freital – Tharandt – Grumbach – Wilsdruff	15.000	
345	Freital – Tharandt – Kurort Hartha – Fördergersdorf	58.000	
347	Possendorf – Rabenau – Oelsa – Karsdorf	31.000	
348	Wilsdruff – Braunsdorf – Freital – Rabenau – Dippoldiswalde	170.000 AST*: 23.000	
351	Bannewitz – Cunnersdorf – Nöthnitz – Goppeln –	40.000	

	Gaustritz		
352	Dresden – Bannewitz – Possendorf	7.000	
353	Bannewitz/ Possendorf – Goppeln – Kauscha – Prohlis	49.000	
360	Dresden - Dippoldiswalde – Altenberg -Zinnwald	503.000	
361	Dippoldiswalde Nord – Busbahnhof – Dippoldiswalde Süd - Ulberndorf	33.000	
362	Dippoldiswalde Nord – Busbf – Reichstädt	25.000	
363	Tharandt – Grillenburg – Klingenberg – Hartmannsdorf/ Frauenstein	109.000	
365	Schmiedeberg – Hennersdorf – Hartmannsdorf – Frauenstein – Hermsdorf – Seyde	106.000	
366	Dresden – Kleinnaundorf – Bannewitz – Possendorf	21.000	
367	Kurort Kipsdorf – Schellerhau – Kurort Altenberg – Zinnwald – Geising	81.000	
368	Glashütte – Bärenstein – Lauenstein – Liebenau – Fürstenu – Geising – Kurort Altenberg	122.000	
369	Dippoldiswalde – Kurort Kipsdorf – Oberbärenburg – Falkenhain – Glashütte	40.000	
370	Dippoldiswalde – Schmiedeberg – Falkenhain – Oberbärenburg – Kurort Altenberg	171.000	
373	Kurort Altenberg – Rehefeld – Hermsdorf	50.000	
375	Paulsdorf – Ruppendorf – Klingenberg- Höckendorf – Borlas	31.000	
376	Dippoldiswalde – Seifersdorf – Borlas – Rabenau – Freital	109.000	
378	Schmiedeberg – Hennersdorf – Schönfeld – Hermsdorf	61.000	
379	Ruppendorf – Klingenberg	113.000	
380	Dippoldiswalde – Ruppendorf – Pretzschendorf	79.000	
382	Dippoldiswalde – Ruppendorf – Edle Krone – Tharandt/ Dorfhain	86.000	
385	Glashütte – Börnchen – Liebenau – Lauenstein – Geising	73.000	
386	Dresden-Dobritz – Kreischa – Reinhardtsgrμμα – Glashütte	137.000	
387	Dippoldiswalde – Frauendorf – Reinhardtsgrmma	17.000	
388	Dippoldiswalde – Niederfrauendorf – Glashütte	126.000	
389	Dippoldiswalde – Reinhardtsgrmma – Kreischa	121.000	
398	Altenberg – Zinnwald – Teplice	24.000	
400	Dresden – Hetzdorf – Freiberg – Annaberg-Buchholz		
424	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	41.000	
428	Meißen – Röhrsdorf – Klipphausen - Wilsdruff	11.000 ALB 2.000	

* verkehrte nur bis 31.03.2017

** ab 09.12.2018 Umbenennung Linie 334 in 425










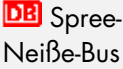
4.5 Verbundlinien in Nachbarlandkreisen Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis	Betreiber
Landkreis Elbe-Elster			
433	Riesa – Oppitzsch – Strehla – Außig – Mühlberg	8.000	
437	Riesa – Jacobsthal – Mühlberg	29.000	
439	Riesa – Zeithain – Gröditz – Nieska – Schweinfurth	3.000	
Landkreis Görlitz			
155	Hoyerswerda – Uhyst – Boxberg	29.000	
259	Hoyerswerda – Burgneudorf – Weißwasser	3.000	
Landkreis Mittelsachsen			
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Hetzdorf	14.000	
363	Tharandt – Grillenburg – Klingenberg – Hartmannsdorf/ Frauenstein	1.000	
365	Schmiedeberg – Hennersdorf – Hartmannsdorf – Frauenstein – Hermsdorf – Seyde	16.000	
379	Ruppendorf – Klingenberg	8.000	
416	Meißen – Zehren – Piskowitz – Lommatzsch - Döbeln	64.000	
418	Meißen – Miltitz – Nossen – Rüsseina	15.000	
Landkreis Nordsachsen			
432	Riesa – Canitz – Strehla – Kleinrügeln	9.000	
433	Riesa – Oppitzsch – Strehla – Außig	27.000	
Landkreis Oberspreewald-Lausitz			
166	Hoyerswerda – Laubusch – Lauta	6.000	
455	Großenhain – Ponickau – Naundorf	1.000	
Landkreis Spreewald-Neiße und Stadt Cottbus			
160	Hoyerswerda – Burgneudorf – Spremberg	20.000	
161	Hoyerswerda – Vattenfall – Schwarze Pumpe	2.000	
259	Hoyerswerda – Burgneudorf – Weißwasser	3.000	
800	Hoyerswerda – Schwarze Pumpe – Spremberg – Cottbus	90.000	
Tschechische Republik, Bezirk Usti			
217	(Pirna-) Bahratal – Petrovice – Tisa – Sneznik - Rosenthal	25.000	
398	Altenberg – Zinnwald – Teplice	72.000	

4.6 Regionalbuslinien im 30- bzw. 60-min-Takt Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Betreiber
Linie im 30-min-Takt		
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Hetzdorf	
348	Wilsdruff – Braunsdorf – Freital – Rabenau – Dippoldiswalde	

360	Dresden - Dippoldiswalde – Altenberg -Zinnwald	
400	Coswig – Radebeul – Dippelsdorf – Boxdorf	
421	Meißen – Niederau – Weinböhlen	
	P+R Bus Bastei	
Linie im 60-min-Takt		
159	Hoyerswerda – Bernsdorf – Königsbrück	
182	Bischofswerda – Kamenz – Wittichenau - Hoyerswerda	
226	Pirna – Lohmen - Dürrröhrsdorf-Dittersbach - Schönfeld - Dresden-Bühlau	
234	Pirna – Dürrröhrsdorf-Dittersbach – Stolpen – Neustadt	
241	Pirna – Königstein – Bad Schandau – Hinterhermsdorf	
252	Schöna – Reinhardtsdorf – Krippen – Bad Schandau - Schmilka	
260	Bad Schandau – Sebnitz	
261	Sebnitz – Neustadt – Stolpen – Dresden	
264	Hohnstein – Neustadt – Bischofswerda	
305	Dresden - Radeberg - Bretnig - Bischofswerda	 *
306	Pulsnitz – Ohorn – Bretnig	 *
308	Radeburg – Medingen - DD-Klotzsche - Langebrück - Radeburg	 *
309	DD-Blasewitz - DD-Bühlau - Radeberg - Pulsnitz	 *
311	Königsbrück – Höckendorf – Pulsnitz	 *
316	Großröhrsdorf – Pulsnitz – Steina – Möhrsdorf – Gersdorf – Kamenz/ Bischheim	 *
326	Dresden – Boxdorf –Moritzburg - Radeburg	 **
327**	Radebeul-West/DD-Trachau – Radebeul Ost – Boxdorf - Reichenberg	 **
328	Dresden – AMD - Bärensorf – Radeburg	 **
353	Bannewitz/ Possendorf – Goppeln – Kauscha/ Prohlis	
367	Kurort Kipsdorf – Schellerhau – Kurort Altenberg – Zinnwald – Geising	
368	Glashütte – Bärenstein – Lauenstein – Liebenau – Fürstenau – Geising – Kurort Altenberg	
370	Dippoldiswalde – Schmiedeberg – Falkenhain – Oberbärenburg – Kurort Altenberg	
373	Kurort Altenberg – Rehefeld – Hermsdorf	
376	Dippoldiswalde – Seifersdorf – Borlas – Rabenau – Freital	
380	Dippoldiswalde – Ruppendorf – Pretzschendorf	
382	Dippoldiswalde – Ruppendorf – Edle Krone – Tharandt/ Dorfhain	
385	Glashütte – Börnchen – Liebenau – Lauenstein – Geising	
386	Dresden-Dobritz – Kreischa – Reinhardtsgrimma – Glashütte	
388	Dippoldiswalde – Niederfrauendorf – Glashütte	
389	Dippoldiswalde – Reinhardtsgrimma – Kreischa	
401	Meißen – Sörnewitz – Coswig – Sörnewitz - Meißen	
407	Meißen – Diera – Diesbar - Nünchritz	
409	Meißen – Priestewitz - Großenhain	
410	Großenhain – Blattersleben - Gävernitz	

411	Meißen – Neusörnewitz – Weinböhla (Nachtverkehr)	
416	Meißen – Zehren – Piskowitz – Lommatzsch - Döbeln	
418	Meißen – Miltitz – Nossen – Rüsseina	
421	Meißen – Niederau – Weinböhla	
424	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	
431	Riesa – Seerhausen – Staucha – Lommatzsch	
433	Riesa – Oppitzsch – Strehla – Außig – Mühlberg	
441	Riesa – Zeithain – Nünchritz – Roda	
450	Großenhain – Nünchritz – Moritz – Riesa	
457	Großenhain – Radeburg – Moritzburg - Dresden	
458	Großenhain – Böhla – Moritzburg - Dresden	
461	Großenhain – Zabeltitz – Gröditz	
800	Hoyerswerda – Schwarze Pumpe – Spremberg – Cottbus	

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO

** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM, mit Einführung des neuen Radebeuler Busnetzes am 09.12.2018 ging die Linie 327 in die Linien 475 Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg – Dippelsdorf und 476 Radebeul-Kötzschenbroda – Niederlöbnitz – Radebeul Ost – Dresden-Trachau auf

4.7 Nachtbuslinien Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Verknüpfungspunkt	Betreiber
A	Dresden – Freital (incl. Zuckerode)	Dresden Tharanter Straße	
H/S	Dresden – Heidenau – Pirna	Dresden Postplatz	
308	Dresden – Radeberg	Dresden Käthe-Kollwitz-Platz	 *
321	Dresden – Weixdorf – Ottendorf-Okrilla	Dresden Käthe-Kollwitz-Platz	 *
326	Dresden – Moritzburg – Radeburg	Dresden Bf. Neustadt	 **
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Grumbach	Dresden Postplatz	
		Dresden Tharanter Straße	
360	Dresden – Possendorf – Dippoldiswalde (-Altenberg)	Dresden Postplatz Dresden Hbf	
411	Coswig – Neusörnewitz – Meißen	Coswig Zentrum/ Börse	

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO

** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM

4.8 Weitere Verbundgrenzen überschreitende Regionalbuslinien zu Verknüpfungspunkten im VVO

Linie	Linienführung	Ziel/ Verknüpfung im VVO	Betreiber
452	Ustek – Usti – Tisa – Petrovice – Bahratal	Bahratal	
672	Mittweida – Hainichen – Dresden	Dresden	
575	Bad Liebenwerda – Kröbeln – Gröditz	Gröditz	
584	Bad Liebenwerda – Elsterwerda/Gröditz		
585	Elsterwerda – Ortrand/ Gröditz		
586	Elsterwerda – Präsen – Gröditz		
733	Freiberg – Holzhau – Neuhermsdorf	Hermsdorf/ E.	
690	Hainichen – Nossen	Nossen	
750	Freiberg – Nossen – Döbeln		
755	Freiberg – Siebenlehn – Nossen		
761	Nossen – Reinsberg – Nossen		
886	Spremberg – Terpe – Neupetershain	Sabrodt/ Bluno	
435	Ceska Kamenice – Hrensko – Schmilka	Schmilka	
762	Belgern – Staritz – Strehla	Strehla	
805	Dahlen – Cavertitz – Strehla		
810	Oschatz – Bornitz – Strehla		

Anlage 5

Fahrplanangebot im Straßenbahn-/ Stadtbahnverkehr, Betreiber: 

5.1 Dresden Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 in Dresden
1	Prohlis – Dobritz – Gruna – Stadtzentrum – Friedrichstadt – Leutewitz	930.000
2	Kleinzschachwitz – Leuben – Gruna – Stadtzentrum – Bf. Mitte – Cotta – Gorbitz	1.247.000
3	Coschütz – Plauen – Hbf – Stadtzentrum – Bf Neustadt – Wilder Mann	876.000
4	Laubegast – Tolkewitz – Striesen – Stadtzentrum) – Mickten – Radebeul – Coswig – Weinböhma	1.053.000
6	Niedersedlitz – Leuben – Laubegast Blasewitz – Johannstadt – Neustadt – Bf. Mitte – Löbtau – Wölfnitz (-Gorbitz)	1.337.000
7	Weixdorf – Klotzsche – Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Löbtau – Wölfnitz – Gorbitz – Pennrich	1.656.000
8	Hellerau – Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Südvorstadt	800.000 alita 18.000
9	Prohlis – Reick – Strehlen – Hbf – Stadtzentrum – Mickten – Kaditz	1.007.000
10	Striesen – Straßburger Platz – Hbf – Bf Mitte – MESSE DRESDEN	683.000
11	Bühlau – Bf Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Zschertnitz	1.164.000
12	Striesen – Blasewitz – Fetscherplatz – Stadtzentrum – Löbtau – Leutewitz	966.000
13	Prohlis – Reick – Strehlen – Straßburger Platz – Neustadt – Mickten (-Kaditz)	1.050.000
20	verkehrt nach Vorankündigung bei Veranstaltungen Postplatz – MESSE DRESDEN.	
























5.2 Landkreis Meißen Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis
4	Laubegast – Tolkewitz – Striesen – Stadtzentrum) – Mickten – Radebeul – Coswig – Weinböhma	631.000

Anlage 6

ÖPNV-Angebot mit Stadtverkehrsfunktion

6.1 Dresden Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
S		
S 1	Dresden-Trachau – Pieschen – Bischofsplatz – Neustadt – Mitte – Freiburger Straße – Hbf – Strehlen – Reick – Dobritz – Niedersedlitz – Zschachwitz	
S 2	Dresden Flughafen – Grenzstraße – Klotzsche – Industriegelände – Neustadt – Mitte – Freiburger Straße – Hbf – Strehlen – Reick – Dobritz – Niedersedlitz – Zschachwitz	
S 3	Dresden Hbf – Plauen	
Zug		
RE 1+2	Dresden Hbf – Mitte – Neustadt – Klotzsche	
RE15+18+50	Dresden Hbf – Mitte – Neustadt	
RB 30	Dresden Hbf – Plauen	
RB 31	Dresden Hbf – Friedrichstadt – Cotta – Kemnitz – Stetzsch – Cossebaude – Niederwartha	
RB 33	Dresden-Neustadt – Industriegelände – Klotzsche – Weixdorf Bad – Weixdorf	
RB 34	Dresden Hbf – Mitte – Neustadt – Industriegelände – Klotzsche – Langebrück	
RB 60+61	Dresden Hbf – Mitte – Neustadt – Industriegelände – Klotzsche – Langebrück	
Tram		
1	Prohlis – Dobritz – Gruna – Stadtzentrum – Friedrichstadt – Leutewitz	
2	Kleinzschachwitz – Leuben – Gruna – Stadtzentrum – Bf. Mitte – Cotta – Gorbitz	
3	Coschütz – Plauen – Hbf – Stadtzentrum – Bf Neustadt – Wilder Mann	
4	Laubegast – Tolkewitz – Striesen – Stadtzentrum) – Mickten – Trachau	
6	Niersedlitz – Leuben – Laubegast Blasewitz – Johannstadt – Neustadt – Bf. Mitte – Löbtau – Wölfnitz (-Gorbitz)	
7	Weixdorf – Klotzsche – Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Löbtau – Wölfnitz – Gorbitz – Pennrich	
8	Hellerau – Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Südvorstadt	
9	Prohlis – Reick – Strehlen – Hbf – Stadtzentrum – Mickten – Kaditz	
10	Striesen – Straßburger Platz – Hbf – Bf Mitte – MESSE DRESDEN	
11	Bühlau – Bf Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Zschertnitz	
12	Striesen – Blasewitz – Fetscherplatz – Stadtzentrum – Löbtau – Leutewitz	
13	Prohlis – Reick – Strehlen – Straßburger Platz – Neustadt – Mickten (-Kaditz)	
20	nur nach Vorankündigung bei Veranstaltungen: Postplatz – MESSE DRESDEN	

BUS		
61	Weißig/Fernsehturm - Bühlau - Blasewitz – Gruna - Strehlen – Südvorstadt - Löbtau	
62	Johannstadt – Stadtzentrum – Südvorstadt – Löbtau Süd – Naußlitz – Dölzschen	
63	(Bonnewitz-) Graupa – Pillnitz – Loschwitz – Blasewitz – Striesen – Strehlen – Mockritz – Zschertnitz – Plauen - Löbtau	
64	Reick – Gruna – Striesen – Universitätsklinikum – Waldschlößchen – Neustadt – Pieschen – Mickten – Kaditz	
65	Heidenau/ Luga – Leuben – Reick – Seidnitz – Blasewitz	
66	Lockwitz/ Nickern – Prohlis – Strehlen – Hbf – Südhöhe – Mockritz/ Coschütz (- Freital-Burgk)	
70	Industriegebiet Nord – Klotzsche – Hellerau – Trachenberge – Trachau – Mickten – Übigau – Cotta - Gompitz	
72	Klotzsche Infineon – Hellerau – Boxdorf – Radebeul – Altkaditz – Elbe-Park	
74	Jägerpark – Waldschlößchen – Marienallee	
75	Goppeln – Leubnitz – Strehlen – Stadtzentrum (Pirnaischer Platz)	
76	Justizvollzugsanstalt – S-Bf. Pieschen	
77	Klotzsche Infineon – Flughafen	
79	Mickten – Übigau	
80	Klotzsche – Wilschdorf – Boxdorf – Wilder Mann – Trachau – Übigau – Cotta – Omsewitz	
81	Bf Neustadt – Liststraße - Wilschdorf	
84	Bühlau – Rochwitz – Loschwitz – Blasewitz	
85	Striesen – Gruna – Strehlen – Zschertnitz – Plauen – Löbtau Süd	
86	Heidenau – Kleinzschachwitz – Laubegast S-Bf. Dobritz – Prohlis – Lockwitz – Kreischa	
87	Striesen – Tolkewitz – Seidnitz – Reick – Leubnitz - Mockritz	
88*	Prohlis – Niedersedlitz – Kleinzschachwitz	
89	Röhrsdorf – Borthen – Lockwitz – Niedersedlitz	
90	Löbtau – Naußlitz – Pesterwitz – Altfranken – Gompitz	
91	Gompitz – Pennrich – Unkersdorf – Brabschütz – Merbitz – Briesnitz – Cotta	
92	Cotta – Briesnitz – Ockerwitz	
93	Cotta – Briesnitz – (Podemus – Brabschütz -) Mobschatz – Cossebaude – Oberwartha	
94	Stadtzentrum (Postplatz) – Bf. Mitte – Friedrichstadt – Cotta – Cossebaude (- Niederwartha)	
alita 95	Bf. Cossebaude – Gohlis – Bf. Cossebaude	
alita 97	Leutewitz – Zschonergrundmühle	

98 A	Weißig – Gönnsdorf – Pappritz – Niederpoyritz	
98 B	Weißig – Schönfeld – Rockau – Cunnersdorf – Niederpoyritz	
98 C	Schönfeld - Borsberg	
H/S (Pirna)	Luga – Prohlis	
P (Pirna)	Söbrigen– Pillnitz	
A (Freital)	Löbtau – Altplauen – Plauenscher Grund	
F (Freital) 386	Dobritz – Prohlis – Lockwitz (– Kreischa)	
226	Bühlau – Schönfeld – Eschdorf	
228	Bühlau – Schönfeld – Eschdorf – Rossendorf	
229	Bühlau – Rossendorf	
261	Hbf – Neustadt – Bühlau – Weißig – Rossendorf	
305	Johannstadt - Waldschlöbchen - Heidemühle	**
308	Klotzsche – Langebrück	**
309	Blasewitz – Bühlau – Ullersdorf	**
321	Nachtlinie Klotzsche – Weixdorf	**
326	Bf. Neustadt – Boxdorf	***
328 ****	Bf. Neustadt – Wilschdorf – Volkersdorf	***
331 ****	Cossebaude – Niederwartha	
333	Hbf – Südvorstadt – Löbtau – Gompitz	
352 360	Hbf – TU – Südhöhe	
353	Prohlis – Kauscha	
366	Hbf – TU – Südhöhe – Coschütz – Gittersee	
404	Cossebaude – Niederwartha	
457, 458	Bf. Neustadt – Wilder Mann	
E		
F14	Kleinzschachwitz – Pillnitz (Autofähre/ Personenfähre)	
F16	Niederpoyritz - Laubegast	
F17	Johannstadt - Dresden-Neustadt	
sonstiges		
	Standseilbahn Dresden Weißer Hirsch - Loschwitz	
	Schwebebahn Dresden Loschwitz - Oberloschwitz	

* ab 09.12.2018 Verlängerung Linie 88 bis Kauscha (bis Goppeln geplant), Abstimmung mit Linie 353

** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO

*** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM


**** ab 09.12.2018 Umbenennung Linie 328 in 478 und 331 in 423

6.2 Hoyerswerda Fahrplanstand 01.01.2017












Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 4	Bf. Hoyerswerda – Schwarzkollm	
		
RE 15	Bf. Hoyerswerda – Schwarzkollm	
		
1	Seidewinkel – Bf. – Schwarzkollm	
2	Verkehrsbetrieb – Bf. – Globus	
3	Kühnicht – Waldfriedhof – Nardt – Bf.	
4	Bf. – Lausitzer Platz – Grünewaldring – Markt – Bf.	
103 164	Bf. – Lausitzer Platz – Zeißig	
155	Bf. – Lausitzer Platz – Kühnicht	
158	Bf. – Lausitzer Platz – Seidewinkel	
159	Bf. – Dörghenhausen – Bröthen	
160 259 800	Bf. – Lausitzer Platz – Cottbuser Tor	  Spree-Neiße- Bus
162 182	Bf. – Dörghenhausen	

6.3 Coswig Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 1	Bf. Coswig – Neusörnewitz	
		
4	Radebeuler Str. – Zentrum/Börse – Steinbacher Weg	
		
400	Turbowerk – Kötzitz – Bf – Zentrum/Börse - Krankenhaus – Spitzgrund	
401 405	Bf – Zentrum/Börse – Spitzgrund	

460		
402	Bf – Brockwitz – Sörnewitz – Neusörnewitz	

6.4 Dippoldiswalde Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
348	Oberhäslich – Busbf	
360	Oberhäslich – Busbf – Ulberndorf – Obercarsdorf – Schmiedeberg	
361	Dippoldiswalde Nord – Busbf – Dippoldiswalde Süd - Ulberndorf	
362	Gymnasium – Busbf – Reichstädt	
370	Busbf – Ulberndorf – Obercarsdorf – Schmiedeberg – Dönschten	
376	Bubf – Malter – Paulsdorf – Seifersdorf	
378	Schmiedeberg – Obercarsdorf – Sadisdorf – Hennersdorf – Ammeldorf - Schönfeld	
380	Busbf – Reichstädt	
382		
387	Busbf – Reinholdshain	
388		
389	Gymnasium – Busbf – Oberhäslich – Reinberg – Reinholdshain	

6.5 Freital Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 3	Freital-Potschappel – Deuben – Hainsberg – Hainsberg-West	
		
RB 30	Freital-Potschappel – Deuben – Hainsberg – Hainsberg-West	
		
A	Potschappel – Deuben – Coßmannsdorf – Somsdorf/ Pfaffengrund	
B	Burgk – Deuben	
C	Pesterwitz – Zuckerode – Potschappel – Birkigt – Kleinnaundorf	
D	Hainsberg – Deuben – Weißig	
E	Wurgwitz – Zuckerode – Deuben – Raschelberg	
F	Wurgwitz – Zuckerode – Deuben – Niederhäslich	
337	Zuckerode – Deuben – Döhlen – Weißig – Wurgwitz	
348	Deuben – Eckersdorf	
376	Deuben – Hainsberg – Eckersdorf	

6.6 Großenhain Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
Zug		
RB 31	Großenhain Cottb. Bf. – Zabeltitz	
BUS		
A	Großraschütz – Kleinraschütz – Frauenmarkt – Kupferberg	
409 410	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Priestewitzer Str.	
450	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Skassa	
451	Cottb. Bf. – Bauda – Colmnitz	
453 455 456 457	Cottb. Bf. – Folbern	
454	Cottb. Bf. – Folbern – Skaup – Skäßchen	
458	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Zschauitz	
460	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Weißnitz – Rostig	
461	Cottb. Bf. – Hohe Str. – Walda-Kleinthiemig – Bauda – Görzig – Zabeltitz – Treugeböhla	
463	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Priestewitzer Str.	
467	Cottb. Bf. – Hohe Str. – Walda-Kleinthiemig – Zabeltitz – Nasseböhla – Uebigau – Skäßchen – Skaup – Folbern – Cottb. Bf/ Hohe Str.	

6.7 Heidenau Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
S		
S 1 S 2	Heidenau – Heidenau Süd – Heidenau Großsedlitz	
BUS		
A	Heidenau Bf – Hp Süd – Großsedlitz - Heidenau	
B 201 202	Heidenau Bf – Erlichtmühle	
H/S	Heidenau Pechhütte – Bf – Einkaufszentrum	

6.8 Kamenz Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
21	Kamenz Flugplatz – Jesau – Stadtzentrum – Jesau – Flugplatz	
22	Bernbruch – Kamenz Bf – Krankenhaus	
23	Kamenz Flugplatz – Bf – Lückersdorf – Gelenau – Hennersdorf	
102	Kamenz Flugplatz – Bf – Wiesa – Thonberg	
150	Kamenz Bf – Schwimmhalle/Flugplatz	
151	Kamenz Bf – Schwimmhalle/Flugplatz – Bernbruch	
170 316	Kamenz Flugplatz – Bf – Gelenau	
171 173	Kamenz Flugplatz – Bf – Hutberg – Vogelberg	
172	Kamenz Flugplatz – Bf – Joliot-Curie-Siedlung	
182	Zschornau – Schiedel – Kamenz Flugplatz – Bf – Wiesa – Thonberg	
184	Zschornau – Schiedel – Kamenz Flugplatz – Bf	
186	Kamenz Bf – Schwimmhalle/Flugplatz – Jesau	
187	Kamenz Bf – Schwimmhalle/Flugplatz – Jesau – Deutschbaselitz	

6.9 Meißen Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 1	Meißen – Meißen Altstadt – Meißen-Triebischtal	
		
A	Spaar – Busbf – Krematorium – Korbitz/Schletta	
B	Spaar – Rote Gasse – Zschendorf – Busbf – Korbitz/Schletta	
C	Buschbad – Busbf – Krankenhaus	
E	Stadtrundfahrt Porzellan-Manufaktur – Markt – Albrechtsburg/Dom	
401	Meißen Busbf – Niederspaar/ Bosel	
404	Meißen Busbf – Tierpark/ Rehbockschänke	
407 409	Meißen Busbf – Zscheila – Baumschule	
408 421	Meißen Busbf – A:-Mücke-Ring	
411	Meißen Busbf – Zschendorf	
412 422	Meißen Busbf – Neugasse – Korbitz	
413 418	Meißen Busbf – Neugasse – Buschbad	
414 426	Meißen Busbf – Neugasse – Lercha	

428		
415	Meißen Busbf – Hafenstraße – Knorre – Karpfenschänke	
416	Meißen Busbf – Afra-Schule – Heilig Kreuz	
446		
417	Meißen Busbf – Lommatzcher Tor – Auf der Höhe	

6.10 Pirna Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 1 S 2	Bf Pirna – Obervogelgesang	
		
RB 71	Bf Pirna – Pirna Copitz – Pirna Copitz Nord	
		
G/L	Pirna Stadtmitte – Copitz W.– Liebenthal – Graupa – Birkwitz – Copitz W. – Stadtmitte	
H/S	Pirna-Sonnenstein – ZOB/ Bf. – Siedlung	
M	Pirna Stadtmitte – Mockethal – Gewerbegebiet Nord – Birkwitzer Str.	
N 209 216 218	Pirna ZOB/ Bf. – Neundorf	
P	Pirna Stadtmitte – Birkwitz-Pratzschwitz	
Z 205 207 219	Pirna Stadtmitte – Zuschendorf/ Zehista	
234	Pirna Stadtmitte – ZOB/Bf. – Copitz – Bonnewitz	
63	Bonnewitz – Graupa	
204	Pirna Stadtmitte – ZOB/Bf. – Am Friedhof	
226 236 237	Pirna Stadtmitte – ZOB/Bf. – Copitz – Zatzschke	  
238	Pirna ZOB/Bf. – Copitz – Mockethal – Zatzschke	 
241 246	Pirna ZOB/Bf. – Sonnenstein – Cunnersdorf	
245 246	Pirna ZOB/Bf. – Sonnenstein – Krietzschwitz	
CityBus	Pirna ZOB/Bf. – Fähranleger – Elbeparkplatz – Markt – Breite Straße – ZOB/Bf. (zweijähriger Testbetrieb ab 03.07.2017)	
		
F9	Pirna – Pirna-Copitz	

6.11 Radeberg Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
302	Radeberg Bf – Südvorstadt – Markt – Krankenhaus/ Badstr. – EKZ An der Ziegelei	 *
305	Radeberg Heidehäuser – Bf – Krankenhaus – Randsiedlung	 *
307	Radeberg Bf – Großerkmannsdorf – Ullersdorf	 *
308	Radeberg Bf – Lotzdorf – Liegau-Augustusbad	 *
309	Radeberg Krankenhaus – Bf – Großerkmannsdorf – Ullersdorf	 *
310	Radeberg Bf – Kleinwolmsdorfer Str.	 *

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO









6.12 Radebeul Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 1	Radebeul Ost – Radebeul-Weintraube – Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul-Zitzschewig	
		
4	Radebeul Forststr. – Schildenstr. – Landesbühnen – Radebeul West – Eisenbahnbrücke	
		
72	Radebeul Altserkowitz – Landesbühnen – E.-Bilz-Str. – Hospiz	
327*	Radebeul Seestr./ Kötzschenbroda – S-Bf. Radebeul-Ost – Waldstr.	 *
400	Radebeul Naundorf – Kötzschenbroda – Lindenau	

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM, mit Einführung des neuen Radebeuler Busnetzes am 09.12.2018 ging die Linie 327 in die Linien 475 Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg – Dippelsdorf und 476 Radebeul-Kötzschenbroda – Niederlöbnitz – Radebeul Ost – Dresden-Trachau auf

6.13 Riesa Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
A1	Riesa Mergendorf – Busbf – Alleestr. – Weida – Pausitz – Goethestraße	
A2	Riesa Goethestraße – Pausitz – Weida – Alleestr. – Busbf – Mergendorf	
B	Riesa Humboldttring – Goethestr. – Busbf – Weida – Mautitz/ Merzdorf	

C	Riesa Busbf – Merzdorf	
D	Riesa Humboldttring – Goethestraße – Alleestr.– Pochra/ Merzdorf – Canitz	
E	Riesa Busbf – Lommatzcher Str. – Mergendorf	
430 445	Riesa Busbf – Pausitz – Nickritz – Jahnishausen – Böhlen – Gostewitz	
431	Riesa Busbf – Pausitz – Oelsitz	
433	Riesa Goethestr. – Busbf – Gröba	
437 439 440 441	Riesa Goethestr. – Busbf	
446	Riesa Busbf. - Goethestr. – Göhlis – Flugplatz – Leutewitz	

6.14 Bad Schandau Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 1	Bf. Bad Schandau – Krippen – Schmilka	
		
U 28	Bf. Porschdorf – Bad Schandau – Krippen – Schmilka	 
		
	Kirnitzschtalbahnhof Kurpark – Botanischer Garten – Ostrauer Mühle	
		
241	Bad Schandau Bf – Elbkai – Ostrauer Mühle	
244	Bad Schandau Bf – Elbkai	
251	Bad Schandau Elbkai – Bf – Krippen	
252	Bad Schandau Ostrau – Postelwitz – Elbkai – Bf – Krippen	
253	Bad Schandau Elbkai – Bf – Prossen – Porschdorf – Waltersdorf	
260	Bad Schandau Bf – Elbkai – Kiefricht	
		
F2	Schmilka Bf – Ort	
F3	Postelwitz – Krippen	
F4	Bad Schandau - Krippen	
F5	Bad Schandau, Stadt - Bad Schandau, Bf.	
Sonstiges		
	Personenaufzug Bad Schandau - Ostrau	Kommune

6.15 Bannewitz Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
C	Bannewitz Windbergstr. – Wendeplatz – Siedlung	
F	Neuwelschufe – Possendorf – Am Spitzberg	
351	Bannewitz – Cunnersdorf – Bannewitz – Nöthnitz – Goppeln – Gaustritz – Golberode	
352	Nöthnitz – Boderitz – Bannewitz – Hänichen – Possendorf	
353	Bannewitz – Hänichen – Possendorf – Rippien – Goppeln	
360	Nöthnitz - Bannewitz – Hänichen – Possendorf	
366	Siedlung - Bannewitz – Hänichen – Possendorf	

6.16 Neustadt/Sa. Fahrplanstand 01.01.2017







Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
RB 71	Bf. Neustadt/ Sa. – Krumhermsdorf	
		
117 267	Krumhermsdorf – Bf. Neustadt/ Sa. – Neustadhalle – W.-Kaulisch-Str. – Langburkersdorf – Hohwaldklinik	
261 263	Rückersdorf/ Polenz – Neustadhalle - Bf. Neustadt/ Sa. – W.-Kaulisch-Str. – Langburkersdorf – Rugiswalde	
263b	Neustadt/Sa. W.-Kaulisch-Str. – Bf – Neustadhalle – W.-Kaulisch-Str.	
264	Oberottendorf – Niederottendorf – Berthelsdorf – W.-Kaulisch-Str. – Bf. Neustadt/ Sa. – Götzingerhöhe	

6.17 Sebnitz Fahrplanstand 01.01.2017
















Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
U 28	Bf. Sebnitz – Amtshainersdorf	
		
R/T	Einkaufspark-Busbf. – Bf – Krankenhaus – Bf – Busbf – Einkaufspark / Busbf – KIEZ – Bf – Soli Vital - Busbf	
236 237	Sebnitz Busbf – Hainersdorf	
260	Sebnitz Busbf – Bf – Hainersdorf – Lichtenhain – Mitteldorf – Altendorf	
261	Sebnitz Busbf – Dr.-Stedtner-Str.	
267	Sebnitz Busbf – Schönbach	

268 269	Sebnitz Busbf – Hertigswalde – Ottendorf/ Saupsdorf – Hinterhermsdorf	
------------	---	---

6.18 Weinböhla Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
4	Weinböhla – Gellertstr.– Köhlerstr.	
		
403	Weinböhla Hp – Rathaus – Steinbacher Str.	
411	Neusörnewitz S-Bf - Weinböhla Laubenhöhe – Rathaus – Hp	
421 459	Weinböhla Hp – Am Sandweg/ Niederau	

Anlage 7 - Elbfähren Fahrplanstand 01.01.2017

Linie 		VVO-Tarif	Betreiber	Einsatzzeiten (auf volle Stunde gerundet)
Landkreis Sächsische Schweiz- Osterzgebirge				
F1	Schöna - Hrensko			täglich IV-X: 7-21 Uhr, XI-III: 8-17 Uhr, nach Bedarf
F2	Schmilka	X		täglich IV-X: 6-22 Uhr, XI-III 6-20 Uhr nach Bedarf
F3	Postelwitz	X		täglich IV-X: 8-22 Uhr, XI-III 8-19 Uhr Mo-Fr bereits ab 6 Uhr, nach Bedarf
F4	Bad Schandau - Krippen	X		täglich IV-X: 8-22 Uhr, XI-III 8-19 Uhr 30-/60-min-Takt
F5	Bad Schandau, Stadt - Bad Schandau, Bhf.	X		täglich IV-X: 6-22 Uhr, XI-III 6-21 Uhr Mo-Fr bereits ab 5 Uhr, 30-min-Takt
F6	Königstein	X		täglich IV-X: 5-23 Uhr, XI-III 5-22 Uhr Mo-Fr bereits ab 4 Uhr, nach Bedarf
F7	Kurort Rathen		Stadt Rathen	täglich V-X: 5-1 Uhr, XI-IV 5-24 Uhr Mo-Fr bereits ab 4 Uhr, nach Bedarf
F8	Stadt Wehlen	X		täglich IV-X: 5-24 Uhr, XI-III 5-23 Uhr Mo-Fr bereits ab 4 Uhr, nach Bedarf
F9	Pirna - Pirna-Copitz	X		Mo-Fr IV-X: 5-19 Uhr, XI-III 6-19 Uhr Sa 9-17, SoF 11-17 Uhr, nach Bedarf
F10	Birkwitz - Heidenau	X		Täglich 4-23 Uhr, , Sa, So+F IV-X ab 6 Uhr, XI-III ab 7 Uhr, nach Bedarf
Landeshauptstadt Dresden				
F14	Kleinzschachwitz – Pillnitz (Autofähre/ Personenfähre)	X		täglich 5-0 Uhr, nach Bedarf
F16	Niederpoyritz - Laubegast	X		täglich IV-X: 6-20 Uhr, XI-III 6-18 Uhr Sa/So+F ab 9 Uhr IV-X Fr,Sa,Vorfeiertage bis 22 Uhr, nach Bedarf
F17	Johannstadt - Dresden-Neustadt	X		täglich IV-X: 9-23 Uhr, XI-III 9-18 Uhr Mo-Fr bereits ab 6 Uhr, nach Bedarf
Landkreis Meißen				
F24	Coswig-Kötitz - Gauernitz	X		täglich III-X: 9-19 Uhr, XI-II 9-18 Uhr Mo-Fr bereits ab 5 Uhr, nach Bedarf
F28	Niederlommatsch - Seußlitz	X		täglich III-X: 9-20 Uhr, XI-II 11-18 Uhr Mo-Fr bereits ab 5 Uhr, nach Bedarf
F29	Riesa - Promnitz		ESAM GmbH	Täglich III-XII 9-18 Uhr, Mo-Fr bereits ab 7 Uhr, Sa V-IX bis 19 Uhr, nach Bedarf (I/II außer Betrieb)
F30	Strehla - Lorenzkirch	*	Stadt Strehla	Täglich III-XII 9-18 Uhr, Mo-Fr bereits ab 6 Uhr, V-IX bis 20 Uhr, nach Bedarf (I/II außer Betrieb)

* laufende Abstimmungen zur Anerkennung des VVO-Tarifes

Anlage 8 – Sonderverkehrsmittel Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Betreiber	Einsatzzeiten (auf volle Stunde gerundet)
Löbnitzgrundbahn (LGB) Radebeul Ost – Moritzburg – Radeburg		täglich IV-X 8-19 Uhr, XI-III 8-18 Uhr, an Schultagen bereits ab 5 Uhr, 2-h-Takt Radebeul-Ost – Moritzburg 53.000 Fahrplankm/ Jahr
Weißeritztalbahn (WTB) Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde – Kurort Kipsdorf		täglich 3 Fahrtenpaare Freital- Dippoldiswalde, davon 2 verlängert bis Kipsdorf, veranstaltungskonkrete Sonderfahrpläne, 65.000 Fahrplankm/ Jahr
Kirnitzschtalbahn Bad Schandau – Lichtenhainer Wasserfall		täglich IV-X 8-20 Uhr, XI-III 10-17 Uhr, an Schultagen bereits ab 7 Uhr, IV-X 30-min- Takt, XI-III 70-min-Takt, 93.000 Fahrplankm/ Jahr
Standseilbahn Dresden Weißer Hirsch - Loschwitz		täglich 9-20 Uhr, Mo-Fr ab 6 Uhr, IV-X an Fr, Sa und vor Feiertagen bis 23 Uhr, 10/15-min-Takt
Schwebebahn Dresden Loschwitz - Oberloschwitz		täglich IV-X 9-20 Uhr, XI-III 10-18 Uhr, 15- min-Takt
Personenaufzug Bad Schandau - Ostrau	Stadt Bad Schandau	täglich 9-17 Uhr, IV+X bis 18 Uhr, V-IX bis 19 Uhr
Stadtrundfahrt Meißen Porzellan- Manufaktur – Albrechtsburg/Dom		täglich IV-X 10-17 Uhr

Anlage 9 – Übersicht alternativer Bedienformen Fahrplanstand 01.01.2017

9.1 Anruflinientaxi (alita), Betreiber:

Anmeldung bis 20 min vor Abfahrt: (0351) 8571111

Linie		Anschluss an Linie	Einsatzzeiten (auf volle Stunde gerundet)
8	Infineon Nord – Hellerau	7	tägl. 1.00 – 5.30 Uhr, Sa 5.00 – 8.00 Uhr So/F 1.00 – 7.30 Uhr
61	Bühlau – Fernsehturm	11	tägl. 2.00 – 4.30 Uhr, So/F bis 5.30
61	Bühlau – Weißig	11	tägl. 4.00 – 4.30 Uhr
63	Wasaplatz - Münzteichweg	13	tägl. 1.00 – 3.00 Uhr
63	Pillnitz - Graupa	63	Sa, So/F 5.00 – 8.30 Uhr
65	Altleuben – Tronitzer Str.	2	tägl. 1.30 – 4.30 Uhr
66	Südhöhe - Altkaitz	66	tägl. 21.30 – 5.00 Uhr
66	Prohlis - Lockwitz	13	tägl. 22.30 – 4.00 Uhr, Sa bis 8.00, So/F bis 9.00
70	Dalienweg – Am Altfränkener Park	2	tägl. 1.30 – 4.00 Uhr, Sa, So/F bis 5.00
70	Klotzsche - Wilschdorf	70/ 80	Sa, So/F 17.30 – 6.30
72	Elbe-Park – Radebeul- Altserkowitz	9	tägl. 21.00 – 0.00 Uhr, Sa, So/F bis 7.00
72	Boxdorf - Hellerau	80	Mo-Fr 4.30 – 5.30 Uhr
74	Waldschlößchen - Jägerpark	11	tägl. 21.00 – 1.00 Uhr, So/F bis 11.30
75	Wasaplatz - Goppeln	13	tägl. 2.00 – 4.00 Uhr, Sa, So/F bis 4.30
76	Pieschen - JVA	64	Mo-Fr 18.30 – 6.00 Uhr, Sa, So/F ganztags
77	Infineon - Flughafen	7	tägl. 1.30 – 4.00 Uhr
79	Mickten - Übigau	4	tägl. 21.30 – 5.00 Uhr, Sa, So/F bis 8.00
81	Liststr. - Wilschdorf	3	tägl. 21.30 – 4.30 Uhr, Sa, So/F bis 5.00
84	Blasewitz – Rochwitz	6	tägl. 22.00 – 5.00 Uhr, Sa, So/F bis 8.00
88	Prohlis – Kleinzschachwitz	13	tägl. 21.30 – 23.00 Uhr
89	Niedersedlitz - Röhrsdorf	6	tägl. 21.30 – 6.00 Uhr, Sa, So/F bis 8.00
92	Cotta - Ockerwitz	1	tägl. 21.30 – 5.00 Uhr, Sa, So/F bis 8.30
94	Cossebaude - Niederwartha	94	tägl. 22.30 – 1.00 Uhr, Sa bis 8.00, So/F bis 9.00
95	Cossebaude - Gohlis	94	Mo-Fr, ganztags
97	Leutowitz - Zschonergrundmühle	1	Mo-Fr, ganztags

9.2 Anrufbus/ Anruflinienbus (ALB)

Linie		Betreiber	Einsatzzeiten (auf volle Stunde gerundet)
Landeshauptstadt Dresden			
Anmeldung bis 20 min vor Abfahrt: (0351) 8571111			
91	Gompitz - Cotta		Mo-Fr. 21.30 – 0.00 Uhr, Sa, So/F ganztags
228	Rossendorf - Eschdorf - Schönfeld - DD-Bühlau		Mo-Fr. 21.00 – 0.00 Uhr, Sa, So/F 19.30 – 9.00
Landkreis Bautzen			
Anmeldung Mo-Fr 7-18 Uhr bis 60 min vor Abfahrt: (03591) 491100			
22	Bernbruch – Kamenz Bf – Krankenhaus		Sa ganztags
23	Kamenz Flugplatz – Bf – Lückersdorf – Gelenau – Hennersdorf		Mo-Fr Einzelkurse
	103		Bautzen – Königswartha – Hoyerswerda
154	Groß Särchen – Lohsa – Königswartha		Mo-Fr Einzelkurse
158	Hoyerswerda – Bergen – Neuwiese – Sabrodt		Mo-Fr Einzelkurse
	166		Hoyerswerda – Laubusch – Lauta
169	Königsbrück - Röhrsdorf		Mo-Fr Einzelkurse
171	Kamenz – Königsbrück – Gräfenhain		Mo-Fr Einzelkurse
172	Kamenz – Schwepnitz – Zeiβholz		Mo-Fr Ferien Einzelkurse
	173		Kamenz – Cunnersdorf – Straβgräbchen/ Schwepnitz
184	Kamenz – Weiβig – Zeiβholz		Mo-Fr Einzelkurse
186	Kamenz – Crostwitz – Ralbitz		Mo-Fr Ferien Einzelkurse
191	Bischofswerda – Panschwitz-Kuckau		Mo-Fr Einzelkurse
Landkreis Meiβen			
Anmeldung bis 60 min vor Abfahrt: (03521) 741663			
404	Meiβen – Gauernitz – Cossebaude		Sa, So/F ganztags
409	Meiβen – Priestewitz - Groβenhain		Sa, So/F ganztags
412	Meiβen – Krögis - Nossen		Sa, So/F ganztags
	414		Meiβen – Taubenheim – Schmiedewalde/ Tannenberg
415	Meiβen – Kleinzadel – Löbsal		Sa, So/F ganztags
417	Meiβen – Leutewitz – Leuben – Lommatzsch		Sa, So/F ganztags
	419		Lommatzsch – Neckanitz – Churschütz – Lommatzsch
420	Nossen – Ziegenhain – Lommatzsch		Sa, So/F ganztags ,Ferien
422	Meiβen – Krögis – Ziegenhain – Rüsseina		Sa, So/F ganztags
	428		Meiβen – Röhrsdorf – Klipphausen – Wilsdruff
430	Riesa – Prausitz – Striegnitz – Lommatzsch		Sa, So/F ganztags

431	Riesa – Seerhausen – Lommatzsch		Sa, So/F ganztags
439	Riesa – Zeithain – Gröditz – Nieska – Schweinfurth		Sa, So/F ganztags
440	Riesa – Zeithain – Wülknitz – Gröditz		Sa, So/F ganztags

9.3 Bürgerbus

Linie		Betreiber	Einsatzzeiten
Landkreis Meißen			
500	Bürgerbus Käbschütztal	Bürgerbusverein Lommatzsch	nur dienstags und freitags
501	Bürgerbus Lommatzsch	Pflege e.V. + 	nur donnerstags
Landkreis Sächsische Schweiz- Osterzgebirge			
	Bürgerbus Bahretal (kein VVO-Tarif)	Förderverein Dorfentwicklung Bahretal e.V.+ Gemeinde Bahretal	kein fester Fahrplan

9.4 Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Stadt	Bediengebiet	Tarif	Einsatzzeiten und Anmeldung
Landkreis Bautzen			
Hoyerswerda	Stadtgebiet, Abfahrten an besonders gekennzeichneten Haltestellen	Verbundtarif + Komfortzuschlag	Mo-Fr 20.00 - 2.00 Uhr, Sa, So+F ganztags Anmeldung bis 30 min vor Abfahrt: (03571) 608888
Landkreis Meißen			
Meißen	Stadtgebiet, Abfahrten an besonders gekennzeichneten Haltestellen und weiteren definierten Abfahrtsorten	Verbundtarif + Komfortzuschlag (entfernungsabhängig)	täglich 19.30 - 1.30 Uhr, Sa, So+F ab 17.30 Anmeldung bis 30 min vor Abfahrt: (03521) 733441
Riesa			täglich 21.00 - 23.30 Uhr Anmeldung bis 30 min vor Abfahrt: (03525) 737271
Großenhain (seit 09.12.2018)			Mo-Fr 20.30 - 0.00 Uhr, Sa, So+F 19.30 - 0.00 Uhr Anmeldung bis 30 min vor Abfahrt: (03521) 733441

Das AST-System in Freital wurde im März 2017 beendet und auf regulären Linienbetrieb umgestellt.

Anlage 10 – Grenzüberschreitender Verkehr

Linie		Betreiber	Fahrtenangebot
SPNV mit Grenzübergang im VVO			
RE 20	Wanderexpress Bohemica Dresden – Pirna – Bad Schandau – Schöna – Dolní Zleb – Decin – Ústí n.L. - Litomerice		IV-X Sa/So+F1 Zugpaar Dresden – Litomerice Advents-Sa/So 1 Zugpaar Ústí - Dresden
U 28	Rumburk – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Schöna – Dolní Zleb – Decin	 	Mo-Fr. 9 Zugpaare, Sa, So/F 8 Zugpaare
Regionalbusverkehr mit Grenzübergang im VVO			
217	(Pirna-) Bahratal GÜ – Petrovice – Tisa – Jilove-Snesnik – Rosenthal		IV-X Mo-Fr 3 Fahrtenpaare Bahratal-Tisa, Sa/SoF 7 Fahrtenpaare Bahratal- Tisa, davon 3 bis Rosenthal, FahrradBus
398	(Dresden-) Altenberg – Zinnwald – Cinovec – Dubi – Teplice		tägl. 7 Fahrtenpaare
435	Česká Kamenice - Labská stráň - Hřensko - Schmilka		IV-X 4 Fahrtenpaare Sa,So+F, VII-VIII täglich
Fähre mit Grenzübergang im VVO			
F1	Schöna - Hrensko		täglich IV-X: 7–21 Uhr, XI- III: 8–17 Uhr, nach Bedarf
SPNV, Linie im VVO beginnend, Grenzübergang im ZVON			
RE 1	Dresden – Bischofswerda – Görlitz – Zgorzelec – Wegliniec/ Wrocław	 	3 Zugpaare täglich
RE 2	Dresden – Bischofswerda – Zittau – Hradek n.N. - Liberec		5 Zugpaare täglich

Anlage 11 – Fernverkehr

Fernverkehrshalt/ Aufkommens- schwerpunkt	Linien	Bezug zum ÖPNV
Flughafen Dresden	nationale und internationale Fluglinien	Einbindung in das S-Bahn-Netz (S 2) und Dresdner Stadtverkehr
Dresden Hbf	ICE 50 Dresden – Wiesbaden EC 27 Hamburg – Berlin – Dresden – Prag (- Budapest) IC 55 Dresden – Köln	Übergangsstelle, Einbindung in das S-Bahn-Netz (S1, S2, S3), SPNV, Dresdner Stadtverkehr, Regionalbusverkehr, Fernbusverkehr Besonders wichtig aufgrund fehlender SPNV-Achse: Anbindung des SPNV der Sachsen-Franken-Magistrale (von/ nach Freiberg – Chemnitz)
Dresden-Neustadt	ICE 50 Dresden – Wiesbaden EC 27 Hamburg – Berlin – Dresden – Prag (- Budapest) IC 55 Dresden – Köln	Übergangsstelle, Einbindung in das S-Bahn-Netz (S1, S2), SPNV, Dresdner Stadtverkehr, Regionalbusverkehr, teilweise Fernbusverkehr Besonders wichtig aufgrund fehlender SPNV-Achse: Anbindung des SPNV von/ nach Ostsachsen
Bahnhof Bad Schandau	EC 27 Hamburg – Berlin – Dresden – Prag (- Budapest)	Übergangsstelle, Einbindung in das S-Bahn-Netz (S 1), SPNV (auch international nach Tschechien) und Regionalbusverkehr, touristischer Schwerpunkt (Nationalparkbahnhof)
Bahnhof Riesa	ICE 50 Dresden – Wiesbaden IC 55 Dresden – Köln	Übergangsstelle, SPNV, Riesaer Stadtverkehr, Regionalbusverkehr Besonders wichtig aufgrund fehlender SPNV-Achse: Anbindung von/ nach Chemnitz – Döbeln/ Elsterwerda (-Berlin) Besonderheit: Anerkennung von VVO-Zeitkarten im ICE/ IC Riesa - Dresden
Fernbusstation Dresden Hbf/ Bayrische Straße	nationale und internationale Fernbuslinien	siehe Dresden Hbf aufgrund baulicher und organisatorischer Mängel problematisch u.a. für SEV, Station wird zukünftig in neuen Fernbusbahnhof Hbf Wiener Platz Westseite verlegt (Stadtratsbeschluss)

Anlage 12 – Übergangsstellen

Übergangsstelle	Verkehrsmittel ÖPNV	P+R Stellplätze:			B+R Stellplätze:		
		bis 25	26-99	ab 100	bis 25	26-99	ab 100
1998 bis 2005 errichtet							
Altenberg	Zug BUS						
Dresden Dobritz	S Tram BUS				Bicycle**		
Dresden Freiburger Str.	S Tram				Bicycle**		
Dresden Klotzsche	S Zug BUS			Car		Bicycle**	
Dresden Mitte	S Zug Tram					Bicycle**	
Dresden Reick	S BUS		Car		Bicycle**		
Dippoldiswalde	BUS						
Freital Deuben	S Zug BUS			Car	Bicycle		
Großenhain Cottb Bf	Zug BUS			Car			Bicycle
Hoyerswerda Bf	S Zug BUS			Car		Bicycle	
Hoyerswerda Lausitzer Pl.	BUS						
Kamenz	Zug BUS			Car		Bicycle	
Königsbrück	Zug BUS			Car		Bicycle	
Lommatzsch	BUS				Bicycle		
Meißen	S BUS			Car		Bicycle	
Neustadt/ Sa.	Zug BUS			Car		Bicycle	
Nünchritz	Zug BUS			Car		Bicycle	
Priestewitz	Zug BUS			Car		Bicycle	
Radeberg	Zug BUS			Car			Bicycle
Tharandt	S Zug BUS			Car		Bicycle	
Weinböhla	Zug BUS			Car			Bicycle
Weixdorf Bad	Zug Tram			Car		Bicycle**	
2006 bis 2010 errichtet							
Cossebaude	Zug BUS			Car		Bicycle**	
Dürrröhrsdorf	Zug BUS		Car		Bicycle		
Glashütte	Zug BUS		Car			Bicycle	
Klingenberg-Colmnitz	S Zug BUS			Car		Bicycle	
Pirna	S Zug BUS			Car			Bicycle
Pulsnitz	Zug BUS		Car			Bicycle	
Riesa	Zug SPFV BUS			Car			Bicycle
Sebnitz	Zug BUS			Car		Bicycle	
2011 bis 2017 errichtet							










Übergangsstelle	Verkehrsmittel ÖPNV	P+R Stellplätze:			B+R Stellplätze:		
		bis 25	26-99	ab 100	bis 25	26-99	ab 100
Bad Schandau	Zug SPFV BUS F						
Dresden Trachau	S Tram BUS					**	
Freital Hainsberg	S Zug WTB BUS						
Heidenau	S BUS						
Meißen Altstadt	S BUS						
derzeit im Bau bzw. Bauvorbereitung (Infrastrukturprogramm)							
Dippoldiswalde ZOB	BUS						
Dresden Bischofsplatz	S Tram					**	
Dresden Bühlau (Ersatz)	Tram BUS					**	
Dresden Cotta	Zug Tram BUS						
Dresden Hbf	S Zug SPFV Tram BUS					**	
Dresden Industriegelände	S Zug Tram BUS						
Dresden Kesselsdorfer Str.	Tram BUS						
Dresden Niedersedlitz	S Tram BUS					**	
Dresden Pieschen	S BUS					**	
Dresden Strehlen	S BUS Tram im Bau					**	
Dresden Trachau	S Tram BUS					**	
Freital Potschappel	S Zug BUS						
Goppeln	BUS						
Lauta	S Zug BUS					*	
Meißen EG+Vorplatz							
Nossen Markt	BUS						
Rabebeul – Weinböhlen Li. 4	Tram						

* in Übereinstimmung mit Ziel des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Bautzen

** in Übereinstimmung mit Ziel des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden

Anlage 13 – Weitere Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze im Bestand

Station	Verkehrsmittel ÖPNV	P+R Stellplätze:			B+R Stellplätze:		
		bis 25	26-99	ab 100	bis 25	26-99	ab 100
Arnsdorf	Zug						
Coswig Bf	Zug BUS						
Coswig Zentrum/ Börse	BUS						
Dresden Altnossener Str	BUS				**		
Dresden Gompitz	BUS				**		
Dresden Grenzstraße	BUS				**		
Dresden Hbf	Zug SPFV BUS						**
Dresden Hellerau	BUS					**	
Dresden Kaditz	BUS				**		
Dresden Neustadt	Zug SPFV BUS						**
Dresden Pennrich	BUS				**		
Dresden Prohlis	BUS				**		
Dresden Riegelplatz	BUS				**		
Dresden Zschachwitz					**		
Frauenhain	Zug BUS						
Freital Potschappel	Zug BUS						
Glaubitz	Zug BUS						
Gröditz	Zug BUS						
Großröhrsdorf	Zug BUS						
Langebrück	Zug BUS					**	
Neusörnewitz	BUS						
Ottendorf-Okrilla Süd	Zug BUS						
Radebeul Ost	Zug LGB BUS						
Radebeul Weintraube	BUS						
Stolpen	Zug						
Weinböhla Rathausstr.							
Weixdorf Hp	Zug				**		
Weixdorf (Linie 7)							**
derzeit im Bau bzw. Bauvorbereitung (Infrastrukturprogramm)							
Bischheim-Gersdorf	Zug BUS					*	
Coswig Bf	Zug BUS						
Dresden-Zschachwitz***						**	

Station	Verkehrsmittel ÖPNV	P+R Stellplätze:			B+R Stellplätze:		
		bis 25	26-99	ab 100	bis 25	26-99	ab 100
Meißen Triebischtal							
Niederwartha***						 **	
Radebeul-Kötzschenbroda							
geplante Erweiterung von P+R-Anlagen (Infrastrukturprogramm)							
Dresden Bühlau (Ersatz)***							
Dresden Klotzsche***							
Dresden Reick							
Kamenz							
Radeberg							
Riesa							
empfohlene Prüfung eines Neubaues von P+R-Anlagen (u.a. P+R-Konzeption)							
Dohna (Interesse der Kommune)							
Dresden Niedersedlitz***							
Dresden Stetzsch							
Lohmen (Interesse der Kommune)							
Lohsa (Interesse der Kommune und des LK Bautzen)							
Niederau (Interesse der Kommune)							
Schwarzkollm (Interesse der Kommune)							
weitere empfohlene Untersuchungsbereiche für neue und zu erweiternde P+R-Anlagen (u.a. VEP Dresden 2025plus)							
Dresden-Coschütz/ Zschertnitz							
Dresden-Klotzsche/ Industriegelände							
Dresden-Kemnitz/ Cotta/ Friedrichstadt (insbesondere für Veranstaltungsverkehr)							
Weixdorf/ Grenzstraße							
Prüfauftrag Landkreis Bautzen: Erweiterung Arnsdorf							

* in Übereinstimmung mit Ziel des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Bautzen

** in Übereinstimmung mit Ziel des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden

*** in Übereinstimmung mit Ziel des VEP Dresden 2025plus

Anlage 14 – Tarif Preise in €, Stand 01.08.2018

14.1 Einzelfahrscheine

	Preisstufe	Gültigkeit	Normal	Ermäßigt
Einzelfahrt	1	1 Tarifzone oder Grenzraum, max. 1 h	2,40	1,60
	2	2 Tarifzonen, maximal 1,5 h	4,30	2,90
	3	3 Tarifzonen, maximal 2 h	6,50	4,30
	4	Verbundraum, maximal 4 h	8,60	5,70
4er-Karte	Kurzstrecke	lt. Tarif	5,50	
	1 – 4	je nach Anzahl	8,60	5,20

14.2 Tageskarten gültig bis 4 Uhr Folgetag ab Entwertung

	Preisstufe	Gültigkeit	Normal	Ermäßigt
Tageskarte für Einzelpersonen	A	1 Tarifzone	6,00	5,00
	B	2 Tarifzonen	9,00	7,50
	D	Verbundraum	14,00	12,00
Familientageskarte	A	1 Tarifzone	9,00	
	B	2 Tarifzonen	13,50	
	D	Verbundraum	20,00	
Kleingruppenkarte	A	1 Tarifzone	15,00	
	B	2 Tarifzonen	22,00	
	D	Verbundraum	29,50	
NachtTicket	D	Verbundraum, nur 18.00 bis 6.00 Uhr	7,50	
Schülergruppen Ticket	A	1 Tarifzone	1,10	
	B	2 Tarifzonen	2,20	
	D	Verbundraum	3,30	
Zusatzfahrschein zur Benutzung 1. Klasse	A	1 Tarifzone	1,80	0,80
	D	Verbundraum	3,60	1,60
Fahrradtageskarte	A	1 Tarifzone	2,00	
	D	Verbundraum	3,00	

14.3 Zeitkarten

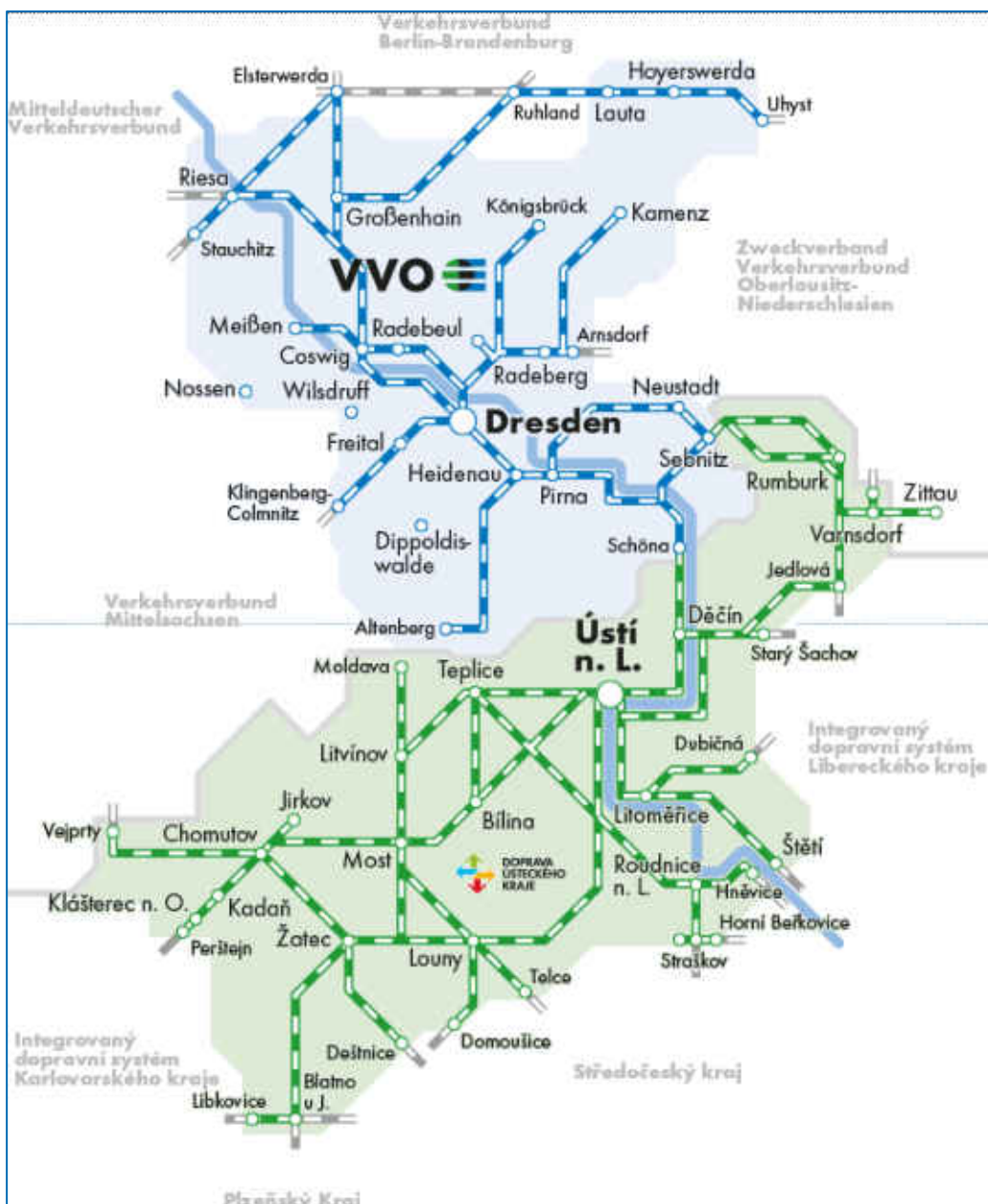
	Preisstufe	Gültigkeit räumlich	Normal	Ermäßigt
Wochenkarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	17,90	13,60
	A1	Tarifzone Dresden	21,90	16,70
	B	2 Tarifzonen	32,50	24,50
	C	1 Tarifzone und umliegende	48,60	36,60
	D	Verbundraum	64,10	48,10
Monatskarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	49,30	37,10
	A1	Tarifzone Dresden	61,50	46,20
	B	2 Tarifzonen	90,00	67,60
	C	1 Tarifzone und umliegende	134,50	100,80
	D	Verbundraum	178,00	133,50
9-Uhr-Monatskarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	43,20	
	A1	Tarifzone Dresden	52,40	
	B	2 Tarifzonen	78,00	
	C	1 Tarifzone und umliegende	116,50	
	D	Verbundraum	155,50	
Abo-Monatskarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	41,90	32,00
	A1	Tarifzone Dresden	51,90	39,00
	B	2 Tarifzonen	76,60	57,50
	C	1 Tarifzone und umliegende	114,20	85,80
	D	Verbundraum	151,60	113,70
9-Uhr-Abo-Monatskarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	36,90	
	A1	Tarifzone Dresden	44,50	
	B	2 Tarifzonen	66,50	
	C	1 Tarifzone und umliegende	99,40	
	D	Verbundraum	132,60	
Übergang 1. Klasse	Wochenkarte	Verbundraum	7,50	
	Monatskarte	Verbundraum	19,00	
Fahrradmonatskarte		Verbundraum	17,00	

Weitere Tarifinformationen unter www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/tarif

14.4 Elbe-Labe-Ticket Preise in €, Stand 01.08.2018

Ein Teil des Tageskartensortiments aus dem Verbundtarif wird für grenzüberschreitende Fahrten in den Bezirk Ústí n. L. unter Nutzung von Nahverkehrszügen, Stadt- und Regionalbussen sowie ausgewählten Fähren als Elbe-Labe-Ticket vermarktet. Weitere Informationen unter www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/tickets/elbe-labe-129.cshhtml

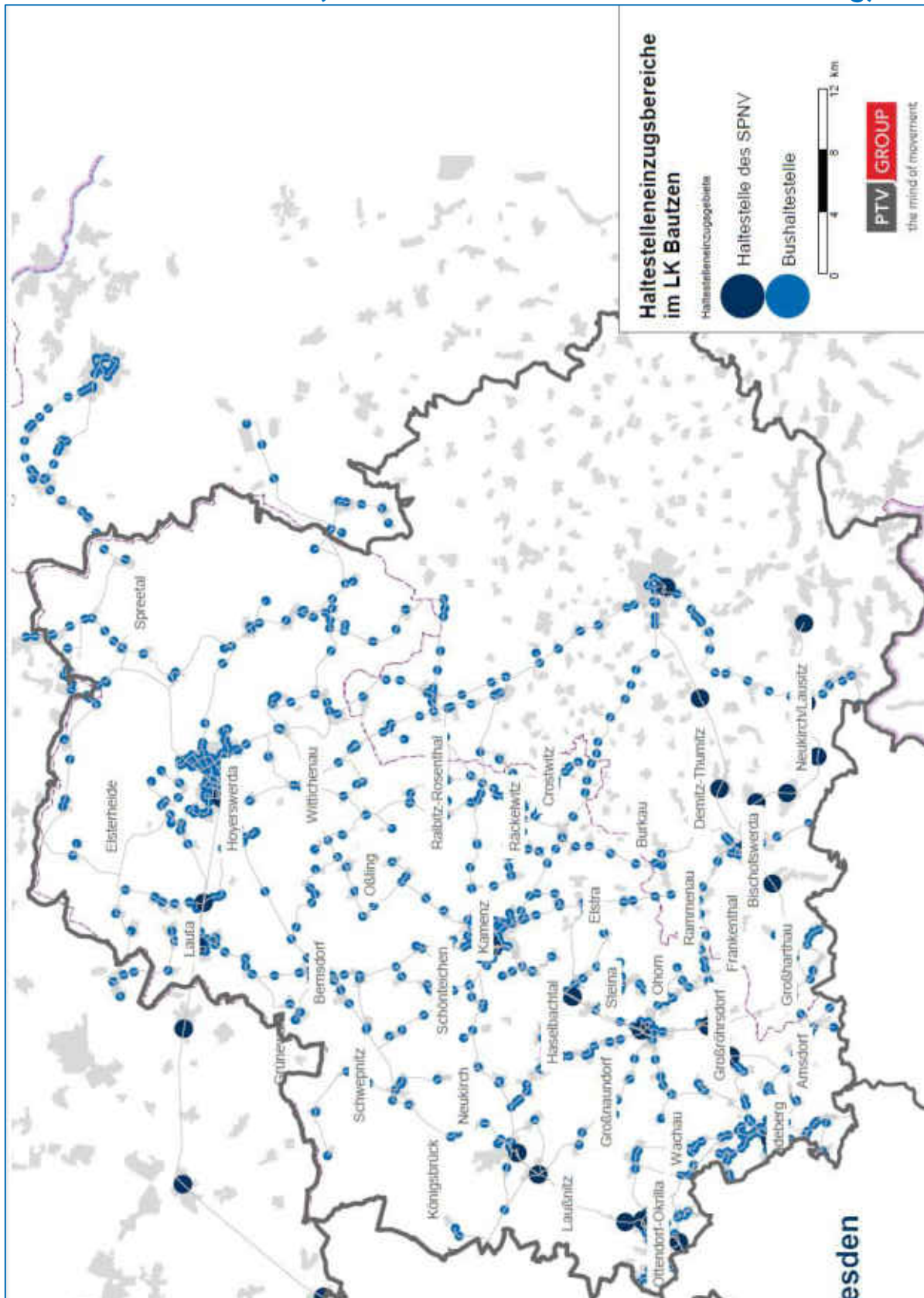
	Preis
Tageskarte Elbe-Labe für Einzelpersonen	18,50
Familientageskarte Elbe-Labe	26,50
Kleingruppenkarte Elbe-Labe	39,50
Fahrradtageskarte Elbe-Labe	4,00



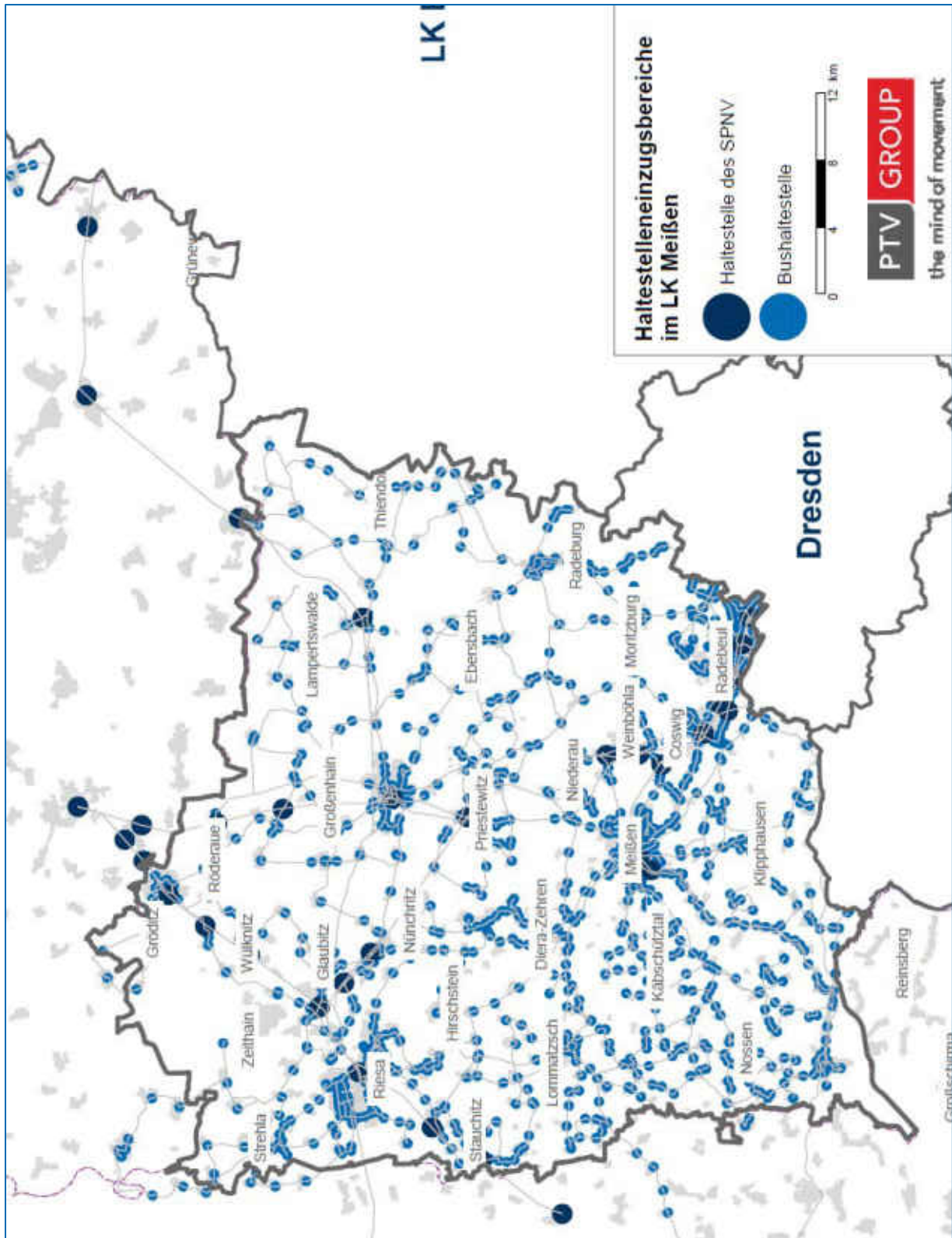
Schematische Übersichtskarte Geltungsgebiet

Anlage 15 – Haltestelleneinzugsbereiche im Regionalbusbereich

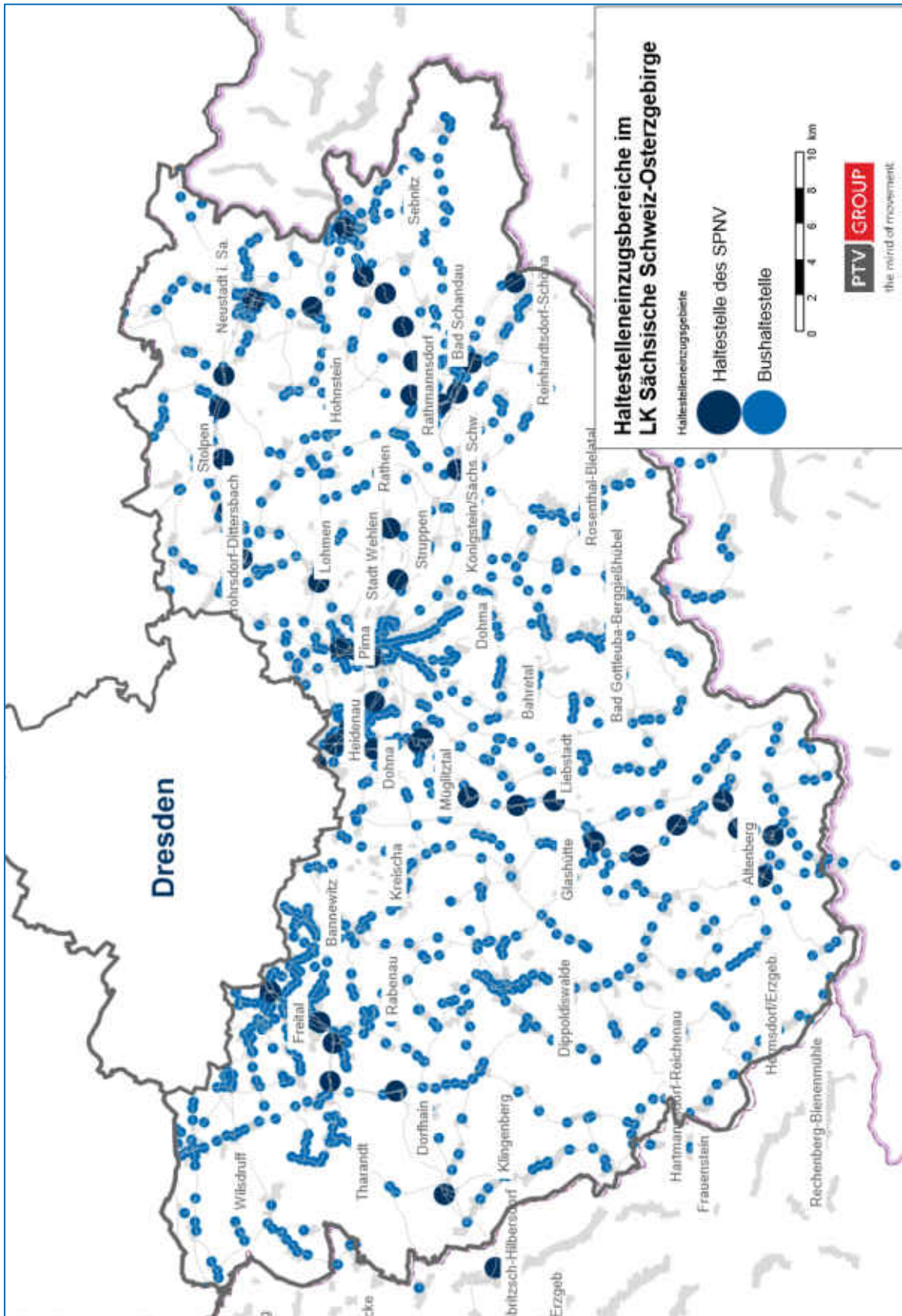
15.1 Landkreis Bautzen (VVO, im ZVON nur Linien mit VVO-Bezug)



15.2 Landkreis Meißen

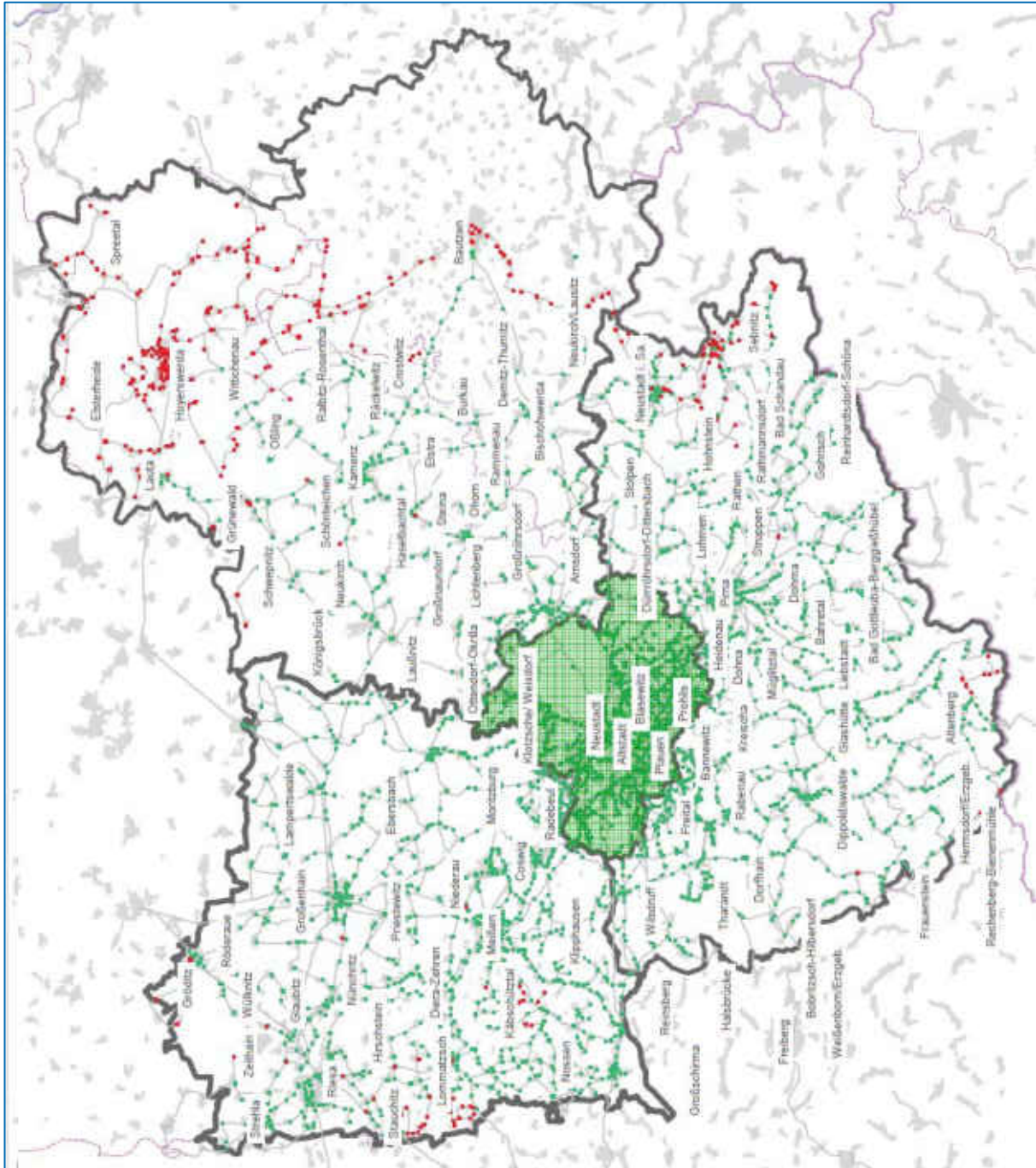


15.3 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge



Anlage 16 – Erreichbarkeit der Oberzentren von den Gemeinden (Sollgröße: 90 min)

16.1 Erreichbarkeit Oberzentrum Dresden

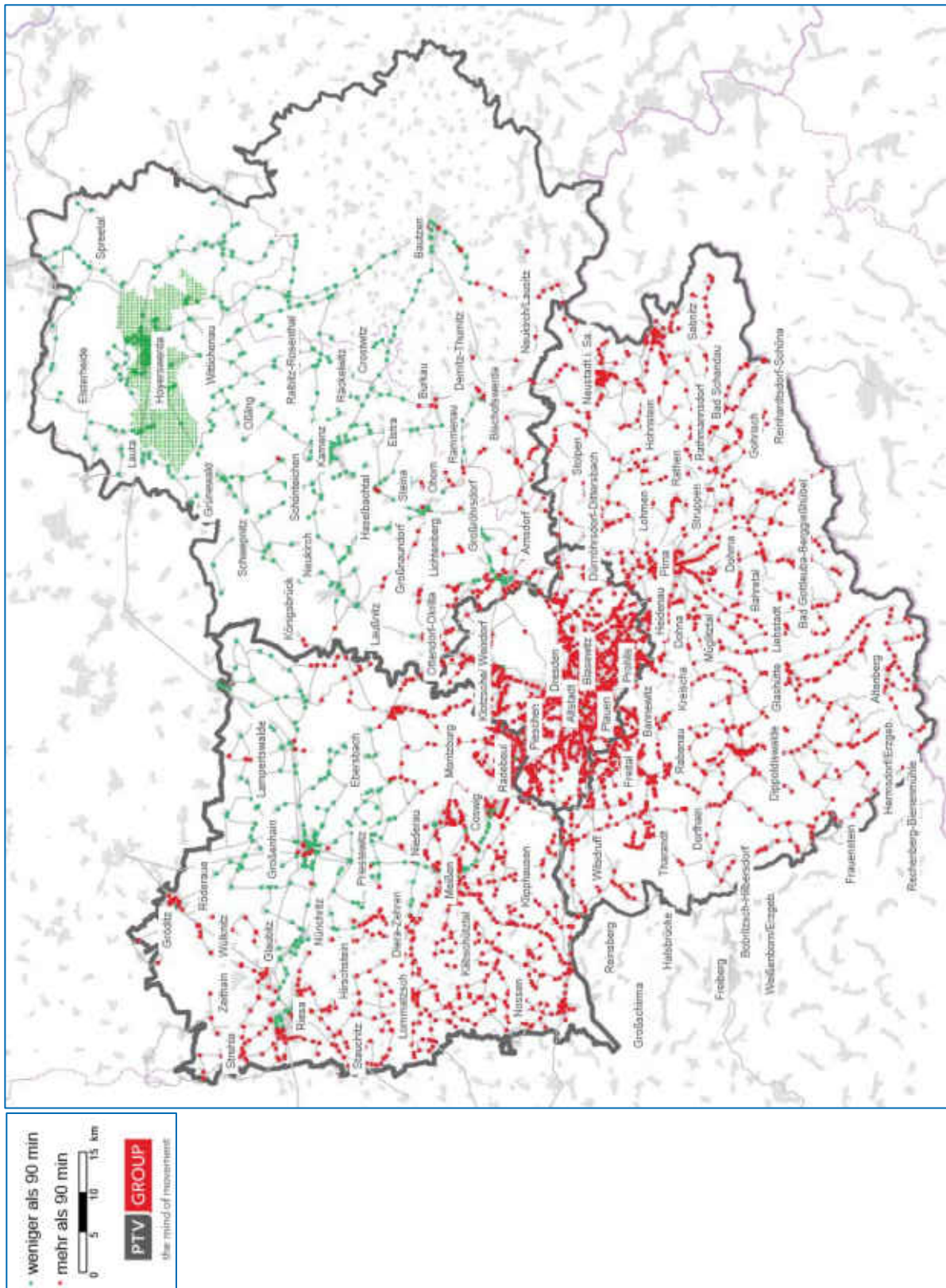


weniger als 90 min
• mehr als 90 min

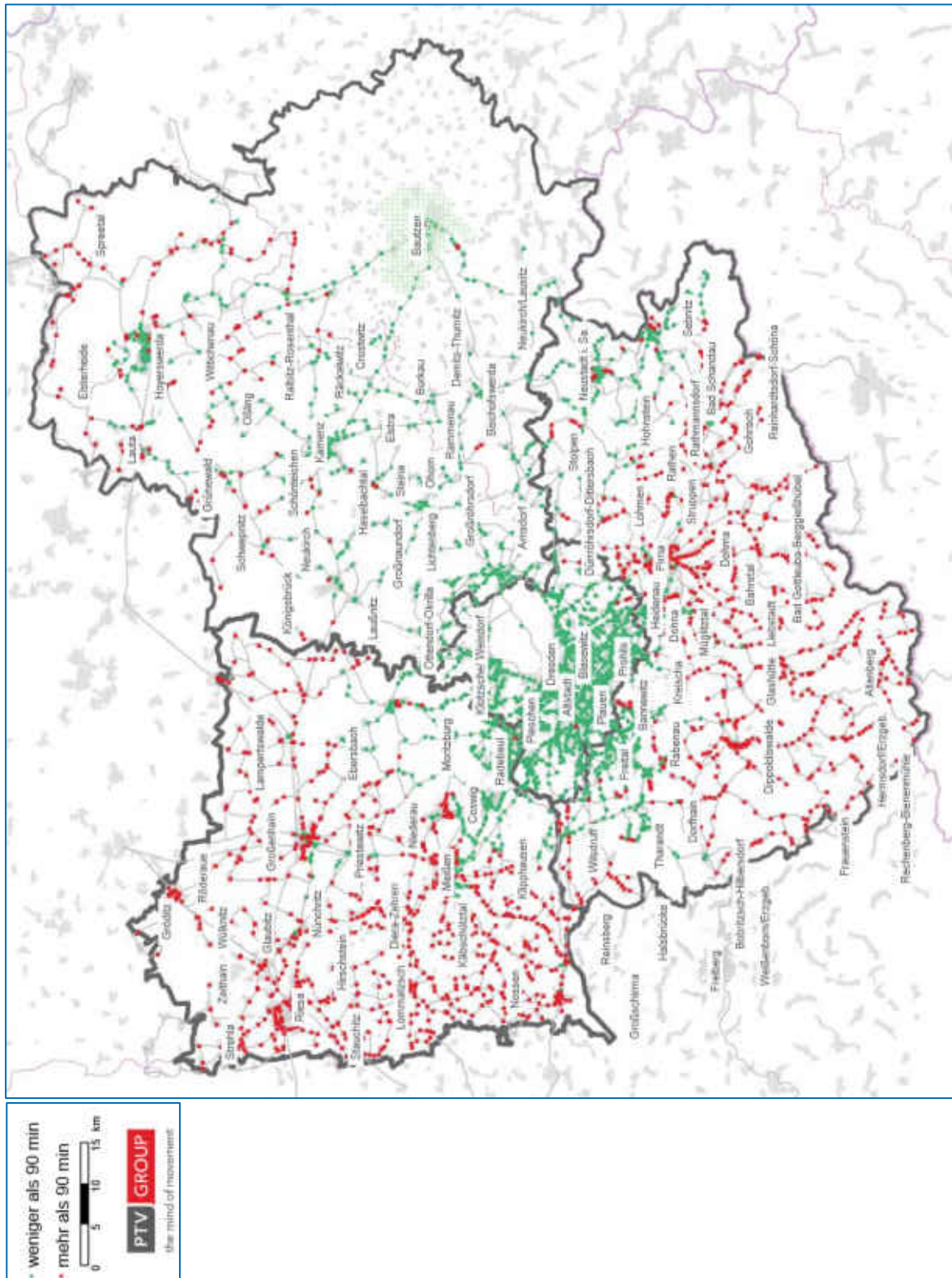
0 5 10 15 km

PTV GROUP
the mind of transportation

16.2 Erreichbarkeit Hoyerswerda (Oberzentraler Städteverbund)

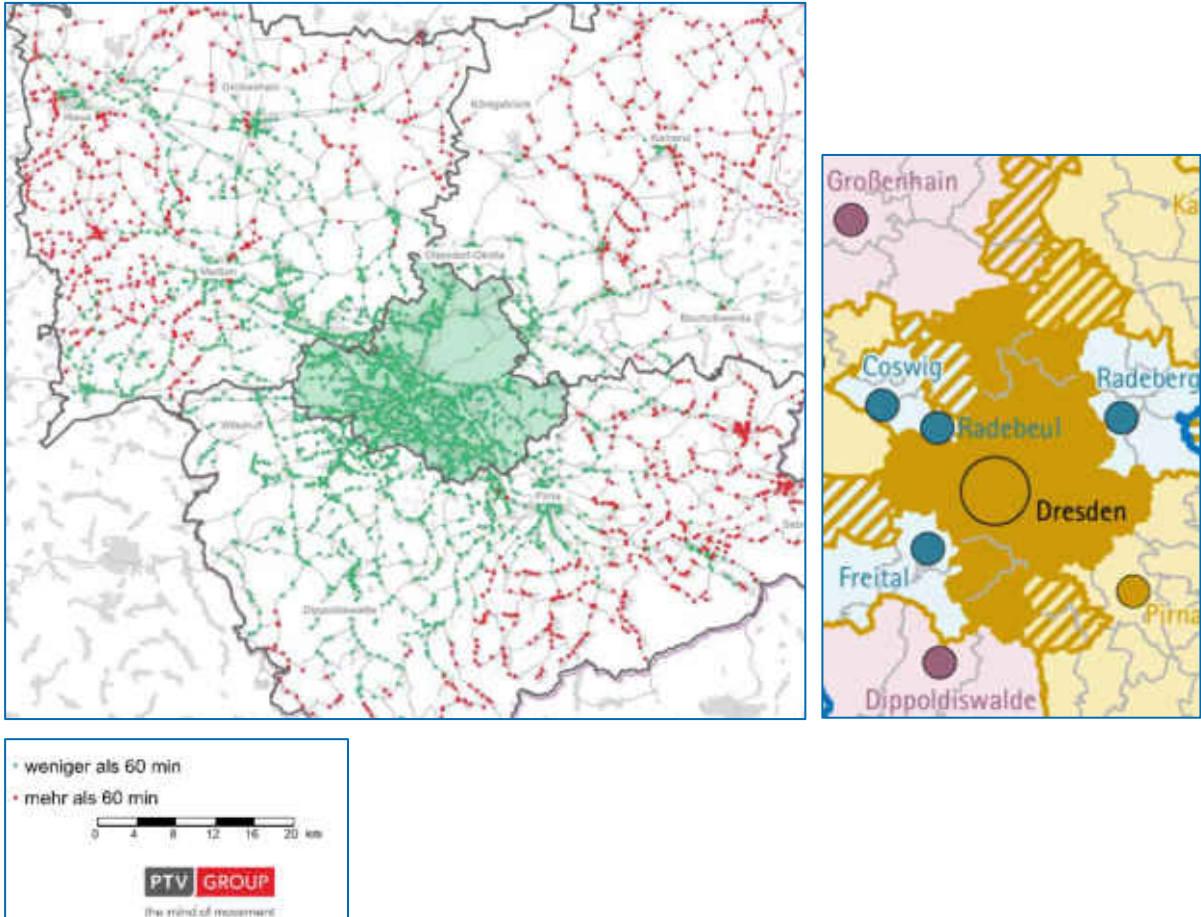


16.3 Erreichbarkeit Bautzen (Oberzentraler Städteverbund)



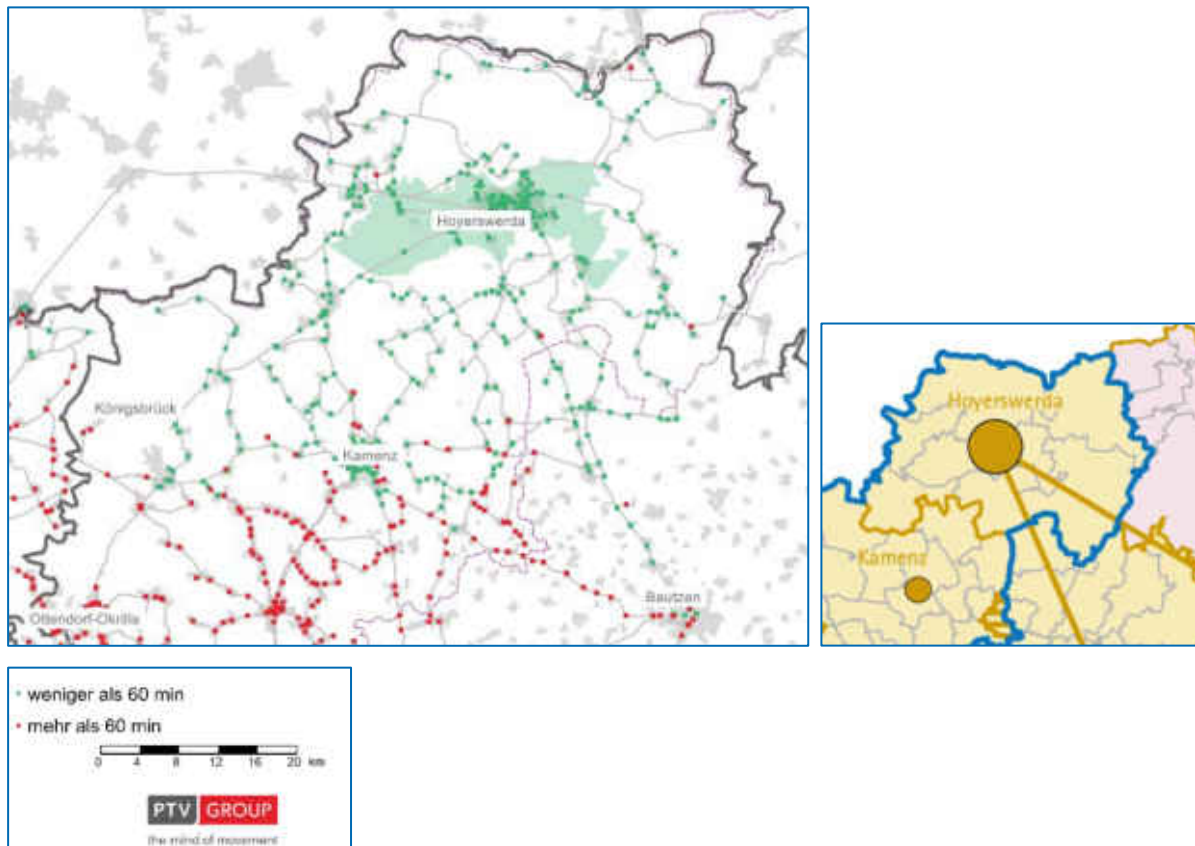
Anlage 17 – Erreichbarkeit der Mittelzentren von den Gemeinden (Sollgröße: 60 min)

17.1 Erreichbarkeit Dresden als Mittelzentrum



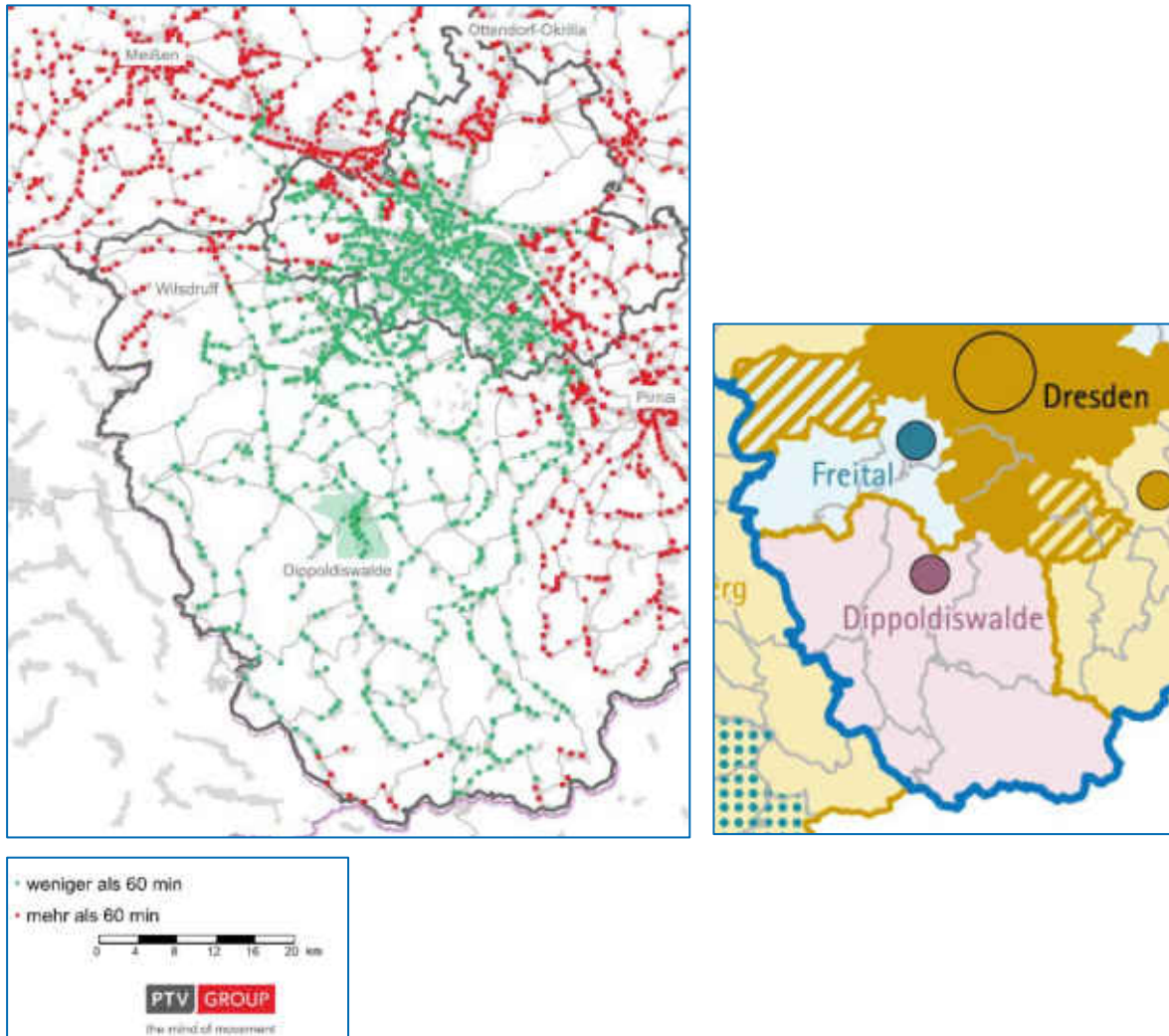
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.2 Erreichbarkeit Hoyerswerda als Mittelzentrum



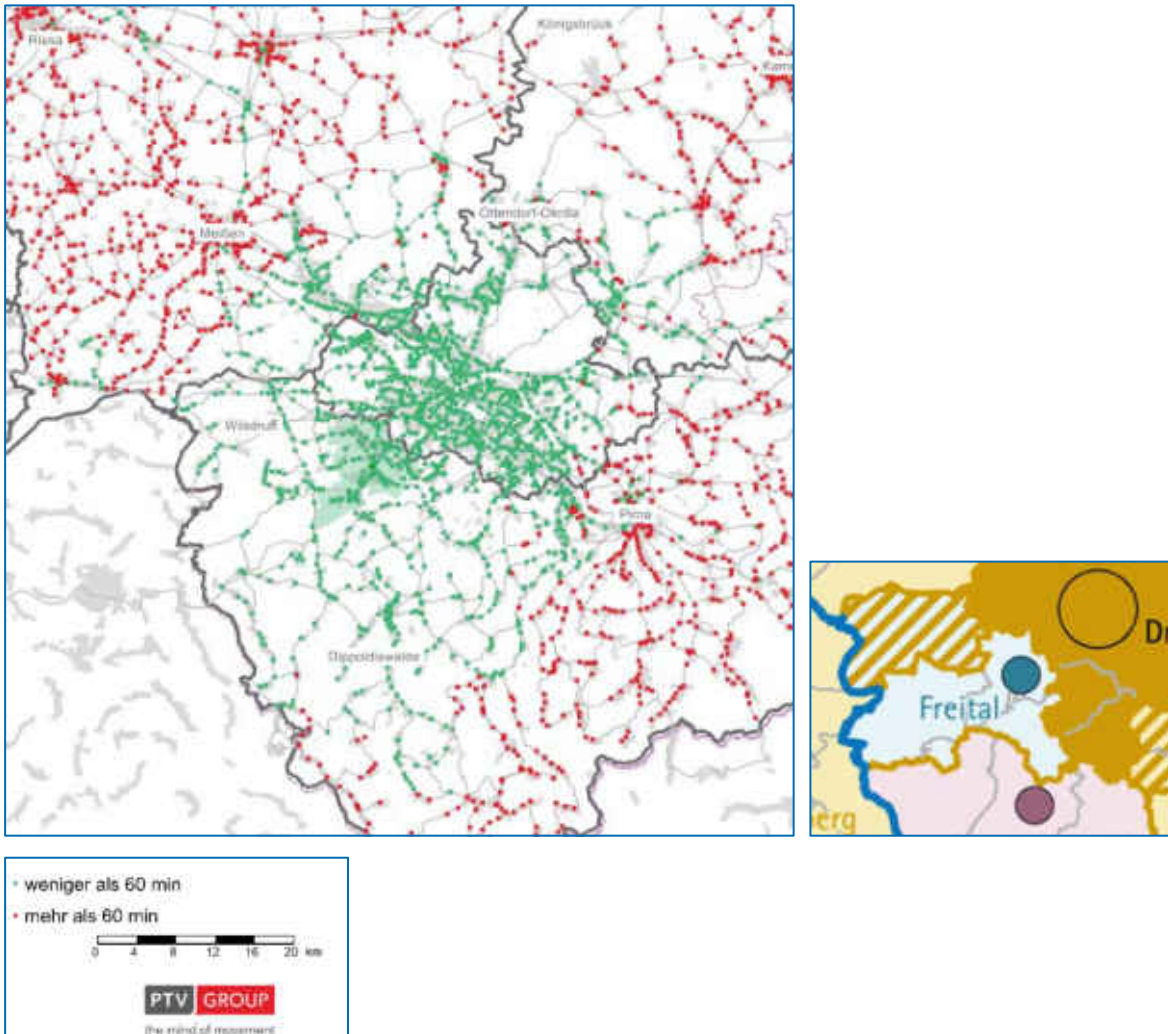
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.3 Erreichbarkeit Mittelzentrum Dippoldiswalde



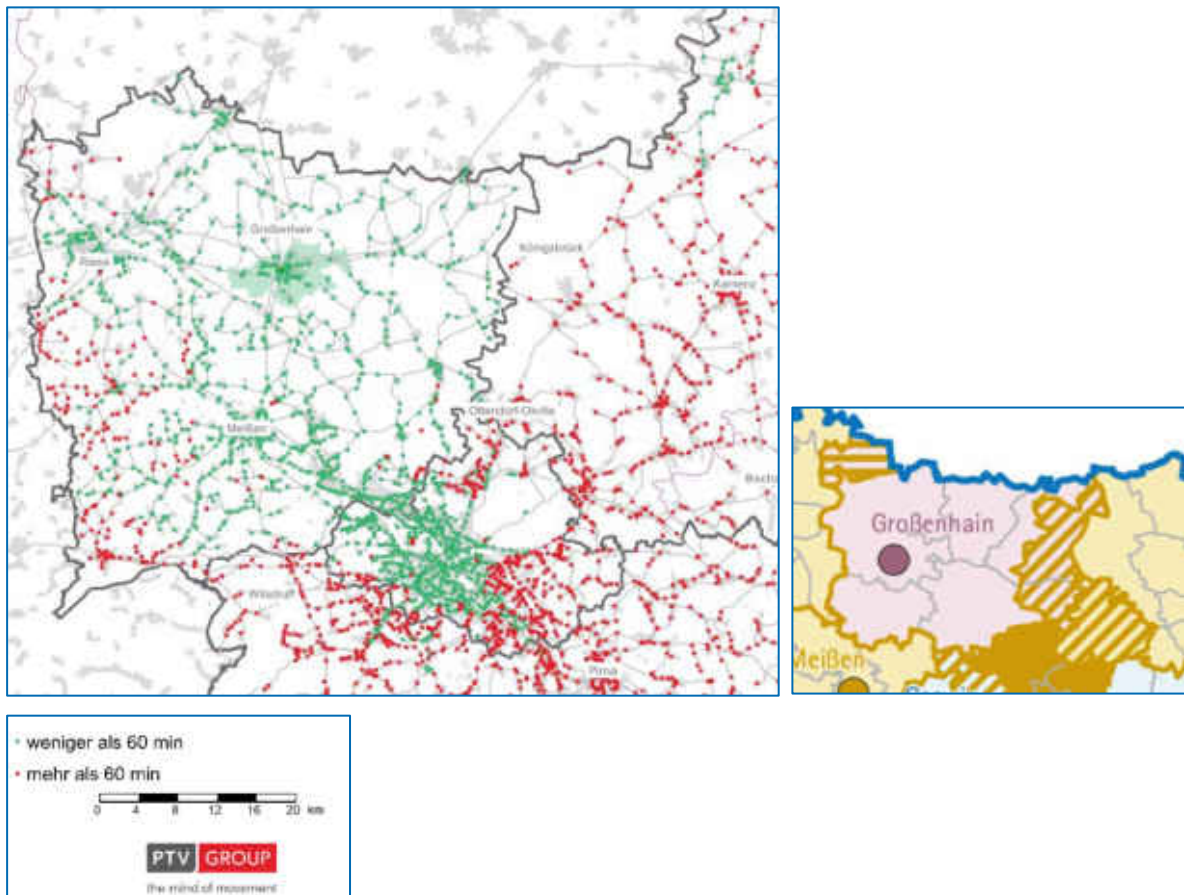
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.4 Erreichbarkeit Mittelzentrum Freital



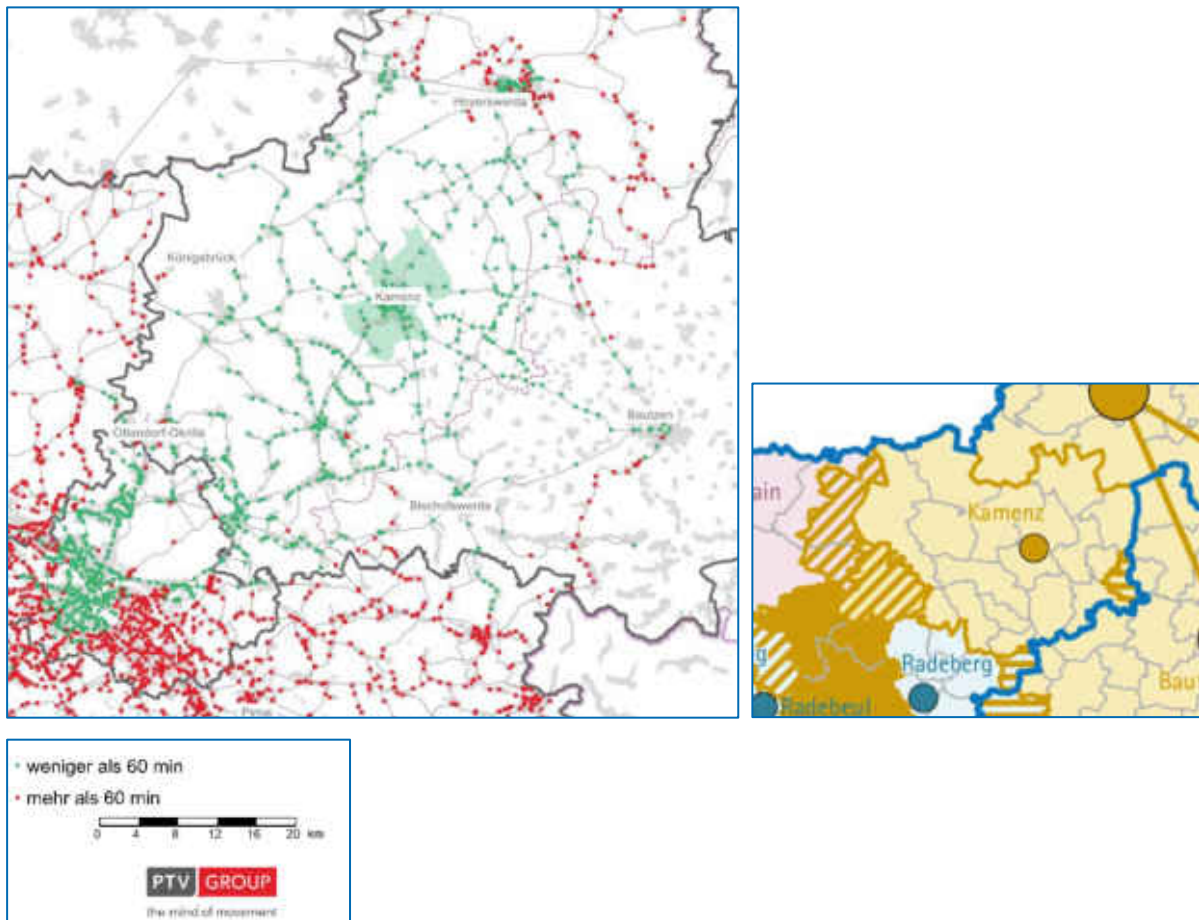
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.5 Erreichbarkeit Mittelzentrum Großenhain



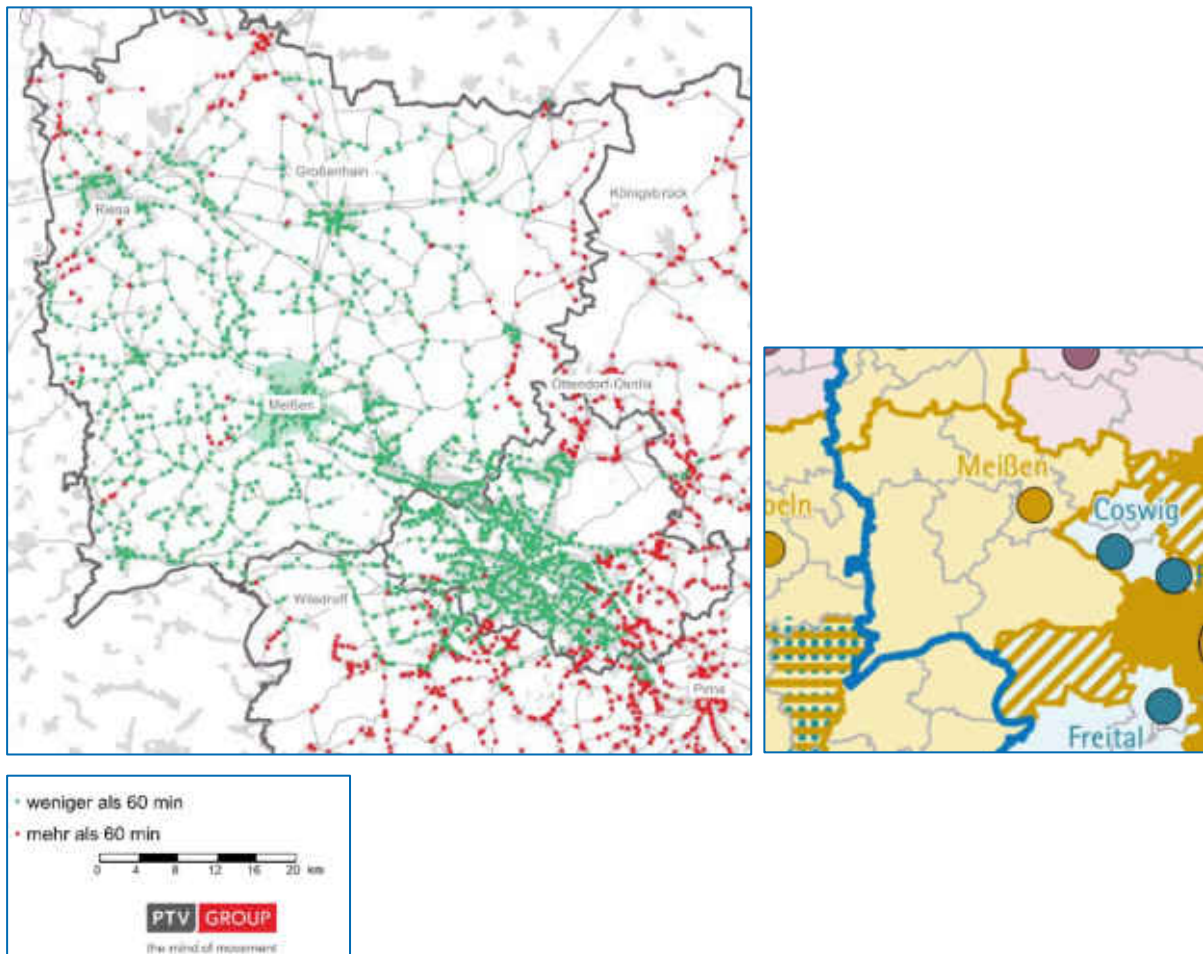
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.6 Erreichbarkeit Mittelzentrum Kamenz



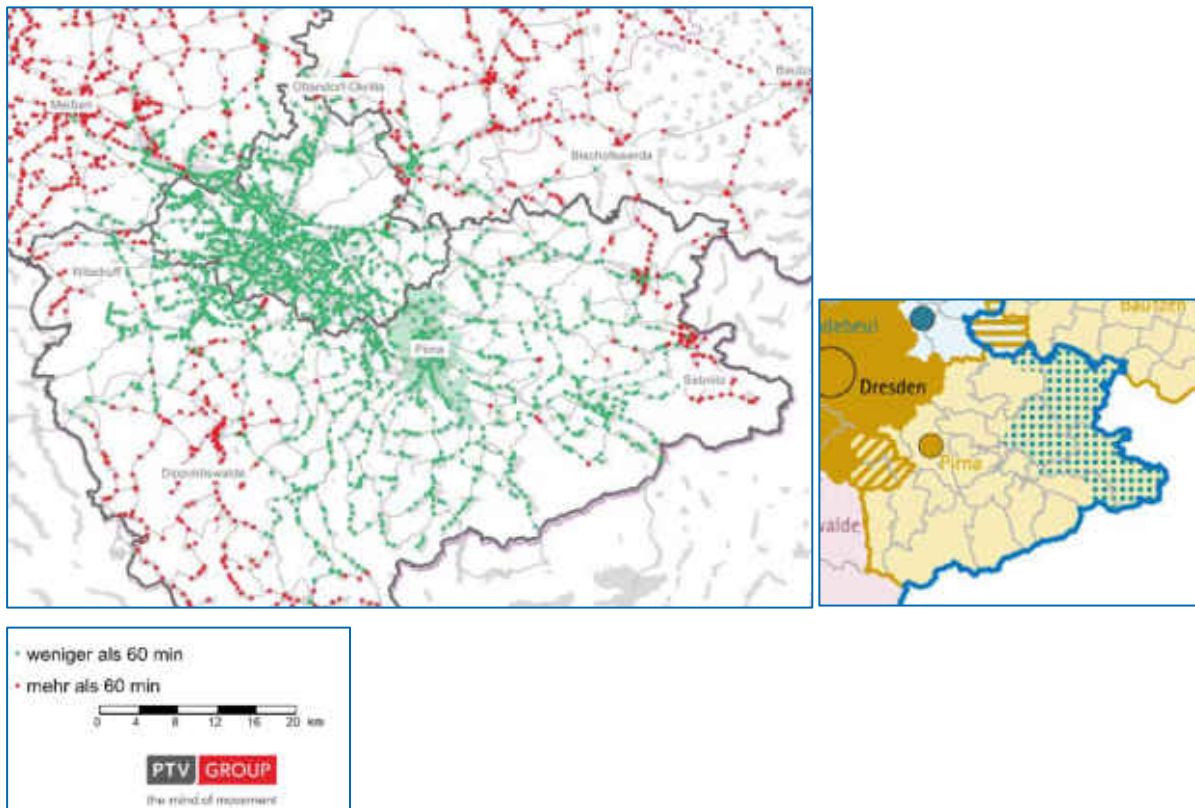
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.7 Erreichbarkeit Mittelzentrum Meißen

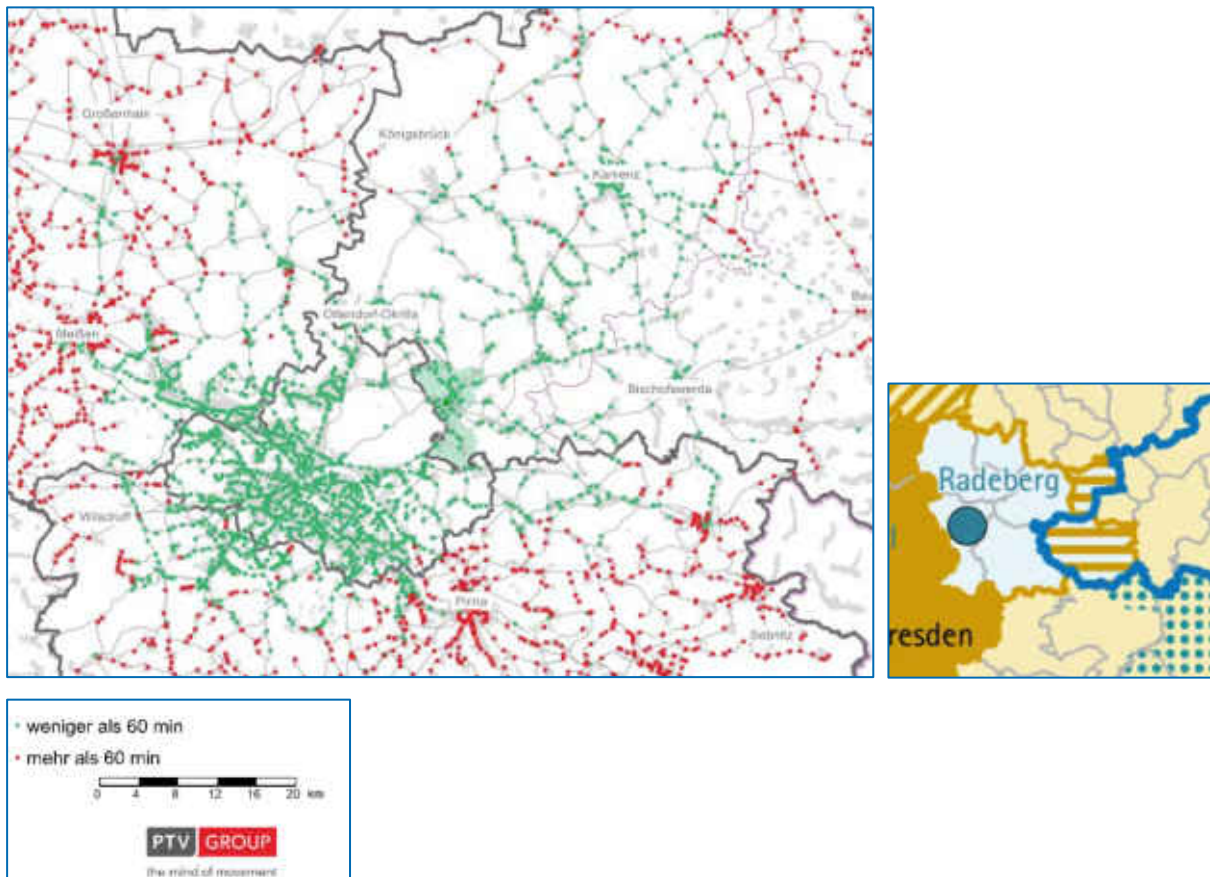


Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.8 Erreichbarkeit Mittelzentrum Pirna

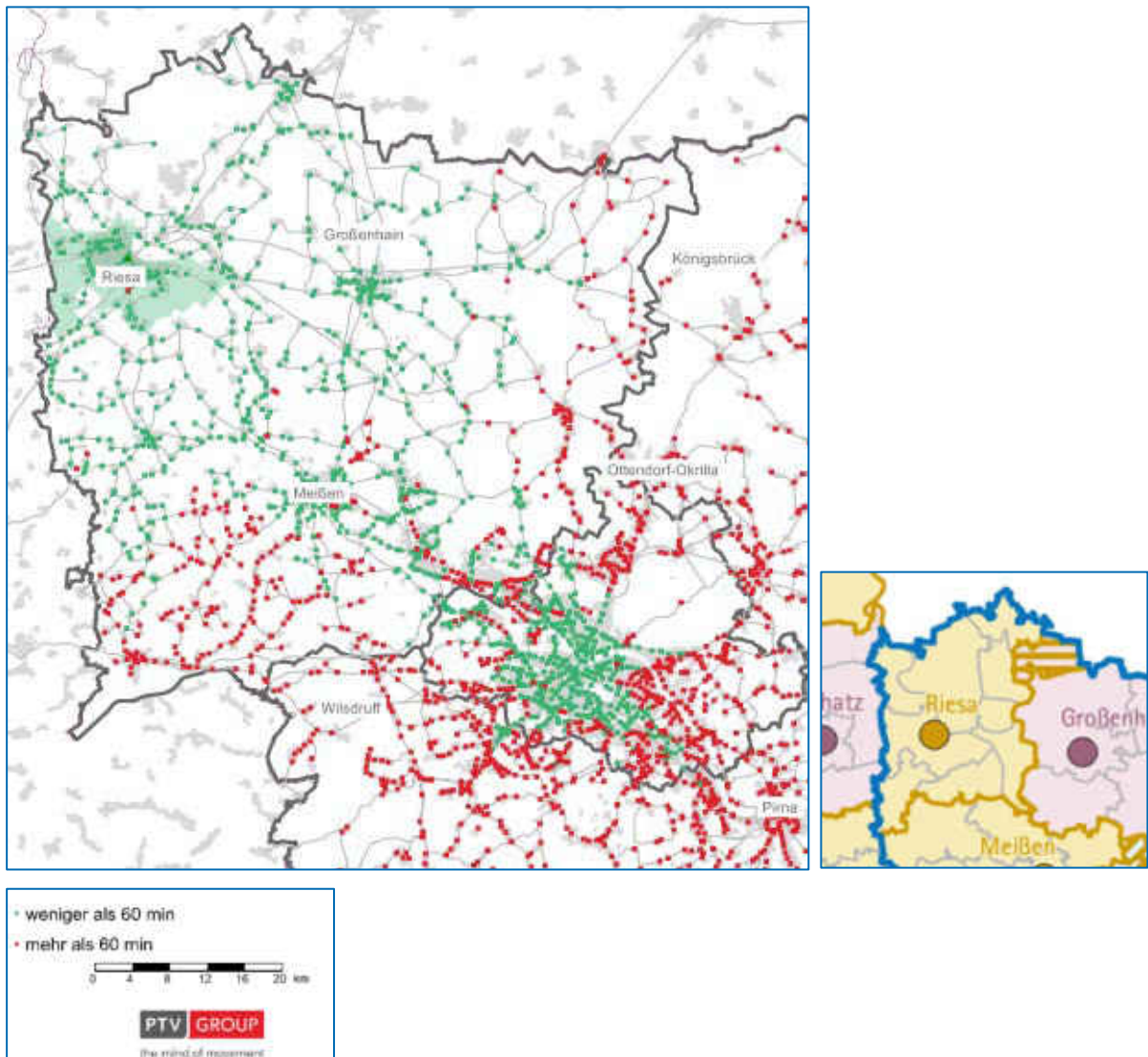


17.9 Erreichbarkeit Mittelzentrum Radeberg



Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

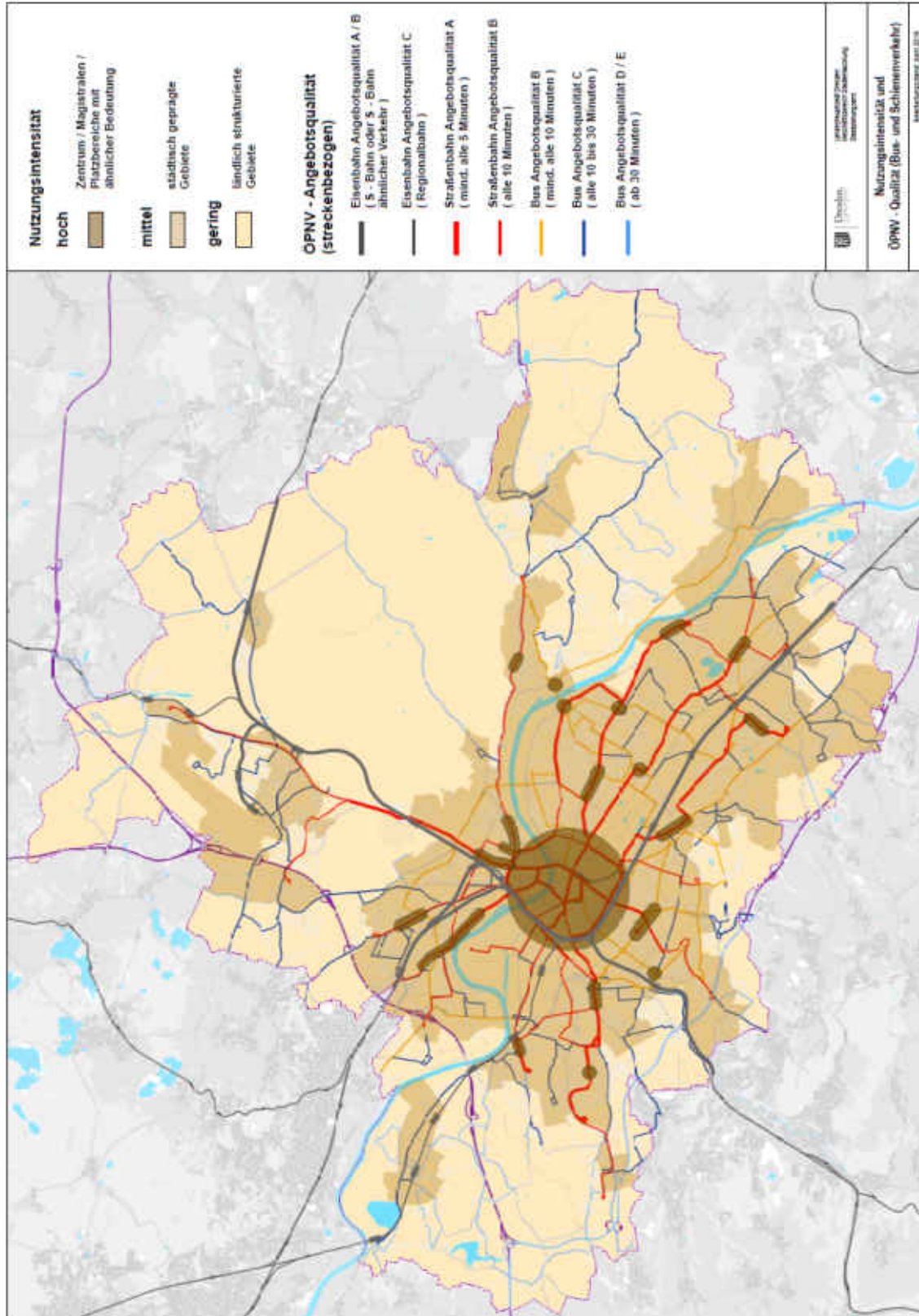
17.10 Erreichbarkeit Mittelzentrum Riesa



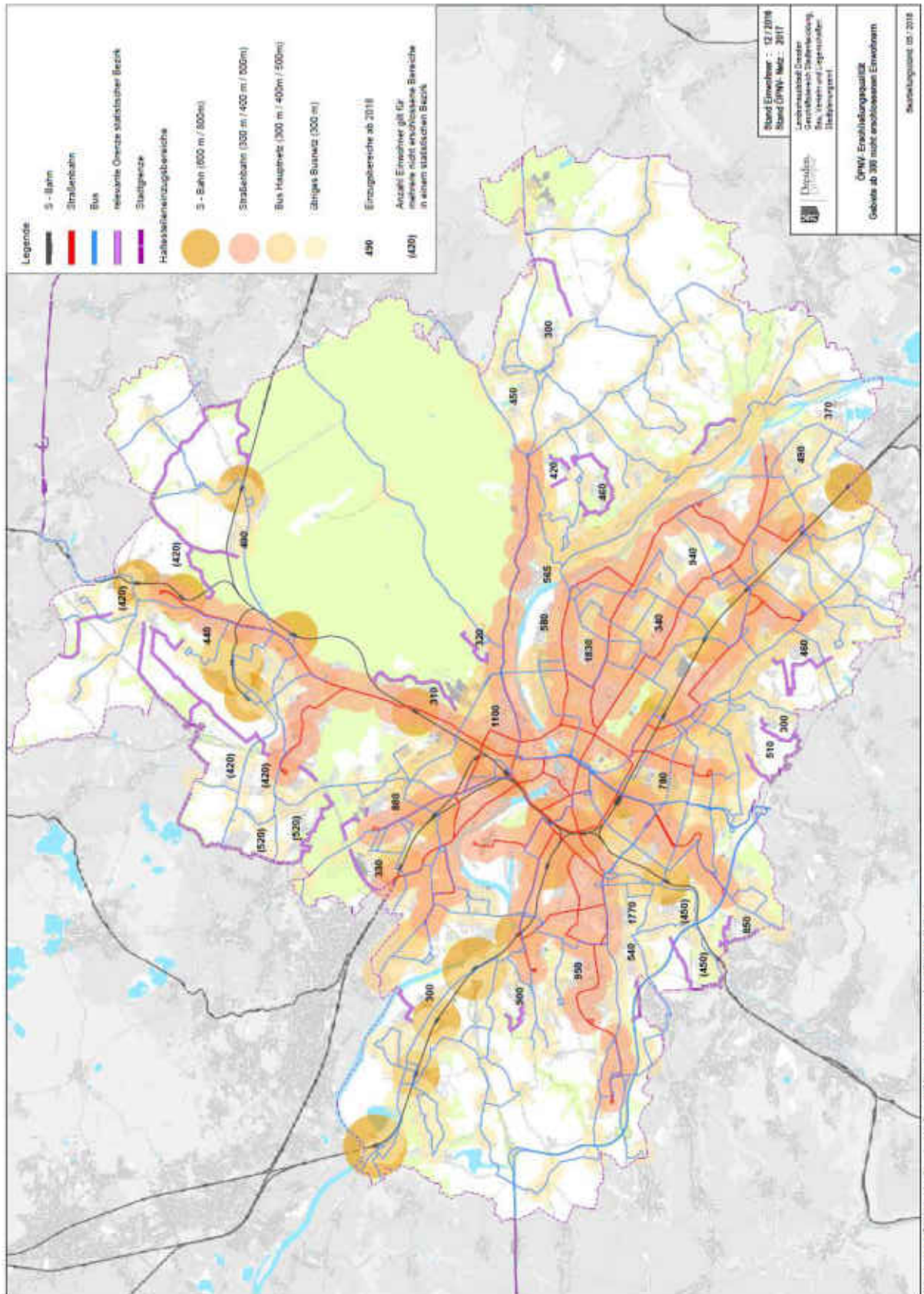
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

Anlage 18 – ÖV-Qualität in der Landeshauptstadt Dresden

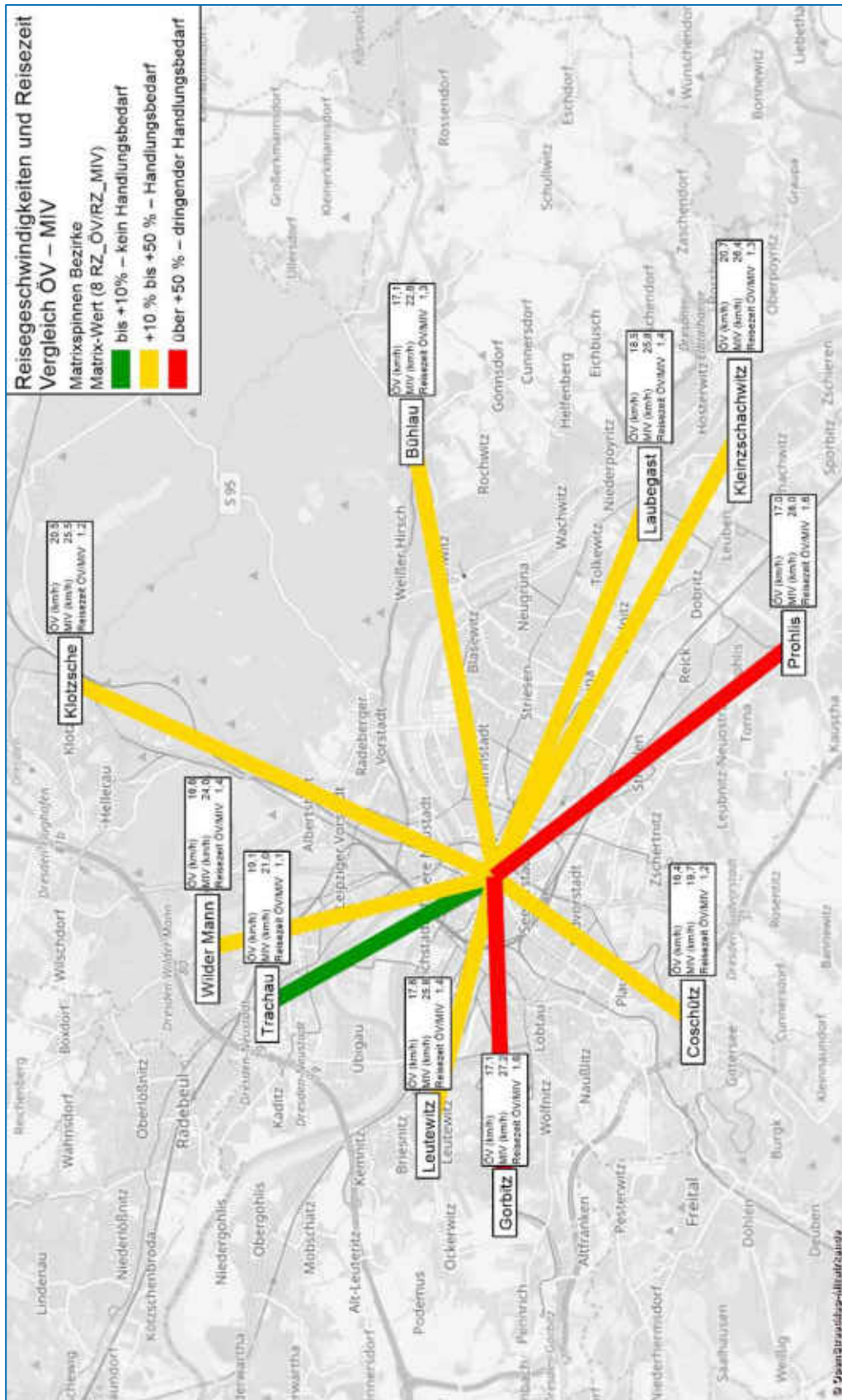
18.1 Nutzungsintensität und ÖPNV-Qualität



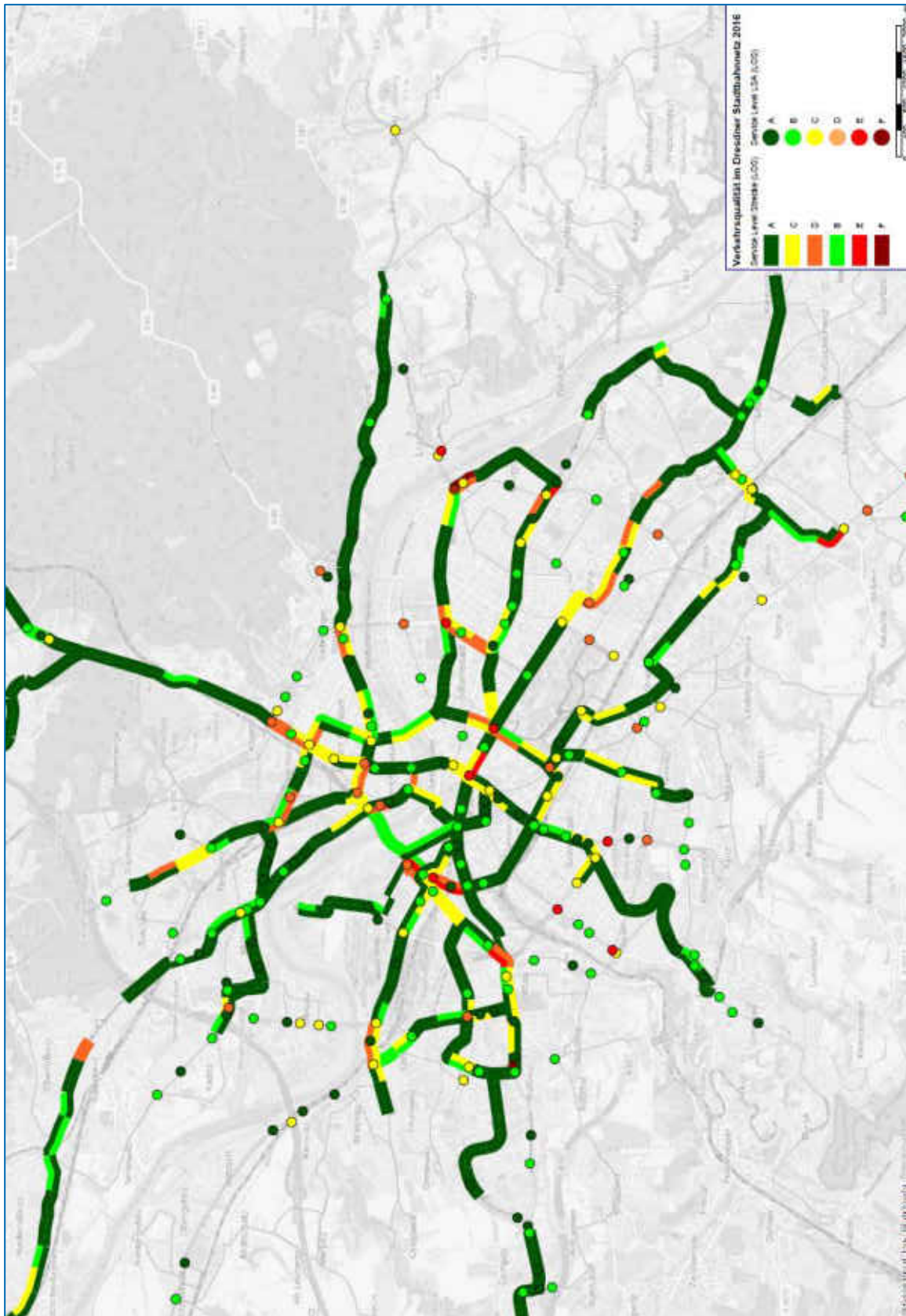
18.2 Haltestelleneinzugsbereiche mit Angabe von Erschließungsdefiziten



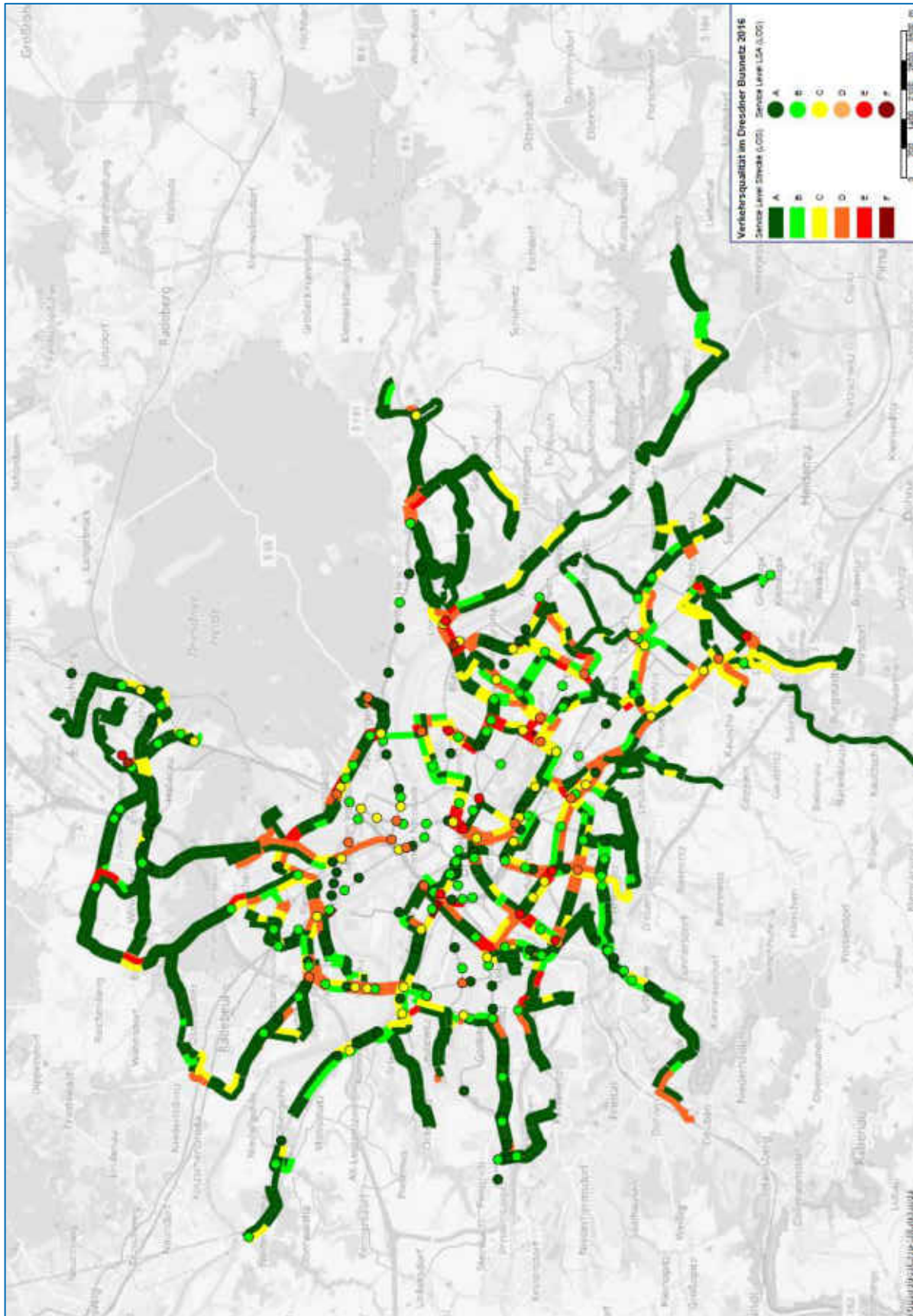
18.3 Reisezeitvergleich ÖPNV – MIV innerhalb der Landeshauptstadt Dresden



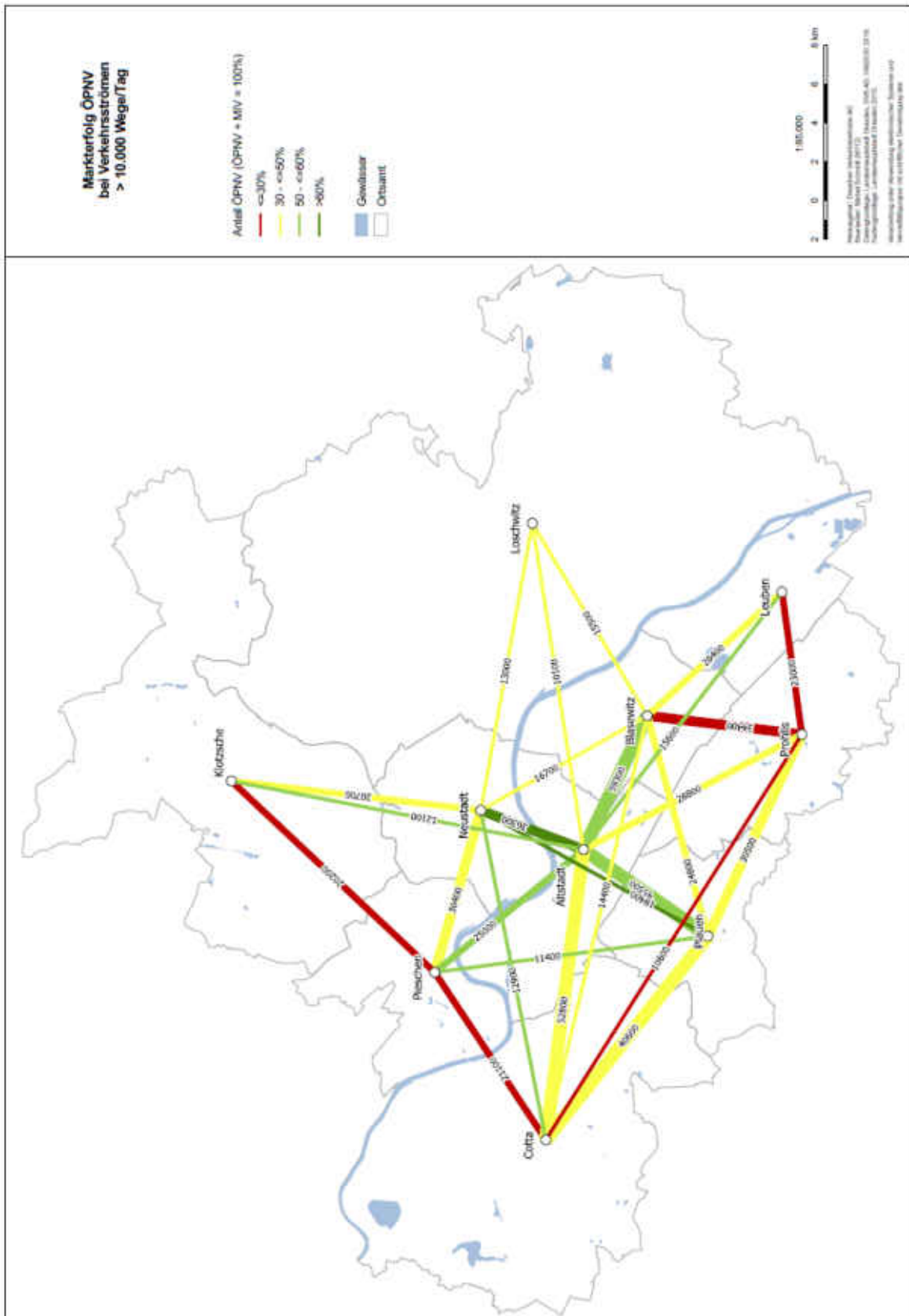
18.4 Verkehrsqualität im Straßenbahn-/ Stadtbahnnetz der Landeshauptstadt Dresden



18.5 Verkehrsqualität im Busnetz der Landeshauptstadt Dresden



18.6 Abstufungen im Modal-split-Vergleich ÖPNV – MIV auf wichtigen Relationen



Anlage 19 – Linienbündel

19.1 Linienbündel für die Landeshauptstadt Dresden

Begründung

Die Landeshauptstadt Dresden ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören alle Linien der DVB AG sowie die Buslinien anderer Verkehrsunternehmen, die ausschließlich innerhalb der Landeshauptstadt Dresden verkehren. Die Vergabe der einzelnen Straßenbahn- und Buslinien erfolgt in Linienbündeln, um die verkehrlichen und räumlichen Gegebenheiten mit einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung verbinden zu können. Die Linienbündelung wird für die Straßenbahn- und Buslinien getrennt vorgenommen.

Die Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Dresden erstreckt sich auch anteilig auf die Gebietsgrenzen überschreitende Buslinien, die nicht durch die DVB AG betrieben werden. Die Federführung für diese Buslinien und die Zuordnung zu Linienbündeln obliegt den jeweiligen Landkreisen.

Straßenbahnnetz

Eine Unterteilung der Straßenbahnlinien in mehrere Teilnetze ist wegen des Streckennetzes mit einer Vielzahl von Verbindungen zwischen einzelnen Strecken und vielen Linien, die sich häufig überlappen, sowie den daraus resultierenden Abhängigkeiten nicht möglich. Daher bilden alle Linien das Linienbündel Straßenbahn Dresden (vgl. auch Anlage 1). Das umfasst die Linien 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und die Linie 20 (Bedarfslinie).

Busnetz

Die räumliche Struktur, die verkehrlichen Funktionen und die vorhandenen Konzessionen führen zu 3 Linienbündel (Teilnetzen) innerhalb der Landeshauptstadt Dresden.

Die 3 Bündel sind folgendermaßen eingeteilt (vgl. Übersichtsplan Anlage 2)

Teilnetz 1: Stadt Dresden

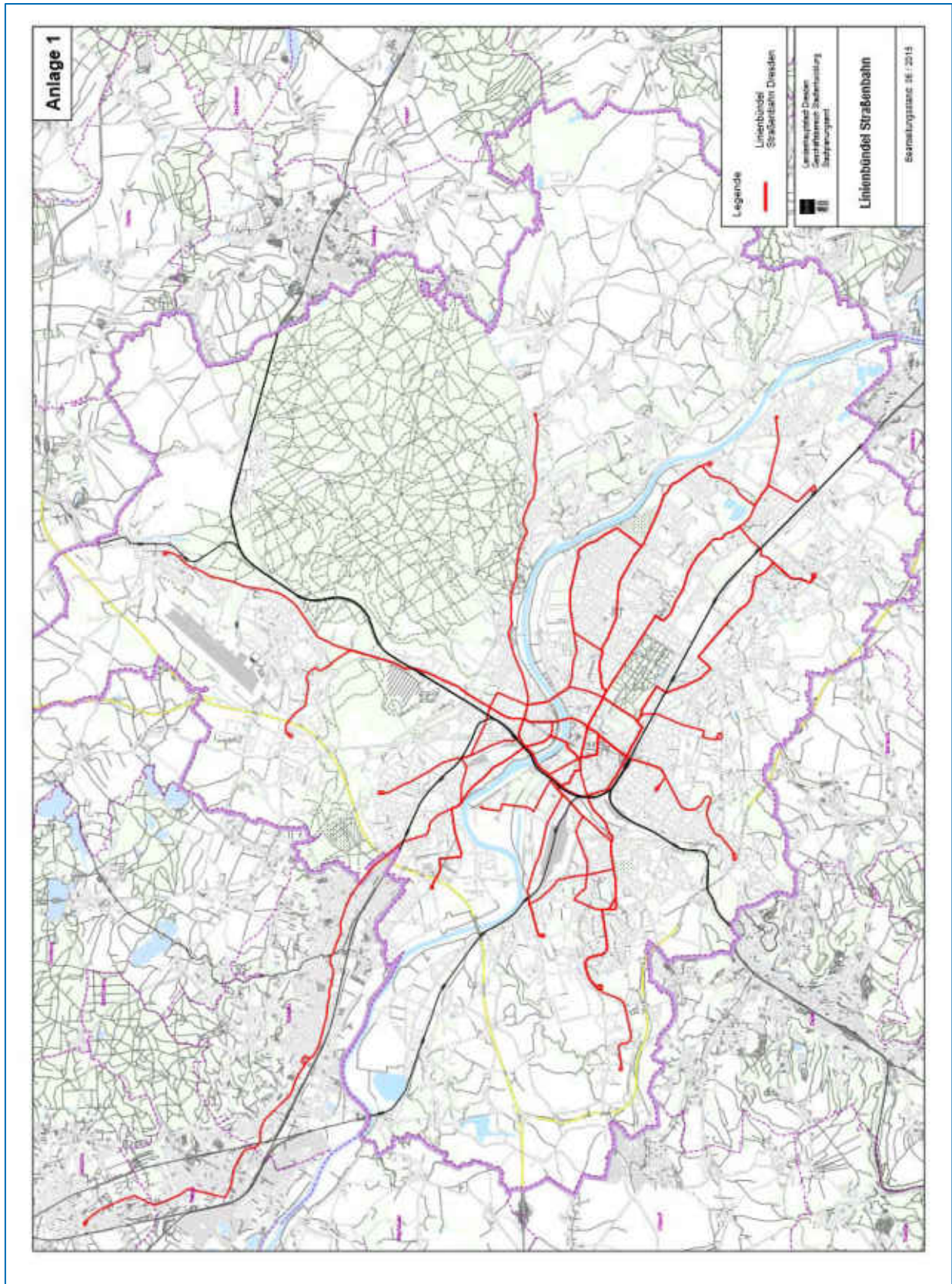
Dieses Netz umfasst überwiegend den hoch bzw. sehr hoch verdichteten städtischen Raum. Das betrifft das Bediengebiet der derzeitigen Buslinien 61, 62, 63, 64, 65, 66, 70, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, alita 95, alita 97, alita 8, 99 (Bedarfslinie) und Standseilbahnersatzverkehr (nur bei Revisionsarbeiten). Für diese Linien ist die DVB AG Konzessionsinhaber.

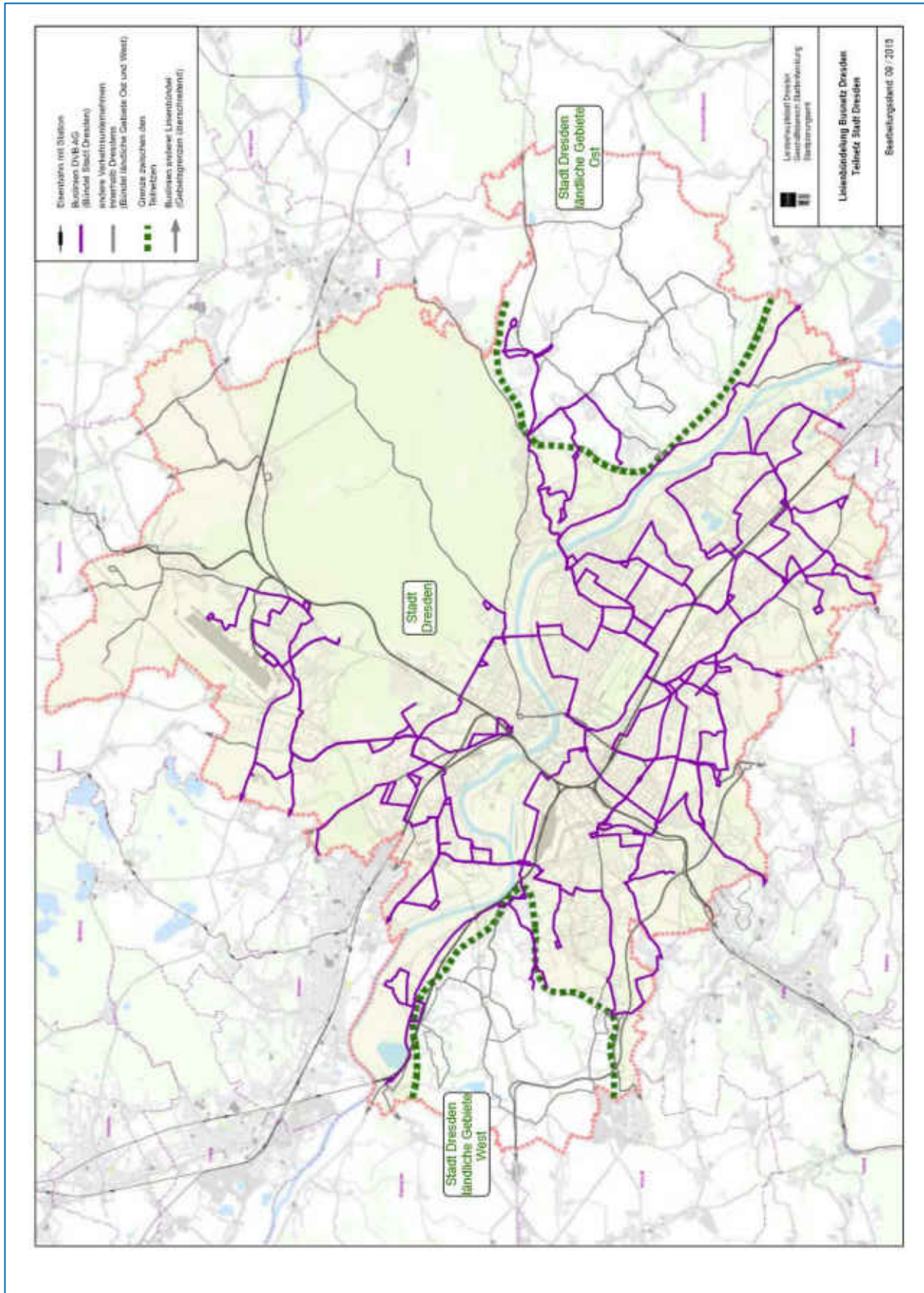
Teilnetz 2: ländliche Gebiete West

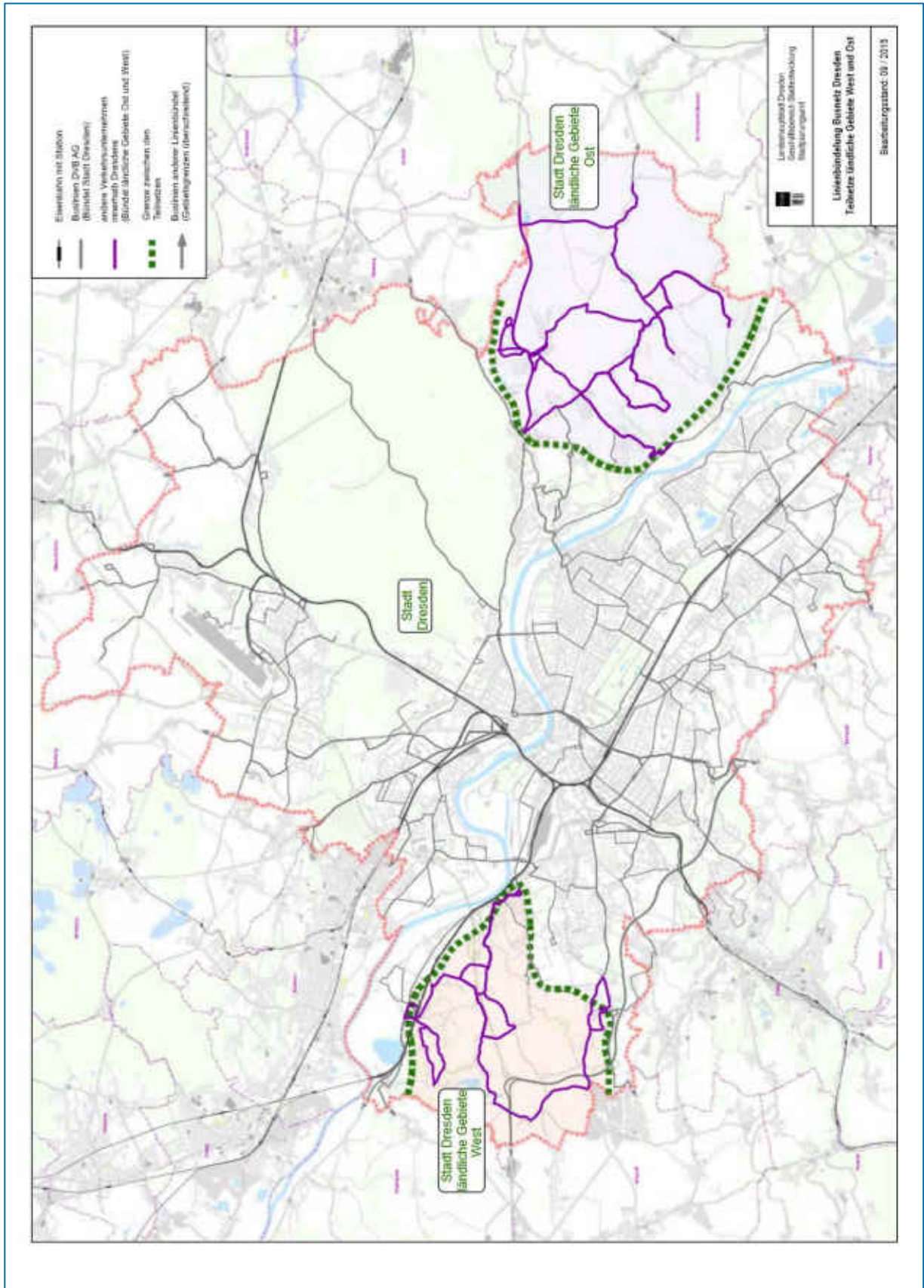
Das Teilnetz ländliche Gebiete West beinhaltet den überwiegend ländlich geprägten Raum im Dresdner Westen (Mobschatz/Cossebaude). Es umfasst das Bediengebiet der derzeitigen Buslinien 91 und 93. Konzessionsinhaber ist die RVD GmbH.

Teilnetz 3: ländliche Gebiete Ost

Durch dieses Teilnetz wird das überwiegend ländlich geprägte Gebiet im Osten der Stadt abgedeckt (Schönfeld-Weißig). Das betrifft das Bediengebiet der derzeitigen Buslinien 98 A, 98 B, 98 C sowie die Buslinien 228 und 229 (Konzessionsinhaber Müller-Busreisen GmbH).







19.2 Linienbündel für den Landkreis Meißen

Begründung/Problembeschreibung

1. Hintergrund

Für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen gelten die Vorschriften der Verordnung VO(EG) 1370/2007 und deren Umsetzung im am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Grundsätzlich haben sogenannte eigenwirtschaftliche Angebote Vorrang. Unter eigenwirtschaftlich versteht man Beförderungsleistungen, die aus den Fahrgeldeinnahmen auskömmlich finanziert werden können. Neben einigen ertragsstarken Linien sind insbesondere im ländlichen Raum viele ÖPNV-Angebote defizitär. Um ein als „Rosinenpickerei“ bezeichnetes Herausbrechen gewinnbringender Linien aus dem Gesamtnetz zu verhindern, können die Aufgabenträger Linienbündel bilden. Durch eine Verflechtung von ertragsstarken und -schwachen Linien in Linienbündeln ist die Sicherung des zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge nötigen ÖPNV-Angebots mit optimalen Zuschüssen möglich.

Bereits im Dezember 2008 beschloss der Kreistag deshalb einen kreislichen Nahverkehrsplan (Beschluss 08/5/0136 v. 18. Dezember 2008). Im Verkehrsraum des Landkreises wurden insgesamt acht Linienbündel gebildet. Diese relativ kleinen Bündel entstanden damals insbesondere zur Bereitstellung des Marktzuganges für regionale kleine Busunternehmen.

Der kreisliche Nahverkehrsplan war unter dem Aspekt, dass am 3. Dezember die VO(EG) 1370/2007 unmittelbar rechtskräftig wurde, nötig, um die Position des ÖPNV-Aufgabenträgers Landkreis zu sichern. Da es gelang, die Verkehrsverträge noch vor Ablauf des „alten“ ÖPNV-Rechts abzuschließen, wurden die Linienbündel in dem bis zum 22. August 2018 laufenden Verkehrsverträgen nicht wirksam.

Für die im August 2018 notwendig werdende Neuvergabe gilt der neue, vom PBefG in der novellierten Fassung von 2013 definierte Rechtsrahmen vollständig.

2. Notwendigkeit zur Neustrukturierung

Der Kreistag hat zur Vorbereitung der Vergabe der Verkehrsleistungen ab dem Jahr 2018 beschlossen, eine sogenannte Inhousevergabe als Sonderform der Direktvergabe an die Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM) durchzuführen (siehe Beschluss- Nr. 15/6/0153 vom 2. Juli 2015).

Weiterhin wurde angestrebt, dass für einige wenige Linien, für die die fünf kleineren Busunternehmen (KMU) die Linienkonzessionen halten, eine Direktvergabe erfolgen soll. Die KMU haben einen als Bruttovertrag ausgestalteten Verkehrsvertrag mit dem Landkreis bis zum 22. August 2018.

Vorraussetzung für eine solche Direktvergabe ist gemäß Tenorierungspunkt 4 des Beschlusses vom 2. Juli 2015, dass die einzelnen Unternehmen die nötigen rechtlichen Vorgaben erfüllen. Neben den unmittelbaren Vorgaben der EU-Verordnung (hier max. 23 Busse und höchstens 600.000 km Fahrplanleistung pro Jahr) ist das insbesondere das Tragen eines angemessenen ökonomischen Risikos durch die Unternehmen. Dieses geht mit der Übertragung der Betriebsführerschaft nicht konform. Bereits in der jetzigen Vertragskonstellation trägt der Betriebsführer VGM das Risiko für die Gesamtleistung. Auch von der die rechtliche Beratung der Vergabe durchführenden Consultingfirma PwC wurde festgestellt, dass eine solche Direktvergabe im gegenwärtigen Rechtsrahmen nicht darstellbar und mit der angestrebten Inhousevergabe an die VGM nicht sinnvoll ist. Die fünf KMU sollen deshalb durch langfristige Partnerschaftsverträge mit der VGM in die Leistungserbringung auf dem bisherigen Niveau eingebunden werden.

Zur Sicherung der Inhousevergabe soll ein einziges Linienbündel „Busnetz Landkreis Meißen“ gebildet werden, welches alle in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Meißen

liegenden Buslinien bündelt. Die Linienbündelung erfolgt unabhängig von dem Tatbestand, welches Unternehmen derzeit die Liniengenehmigung hält.

Das Linienbündel führt die Bezeichnung „Verkehrsnetz Landkreis Meißen“ und umfasst die in der Anlage 1 aufgeführten Linien. Neben den allgemein bekannten Linien des straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV), welche auf der Grundlage des § 42 PBefG genehmigt sind, enthält das Linienbündel auch einige Schulbuslinien. Diese sind an dem der Liniennummer vorangestellten Buchstaben S erkennbar. Diese verfügen über Liniengenehmigungen nach § 43 PBefG. Nicht erfasst sind Schulbusse und Schülerverkehre, welche als sogenannte freigestellte Verkehre im Sinne der Freistellungsverordnung durchgeführt werden.

Bei der Genehmigung von Linien oder Linienbündeln soll die Genehmigungsbehörde, in Sachsen das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LaSuV), den Nahverkehrsplan (NVP) berücksichtigen (§ 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG). Der geltende Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) lässt Ergänzungen der Aufgabenträger ausdrücklich zu. Diese werden dann Bestandteil des NVP des ZVOE. Da der geltende NVP des ZVOE bereits vor Inkrafttreten der PBefG-Novelle erarbeitet wurde, soll zur Rechtssicherheit das Linienbündel Verkehrsnetz Kreis Meißen von der Verbandsversammlung des ZVOE bestätigt werden. Dieses soll parallel zur Entscheidung des Kreistages durch die Verbandsversammlung des Zweckverbandes am 15. Juni 2016 erfolgen.

Die Zusammenfassung aller in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Meißen stehenden Buslinien zu einem einheitlichen Linienbündel ergibt sich sachlogisch aus der angestrebten und beschlossenen Inhousevergabe an die VGM und stellt sicher, dass das Unternehmen die notwendigen Liniengenehmigungen erhalten kann.

Die Aufhebung der bislang geltenden acht Linienbündel (Tenorierungspunkt 2) ist notwendig, um zum Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung eine einheitliche Vergabegrundlage zu schaffen. Das neu beschlossene „Verkehrsnetz Landkreis Meißen“ als einheitliches Linienbündel soll ab sofort gelten (Tenorierungspunkt 3). Dadurch wird weiterhin sichergestellt, dass anstehende Liniengenehmigungen (eine Reihe von Konzessionen laufen noch 2017 aus) von der Genehmigungsbehörde nur bis zum 22. August 2018 befristet erteilt werden.

Hinweis:

Die als Übersicht (Anlage 2) beigefügte Karte stellt das Gesamtsystem des ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Meißen mit den Verknüpfungen in die angrenzenden Regionen dar.

Anlagen:

- 1 Linienbündel Busnetz Landkreis Meißen
- 2 Übersichtskarte ÖPNV-Netz

Anlage 1 zur BV 16/6/0335

Linienbündel Verkehrsnetz Landkreis Meißen

Die in der Tabelle aufgeführten Linien bilden mit Wirkung ab 23. August 2018 das einheitliche Linienbündel „Verkehrsnetz Landkreis Meißen“ und sind als Gesamtheit zu vergeben.

Linie Fahrplan-Nr	Fahrtweg von... nach... (über...)	Unternehmen (zum 13.12.2015)
326	Dresden – Boxdorf – Moritzburg - Radeburg	RVD
327	Radebeul/Trachau – Boxdorf - Reichenberg	RVD
328	Dresden – Promnitztal - Radeburg	RVD
331	Wilsdruff – Klipphausen - Cossebaude	RVD
334	Wilsdruff – Tanneberg - Nossen	RVD
400	Coswig – Radebeul - Boxdorf	VGM
401	Meißen – Brockwitz - Coswig	VGM
402	Coswig – Brockwitz - Neusörnwitz	VGM
403	Weinböhla – Steinbach - Radeburg	VGM
404	Meißen – Gauernitz -Cossebaude	VGM
405	Coswig – Moritzburg - Radeburg	VGM
407	Meißen – Diera - Nünchritz	VGM
408	Meißen – Gröbern – Ockrilla - Meißen	VGM
409	Meißen – Priestewitz - Großenhain	KMU /VGM
410	Großenhain – Blattersleben - Gävernitz	KMU
411	Meißen – Neusörnwitz - Weinböhla	VGM
412	Meißen – Krögis - Nossen	VGM
413	Meißen – Miltitz - Tanneberg	VGM
414	Meißen – Taubenheim - Tanneberg	VGM
415	Meißen – Kleinzadel - Löbsal	VGM
416	Meißen – Lommatzsch - Döbeln	VGM
417	Meißen – Leutewitz - Lommatzsch	VGM
418	Meißen – Miltitz - Rüsseina	VGM
419	Lommatzsch – Neckanitz - Lommatzsch	VGM
420	Nossen – Ziegenhain - Lommatzsch	VGM
421	Meißen – Niederau - Weinböhla	VGM
422	Meißen – Krögis - Rüsseina	VGM
424	Nossen – Klipphausen/Wilsdruff - Dresden	VGM
426	Meißen – Scharfenberg - Pegenu	VGM
427	Lommatzsch – Leuben - Lommatzsch	VGM
428	Meißen - Klipphausen - Wilsdruff	VGM
429	Lommatzsch – Barmenitz -Lommatzsch	VGM
430	Riesa – Prausitz - Lommatzsch	VGM
431	Riesa – Seerhausen - Lommatzsch	VGM
432	Riesa – Strehla - Kleinrügeln	VGM
433	Riesa – Strehla - Mühlberg	VGM
437	Riesa – Jacobsthal - Mühlberg	VGM
439	Riesa – Gröditz - Schweinfurth	VGM
440	Riesa – Wülknitz - Gröditz	VGM
441	Riesa – Zeithain - Roda	KMU

1

442	Strehla – Riesa - Nünchritz	VGM
443	Heyda - Stauchitz	VGM
445	Riesa – Prausitz - Zehren	VGM
446	Riesa – Zehren - Meißen	VGM
450	Großenhain – Nünchritz - Riesa	KMU
451	Großenhain – Colmnitz - Riesa	KMU
453	Großenhain – Lampertswalde - Brößnitz	KMU
454	Großenhain – Skäßchen - Blochwitz	KMU
455	Großenhain – Ponickau - Naundorf	KMU
456	Großenhain – Sacka - Radeburg	KMU
457	Großenhain – Radeburg/Moritzburg - Dresden	KMU
458	Großenhain – Moritzburg - Dresden	KMU
459	Weinböhla – Niederau - Großdobritz	KMU /VGM
460	Großenhain – Auer - Coswig	KMU
461	Großenhain – Zabeltitz - Gröditz	KMU
462	Großenhain – Uebigau - Gröditz	KMU
463	Großenhain – Priestewitz - Großenhain	KMU
467	Großenhain – Walda - Großenhain	KMU
500	Bürgerbus Käbschütztal	VGM
501	Bürgerbus Lommatzsch	VGM
AST	Stadtgebiet Meißen	VGM
AST	Stadtgebiet Riesa	VGM
Grh A	Stadtverkehr Großenhain	KMU
Mei A	Stadtverkehr Meißen	VGM
Mei B	Stadtverkehr Meißen	VGM
Mei C	Stadtverkehr Meißen	VGM
Mei E	Stadtverkehr Meißen	VGM
Rie A1	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie A2	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie B	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie C	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie D	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie E	Stadtverkehr Riesa	VGM
S 120	Zehren - Lommatzsch	VGM
S 140	Miltitz - Burkardswalde	VGM
S 152	Meißen - Weinböhla	VGM
S 190	Scharfenberg – Meißen	VGM
S 230	Krögis - Raußnitz	VGM
S 231	Rhäsa - Raußnitz	VGM
S 232	Starbach - Raußnitz	VGM
S 250	Weinböhla - Sörnewitz	VGM
S 256	Miltitz - Seeligstadt	VGM
S 290	Scharfenberg - Nossen	VGM
S 312	Nünchritz - Marksiedlitz	VGM
S 313	Gröditz - Tiefenau	VGM

19.3 Linienbündel für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge

Verkehrsnetz 1 – OVPS

Linie	Linienweg
A	Heidenau - Dohna - Großsedlitz - Heidenau
B	Heidenau - Dohna - Borthen
Citybus	Citybus Pirna (Testphase und Finanzierung durch Stadt Pirna bis 10.08.2019)
G/L	Stadtmitte - Copitz-West - Liebenthal - Graupa - Birkwitz - Copitz-West - Stadtmitte
H/S	Pirna-Sonnenstein - Pirna, ZOB/Bahnhof - Heidenau - Dresden-Prohlis
M	Stadtmitte - Mockethal - Gewerbegebiet Nord - Birkwitzer Straße
N	Zob/Bahnhof - Pirna-Neundorf
P	Stadtmitte - Birkwitz-Pratzschwitz - Dresden-Pillnitz
Z	Stadtmitte - Zuschendorf - Dohma - Zehista - Stadtmitte
R/T	Hainersdorf, Einkaufspark - Hainersdorf, Einkaufspark/ Busbahnhof - KIEZ - Busbahnhof
201	Heidenau - Burkhardswalde - Glashütte
202	Heidenau - Maxen - Mühlbach
204	Pirna - Dohna - Großröhrsdorf - Liebstadt
205	Pirna - Liebstadt - Breitenau
206	Liebstadt - Döbra - Waltersdorf/Hennersbach
207	Pirna - Wingendorf - Breitenau/ Pirna - Gersdorf - Bad Gottleuba
209	Pirna - Cotta - Friedrichswalde-Ottendorf
214	Bad Gottleuba - Oelsen - Bad Gottleuba
216	Pirna - Berggießhübel - Bad Gottleuba - Bahratal
218	Pirna - Langenhennersdorf - Bahratal
219	Pirna - Cotta - Berggießhübel - Bad Gottleuba - Bahratal
235	Hohnstein - Ehrenberg - Ulbersdorf/ Hohnstein - Waitzdorf - Goßdorf
236	Pirna - Dürrröhrsdorf - Srürza - Hohnstein - Sebnitz
237	Pirna - Bastei - Rathewalde - Hohnstein - Sebnitz
238	Pirna - Mockethal - Stadt Wehlen/ Pirna - Lohmen - Stadt Wehlen
239	Rathewalde, P+R - Bastei (Pendelverkehr)
241	Pirna - Königstein - Bad Schandau - Lichtenhainer Wasserfall - Hinterhermsdorf
242	Königstein - Rosenthal
244a	Königstein - Kurort Gohrisch - Papstdorf - Cunnersdorf - Kleingießhübel
244b	Bad Schandau - Kurort Gohrisch - Papstdorf - Cunnersdorf - Kleingießhübel
245	Pirna - Leupoldihain - Rosenthal
246	(Pirna-Copitz) - Pirna - Naundorf - Weißig - Leupoldishain - Königstein
247	Rosenthal - Bad Gottleuba - (Berggießhübel)
251	Bad Schandau - Krippen - Kleingießhübel
252	Schöna - Reinhardtsdorf - Bad Schandau - Ostrau/Schmilka
253	Bad Schandau - Prossen - Waltersdorf - Ebenheit/Hocksteinschänke
260	Bad Schandau - Sebnitz
261	Sebnitz - Neustadt - Stolpen - Dresden
263	Oberottendorf - Rückersdorf - Neustadt - Langburkersdorf, einschließlich Stadtbus Neustadt
264	Hohnstein - Neustadt - Bischofswerda
267	Sebnitz - Krumhermsdorf - Neustadt - Steinigtwolmsdorf
268	Sebnitz - Saupsdorf - Hinterhermsdorf
269	Sebnitz - Ottendorf - Hinterhermsdorf

Verkehrsnetz 2 – MBR

Liniennummer	Streckenbeschreibung
226	Pirna Lohmen Üörnährsdorf Ultersbach Schönfeld - Dresden-Rühlau
232	Helmsdorf Stolpen Rannersdorf/Hesselicht Rabenau - Dörnährsdorf
233	Wilschdorf/Hesselicht/Libersdorf Üörnährsdorf Dörnährsdorf - Wilschdorf/Hesselicht / Libersdorf/Wilschdorf/ Stolpen
234	Pirna Dörnährsdorf-Dittersbach Stolpen Neustadt und Zörck
265	Stolpen - Lengenaubereiche - Lauterbach - Großhennau - Seeligsdorf Rannersdorf Helmsdorf Stolpen

Verkehrsnetz 3 – RVD

Linie	Linienweg
A	Dresden-Löbtau - Potschappel - Busbahnhof Freital-Deuben - Coßmannsdorf - Somsdorf / Pfaffengrund
B	Dresden-Coschütz - Freital-Burgk - Freital-Deuben
C	Pesterwitz / Saalhausen - Zuckerode - Potschappel - Bannewitz
D	Hainsberg - Deuben - Weißig - Oberhermsdorf
E	Wilsdruff - Freital-Deuben - Raschelberg
F	Dresden-Gompitz - Freital-Deuben - Kreischa - Dresden-Dobritz
333	Dresden - Wilsdruff - Hetzdorf
336	Wilsdruff - Helbigsdorf - Mohorn / Wilsdruff
337	Dresden-Gompitz - Kesselsdorf - Oberhermsdorf - Weißig / Wurgwitz - Zuckerode
343	Tharandt - Dorfhain - Klingenberg
344	Freital - Tharandt - Wilsdruff
345	Tharandt - Kurort Hartha
347	Rabenau - Oelsa - Karsdorf - Possendorf - Rabenau
348	Freital - Rabenau - Dippoldiswalde
351	Bannewitz - Cunnersdorf - Nöthnitz - Goppeln - Gaustritz
352	Dresden - Bannewitz - Possendorf
353	Possendorf - Dresden-Prohlis
360	Dresden - Dippoldiswalde - Kurort Kipsdorf - Kurort Altenberg - Zinnwald
361	Dippoldiswalde Nord - Busbahnhof - Süd - Ulberndorf
362	Dippoldiswalde Nord - Busbahnhof - Reichstädt
363	Tharandt - Fördergersdorf - Grillenburg - Klingenberg
365	Schmiedeberg - Frauenstein - Hermsdorf - Seyde
366	Dresden - Gittersee - Kleinnaundorf - Bannewitz - Possendorf
367	Kurort Kipsdorf - Schellerhau - Kurort Altenberg - Zinnwald - Geising
368	Glashütte - Bärenstein - Lauenstein - Liebenau - Geising - Kurort Altenberg
369	Falkenhain - Glashütte
370	Dippoldiswalde - Falkenhain - Kurort Altenberg
373	Kurort Altenberg - Hermsdorf
375	Dippoldiswalde - Ruppendorf - Borlas
376	Dippoldiswalde - Seifersdorf - Rabenau - Freital
378	Schmiedeberg - Schönfeld - Hermsdorf
379	Ruppendorf - Klingenberg - Hartmannsdorf - Frauenstein
380	Dippoldiswalde - Ruppendorf - Pretzschendorf
382	Dippoldiswalde - Ruppendorf - Tharandt
385	Glashütte - Liebenau - Lauenstein - Geising
386	Glashütte - Kreischa - Dresden-Dobritz
387	Dippoldiswalde - Frauendorf - Reinhardtsgrimma
388	Dippoldiswalde - Niederfrauendorf - Glashütte
389	Dippoldiswalde - Reinhardtsgrimma - Schlottwitz - Glashütte
398	Kurort Altenberg - Teplice

19.4 Linienbündel für den Landkreis Bautzen

Das ursprüngliche Linienbündelungskonzept des Landkreises Bautzen wurde vom Kreistag am 14.09.2009 beschlossen. Es wurde mit Beschluss des Kreistages vom 12.12.2016 (DS 2/0318/16) letztmalig fortgeschrieben. Im Vorlauf der Neuvergabe der Busverkehre zum 01.01.2019 wurden die Linienbündel in 2 Losen zusammengefasst. Die Lose bilden jeweils die Verbundgebiete des ZVOE und des ZVON ab.

Hier aufgeführt sind die Linien des Loses 2 – Verbundgebiet ZVOE

Linie	von	nach
Stadtverkehr Kamenz		
21	Kamenz Flugplatz	Kamenz Flugplatz
22	Kamenz Bernbruch	Kamenz Krankenhaus
23	Kamenz Flugplatz	Hennersdorf
Weitere Linien		
150	Kamenz	Lauta
151	Kamenz	Wiednitz
152	Hoyerswerda	Bernsdorf
153	Hoyerswerda	Räckelwitz
154	Groß Särchen	Königswartha
155	Hoyerswerda	Boxberg/Rauden
156	Weißkollm	Rauden/Oppitz
157	Lauta	Sabrodt
158	Hoyerswerda	Sabrodt
159	Hoyerswerda	Königsbrück
160	Hoyerswerda	Spremberg
161	Hoyerswerda	Vattenfall Schwarze Pumpe
162	Hoyerswerda	Königswartha
163	Lohsa	Bluno
164	Hoyerswerda	Wittichenau
165	Laubusch	Klein Seidewinkel
166	Hoyerswerda	Lauta
168	Königswartha	Lohsa
169	Königsbrück	Röhrsdorf
170	Kamenz	Pulsnitz
171	Kamenz	Gräfenhain
172	Kamenz	Zeisholz
173	Kamenz	Schwepnitz/Straßgräbchen
182	Bischofswerda	Hoyerswerda
184	Kamenz	Zeißholz
186	Kamenz	Ralbitz
187	Kamenz	Königswartha
302	Radeberg Bf.	Kleinwachau
304	Großröhrsdorf	Pulsnitz

305	Dresden	Bischofswerda
306	Pulsnitz	Bretznig
307	Radeberg	Rosendorf
308	Radeberg	Radeburg/Marsdorf
309	Dresden	Pulsnitz
310	Radeberg	Großröhrsdorf
311	Pulsnitz	Königsbrück
312	Königsbrück	Pulsnitz/Elstra
315	Pulsnitz	Ohorn
316	Großröhrsdorf	Bischheim/Kamenz
317	Radeberg	Medingen/Grünberg
321	DD-Klotzsche	Ottendorf-Okrilla
322	DD-Weixdorf	Radeberg
S040	Schmorkau	Königsbrück
S041	Elstra	Räckelwitz/Uhyst a. T.
S043	Kriepitz	Räckelwitz/Uhyst a. T.
S048	Brauna	Schwosdorf

Anlage 20 – Qualitätsstandards der Beförderungsqualität

Die nachfolgend aufgeführten Qualitätsstandards stellen verbundweit abgestimmte Zielgrößen dar. Darüber hinaus sind die in den jeweiligen Ausschreibungen und ÖDA definierten Standards bindend.

20.1 Qualitätsstandards: subjektive Sicherheit

Definition: subjektives Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden des Fahrgastes während der Nutzung des ÖPNV

Qualitätsziel	Kennzahl
Die Sicherheit der Fahrgäste wird ständig gewährleistet.	Anzahl der Einsatzstunden des Sicherheitspersonals oder Anzahl der Notrufeinrichtungen in Fahrzeugen und an Zugangsstellen

20.2 Qualitätsstandards: Pünktlichkeit

Definition Die tatsächliche Abfahrts- und Ankunftszeit stimmt mit den im Fahrplan ausgewiesenen Zeiten überein, abweichend davon gilt eine Verspätung von bis zu 2 min ebenfalls noch als pünktlich. Verspätungen durch höhere Gewalt werden dem VU nicht angelastet.

Qualitätsziel	Kennzahl
95% aller Beförderungsleistungen im ÖPNV sind pünktlich (im Dresdner Stadtverkehr 90%).	Pünktlichkeitsgrad = Anzahl pünktlicher Leistungen / Anzahl aller gefahrenen Leistungen

20.3 Qualitätsstandards: technische Sicherheit

Definition Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den gültigen Vorschriften für den Fahrzeug-einsatz. Sie unterliegen den vorgeschriebenen Wartungsintervallen.

Qualitätsziel	Kennzahl
Die eingesetzten Fahrzeuge sind technisch sicher.	Anzahl der während des Einsatzes ausfallenden Fahrzeuge bzw. Anzahl der Fahrzeuge ohne Mängel bei der TÜV-Untersuchung

20.4 Qualitätsstandards: Informationsmanagement und Service

<p>Definition Festlegung der Mittel und Methoden zur Gewährleistung der ständigen Information und optimalen Bedienung des Kunden Dazu zählen u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Vorhandensein von optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen im Fahrzeug und an den Halte- bzw. Zugangsstellen • ein klares und deutliches Leitsystem • die unverzügliche Information bei Störungen und Verspätungen unter Angabe der Ursache und Aufzeigen von Alternativen • ein funktionierendes, kundenfreundliches Beschwerde- und Fundsachenmanagement • kundenfreundliche Zugangsmöglichkeiten zu Info-Schaltern und Info-Material • ein ausreichendes Angebot an gedruckten Fahrplänen • eine telefonische Fahrplanauskunft • die Möglichkeit des Kunden, auf Fahrplandaten aus einer landes- und verbundweit vernetzten elektronischen Fahrplanauskunft im Internet zurückgreifen zu können • ein gut ausgebauter Kundenservice zur optimalen Beratung der Fahrgäste über das öffentliche Verkehrsangebot (Mobilitätszentralen) • die Möglichkeit des Fahrkartenverkaufes sowohl im Vorverkauf als auch im Fahrzeug • ein ausreichendes Angebot an Automaten für bargeldlosen Zahlungsverkehr
--

Qualitätsziel	Kennzahl
Die Fahrgäste sind stets gut informiert und werden immer optimal bedient.	Anzahl diesbezüglicher Beschwerden, Dokumentation der vorhandenen Informationssysteme

20.5 Qualitätsstandards: Sauberkeit

<p>Definition Ständig erfüllt sein muss: Möglichkeit der uneingeschränkten und bedenkenlosen Nutzung, keine offensichtliche und störende Verschmutzung, Vorhaltung geeigneter Personen, Maßnahmen und Einrichtungen zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Sauberkeit, Reinigung der Fahrzeuge und Haltestellen im festgelegten Reinigungssturnus von nicht länger als 4 Tagen</p>
--

Qualitätsziel	Kennzahl
Es werden keine verschmutzten Fahrzeuge eingesetzt, die Zugangsstellen werden ständig sauber gehalten.	Sauberkeitsgrad = Verhältnis Anzahl der sauberen Fahrzeuge zu Anzahl aller eingesetzten Fahrzeuge Sowie Verhältnis Anzahl der sauberen Zugangsstellen zu Anzahl aller Zugangsstellen

20.6 Qualitätsstandards: Fahr- und Servicepersonal

Definition Das Personal muss alle einschlägigen geltenden Gesetze und Verordnungen beachten, die Fahrgäste höflich und zuvorkommend behandeln, angenehme Fahrtbedingungen herstellen können, ortskundig in der Region sein, die Fahrgäste in allen Fragen des Beförderungsvertrages in deutscher Sprache beraten können, Dienstkleidung tragen.

Qualitätsziel	Kennzahl
Das Personal zeichnet sich gegenüber dem Fahrgast durch Freundlichkeit, einheitliches Auftreten und fachliche Kompetenz aus.	Anzahl diesezüglicher Beschwerden

20.7 Qualitätsstandards: Fahrzeugqualität (Ausstattung und Design)

Definition Die eingesetzten Fahrzeuge spiegeln den modernen ÖPNV wider. Dazu gehört:

- laufende Modernisierung des Fahrzeugparks
- Berücksichtigung der Anforderungen des VVO-Strategiekonzeptes Barrierefreiheit, Ausstattungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind regelmäßig zu prüfen und zu warten
- moderne ergonomische Sitzplätze,
- unternehmensspezifische einheitliche Farbgebung,
- Verdeutlichung der Mitgliedschaft im Verbund,
- Informationen außen und innen wie Liniennummer und Fahrtziel, Liniennetzplan, Beförderungsbedingungen/ Tarifbestimmungen,
- Ansage der nächsten Haltestelle,
- ausreichende Beleuchtung und Belüftung,
- die entsprechenden Voraussetzungen für einen barrierefreien, schnellen und sicheren Fahrgastwechsel,
- Fahrzeuge mit schadstoffreduziertem Antrieb

Qualitätsziel	Kennzahl
Die Fahrzeuge sind barrierefrei, optisch ansprechend und bequem.	Anzahl moderner Fahrzeuge

20.8 Qualitätsstandards: Verkehrsqualität der Infrastruktur

Definition Die Verkehrsqualität der Infrastruktur hat großen Einfluss auf die Erreichung der angestrebten ÖPNV-Verkehrsqualität und Pünktlichkeit. Im Straßenbahn-/ Stadtbahnnetz wird diese Qualität maßgeblich bestimmt durch die Anzahl bzw. Länge von Langsamfahrstellen.

Qualitätsziel	Kennzahl
hohe Verkehrsqualität der vom ÖPNV genutzten Infrastruktur, bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen der ÖPNV-Bevorrechtigung, im Straßenbahn-/ Stadtbahnnetz keine bzw. geringe Länge von Langsamfahrstellen, Erreichen der Verkehrsqualität (Geschwindigkeit/ Verlustzeit) in den LOS-Stufen A und B	Verkehrsqualität nach LOS im Linienverlauf und speziell an Knotenpunkten, Anzahl und Länge der Langsamfahrstellen,

20.9 Qualitätsstandards: Umweltbestimmungen

Definition Die geltenden Umweltbestimmungen sind stets einzuhalten.

Qualitätsziel	Kennzahl
Der CO ₂ - und Schadstoffausstoß der Fahrzeuge übersteigt nie den zulässigen Richtwert.	Anzahl der nicht beanstandeten Fahrzeuge bei der ASU

20.10 Qualitätsstandards: Störungsmanagement

Definition Es ist die Fähigkeit, mit geeigneten Mitteln und Methoden Störungen schnellstmöglich zu beseitigen, so dass für den Fahrgast der Schaden so gering wie möglich bleibt. Zur Sicherung der Leistung im Störfall ist ein angemessener Prozentsatz der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten unter Sicherstellung einer ausreichenden Anzahl an Abstellmöglichkeiten aller Einsatz- und Reservefahrzeuge am Standort.

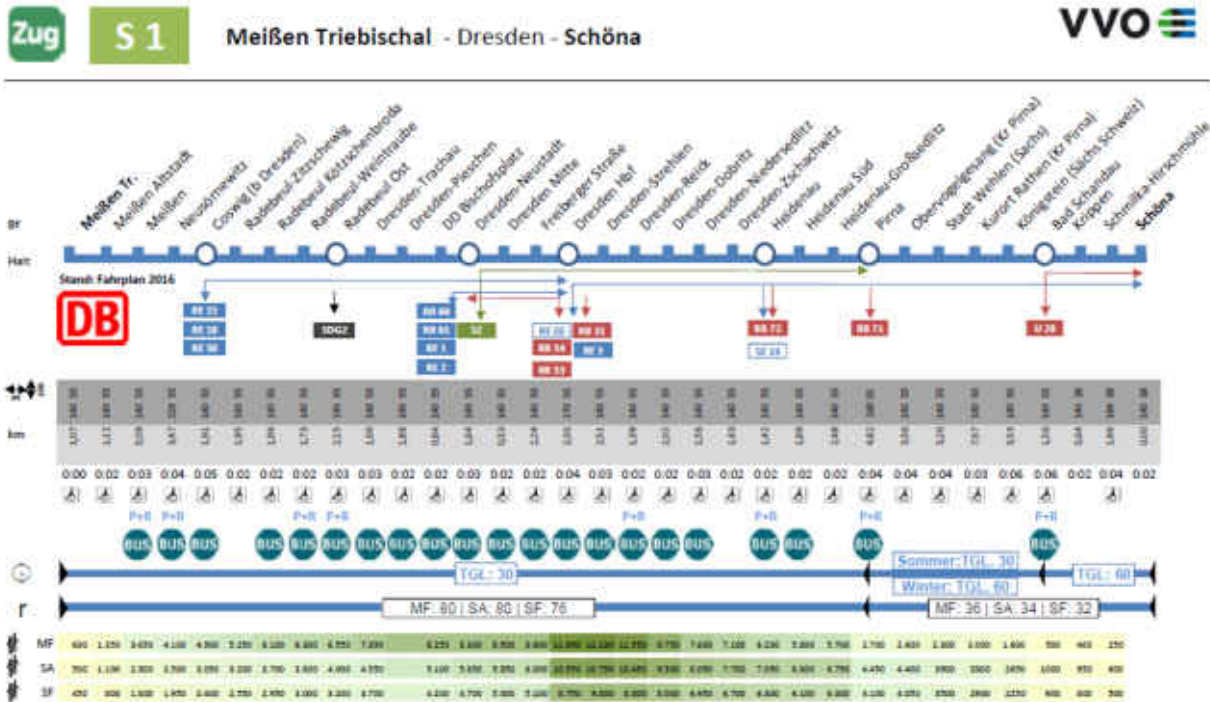
Qualitätsziel	Kennzahl
Alle gemeldeten Störungen von Fahrzeugen auf der Strecke werden im Stadtverkehr innerhalb von 15 min sowie im Regionalverkehr Schnellstmöglich und Störungen bzw. Schäden an Zugangsstellen innerhalb eines Tages behoben	Verhältnis der innerhalb der Frist behobenen Störungen zur Gesamtzahl aller gemeldeten Störungen

Anlage 21 – SPNV-Zielnetz 2030

21.2 Liniensteckbriefe SPNV

Legende:

Grafik / Abkürzung	Erklärung
	Halt mit SPNV-Anschlusslinien
	Halt ohne SPNV-Anschlusslinien
	Bedarfshalt
	nicht im Takt bedienter Abschnitt
	Bahnsteiglänge [m] / Bahnsteighöhe [cm]
km	Entfernung zwischen Verkehrshalten
0:11	Fahrzeit ab vorherigem Verkehrshalt (einschließlich Haltezeit am vorherigen Halt)
	Verkehrsstation barrierefrei ausgebaut
P+R	Verkehrsstation mit Park+Ride-Platz
	Verknüpfung mit vertaktetem ÖPNV (auch Straßenbahn)
	Taktzeit in Minuten
	Zahl der Züge
	Querschnittsbelegung (Fahrgäste pro Tag)
MF / SA / SF	Montag-Freitag / Samstag / Sonntag, Feiertag

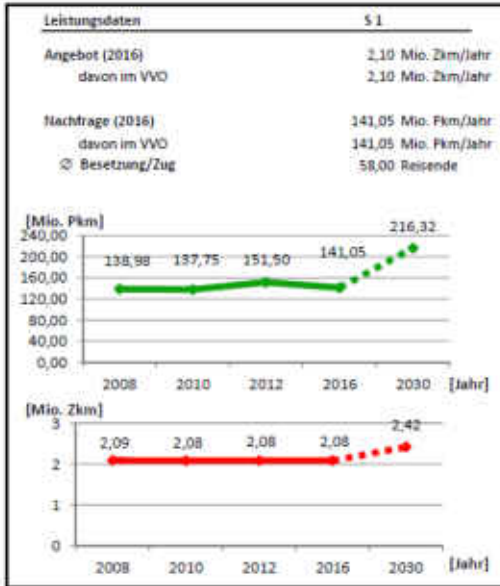


Liniendaten S 1

Linienlänge	77,79 km
davon im VVO	77,79 km
Halte	34 Anz.
davon im VVO	33 Anz.
Stationsabstand	2,29 km
Stationsabstand VVO	2,36 km
Fahrzeit	1:34 Std./Min
davon im VVO	1:34 Std./Min
Reisegeschwindigkeit	49,66 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO	49,66 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr: 4-24 Uhr
	Sa: 4-24 Uhr
	So+F: 4-24 Uhr

Fahrzeugdaten S 1

Fahrzeug-einsatz	Typ: BR 146 o. BR 145 + Dostos
	Konfigurationen: 1 Steuerw. + 3/4 Sitzw.
	Umläufe: 7 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps): 306 (+144)/384 (+192)
	Fahrradplätze: 28/3 Stk.
	Rollstuhlplätze: 4 Stk.
	WC: 4/5 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
	Einstiegsöhe: 600 mm



Vertragsdaten S 1

Verkehrsvertrag	S-Bahn Dresden
Laufzeit	von 12/2010 bis 12/2027
Aktueller Betreiber	DB Regio AG
Vormaliger Betreiber	DB Regio AG
Änderungen	Ersatz BR 182 durch Baureihe 146.

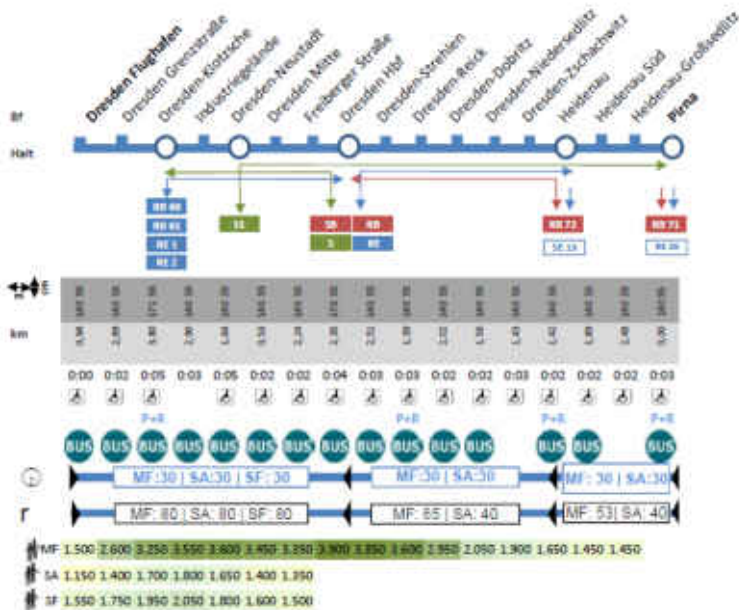


S 2

Flughafen Dresden - Pirna



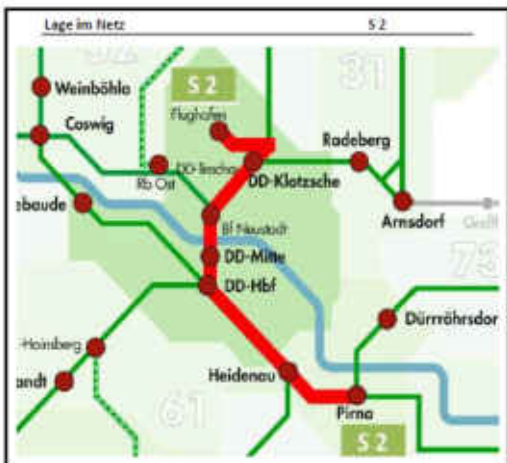
Stand: Fahrplan 2016



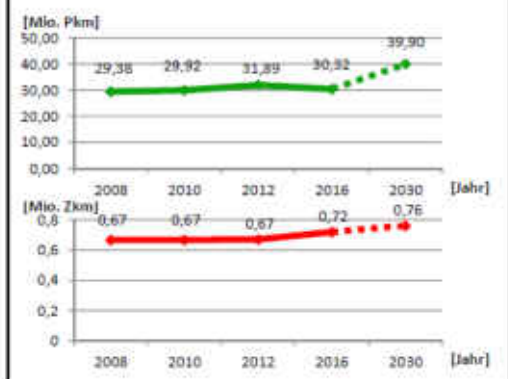
MF	1.500	2.600	3.250	3.550	3.600	3.850	3.900	3.950	4.000	2.950	2.090	1.900	1.650	1.450	1.450
SA	1.150	1.400	1.700	1.800	1.650	1.400	1.350								
SF	1.550	1.750	1.950	2.050	1.800	1.600	1.500								

Liniendaten		S 2
Linienlänge		31,98 km
davon im VVO		31,98 km
Halte		16 Anz.
davon im VVO		17 Anz.
Stationsabstand		2,00 km
Stationsabstand VVO		1,88 km
Fahrzeit		0:45 Std./Min
davon im VVO		0:45 Std./Min
Reisegeschwindigkeit		42,65 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		42,65 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24 Uhr
	Sa	4-24 Uhr
	So+F	4-24 Uhr

Fahrzeugdaten		S 2
Fahrzeugeinsatz	Typ	BR 143 = Dostos
	Konfigurationen	1 Steuerw. + 1 Sitzw.
	Umläufe	4 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+klapps.)	150 (+48) Stk.
	Fahrradplätze	12 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsdaten		S 2
Angebot (2016)		0,69 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,69 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		30,32 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		30,32 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		40,00 Reisende

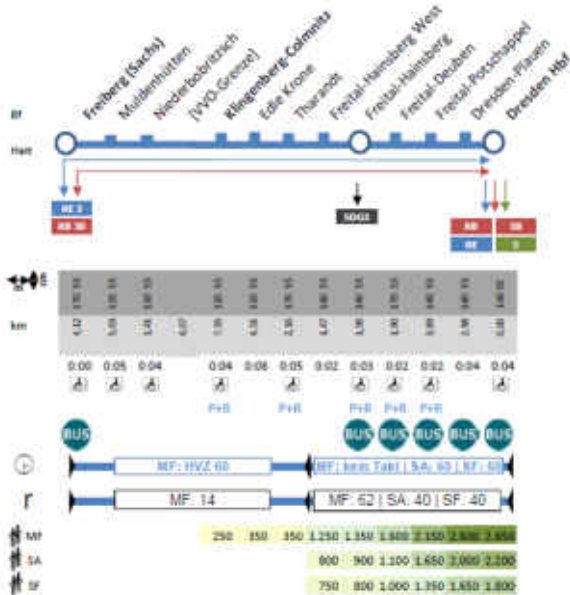


Vertragsdaten		S 2
Verkehrsvertrag		S-Bahn Dresden
Laufzeit		von 12/2010 bis 11/2027
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Zugbildung einheitlich aus 2 klimatisierten Doppelstockwagen.
		Seit 12/2015 zusätzliche Fahrten Dresden Hbf - Pirna an Samstagen.

Zug S 3 (Freiberg - Klingenberg-C. -) Tharandt - Dresden



Stand: Fahrplan 2016



Liniendaten		S 3
Linienlänge		40,05 km
davon im VVO		29,48 km
Halte		11 Anz.
davon im VVO		9
Stationsabstand		3,64 km
Stationsabstand VVO		3,28 km
Fahrzeit		0:43 Std:Min
davon im VVO		0:30 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		55,68 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		58,97 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-1 Uhr
	Sa	6-22 Uhr
	So+P	6-22 Uhr

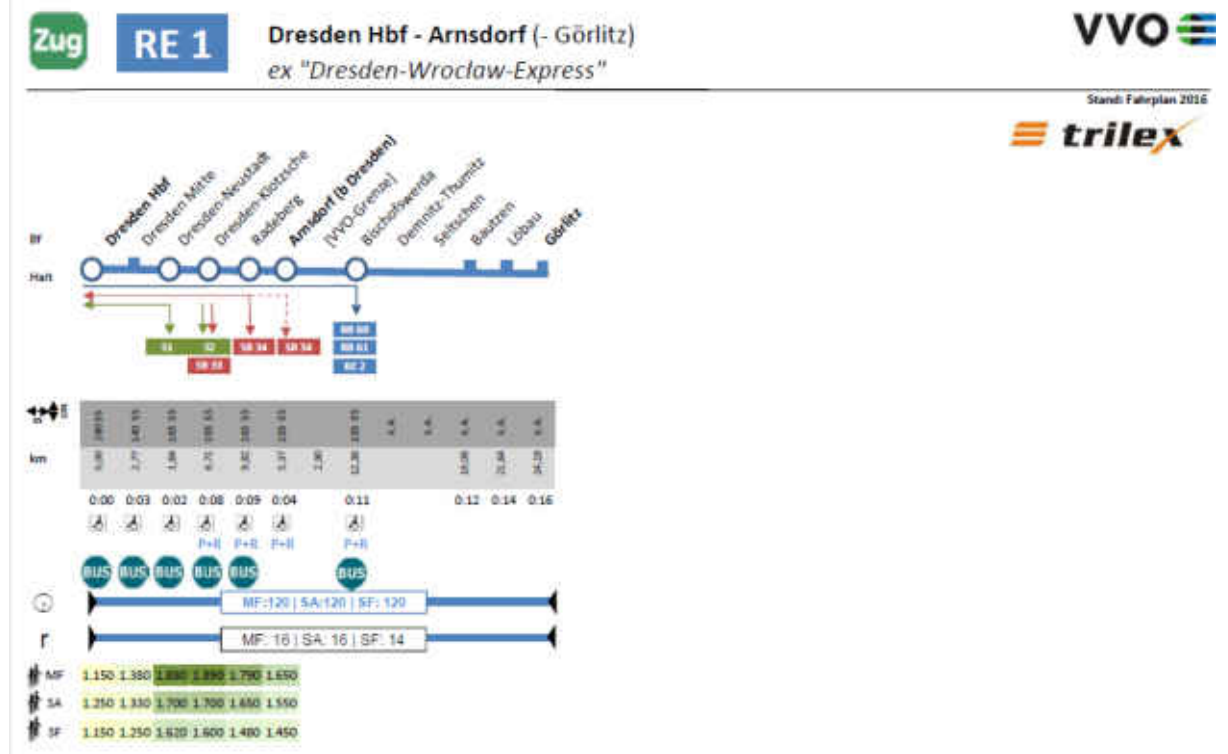
Leistungsdaten		S 3
Angebot (2016)		0,41 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,37 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		10,01 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		10,33 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		28,00 Reisende



Fahrzeugdaten		S 3
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 143 + Dosto
Konfigurationen		1 Steuerw. + 1 Sitzw.
Umläufe		4 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzpl. (+Klapps.)	135 (+50)
	Fahrradplätze	12 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstieghöhe	600 mm

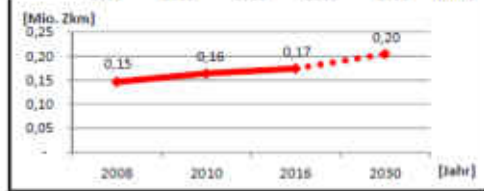
Vertragsdaten		S 3
Verkehrsvertrag		S-Bahn Dresden
Laufzeit		von 12/2010 bis 12/2027
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		





Liniendaten		RE 1
Linienlänge		105,91 km
davon im VVO		28,64 km
Halte		10
davon im VVO		6
Stationsabstand		10,59 km
Stationsabstand VVO		4,77 km
Fahrzeit		1:19 Std/Min
davon im VVO		0:28 Std/Min
Reisegeschwindigkeit		80,44 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		66,10 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-22 Uhr
	Sa	5-22 Uhr
	So+P	5-22 Uhr

Leistungsdaten		RE 1
Angebot (2014)		0,85 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,20 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		66,88 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		23,20 Mio. Pkm/Jahr
Belegung/Zug		90,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RE 1
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		2 Fz.
Umläufe		2
Kapazität pro Einheit	Sitzpl. Sitzpl. (+klapp.)	222 (+72)
	Fahrerplätze	12-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstieghöhe	600 mm

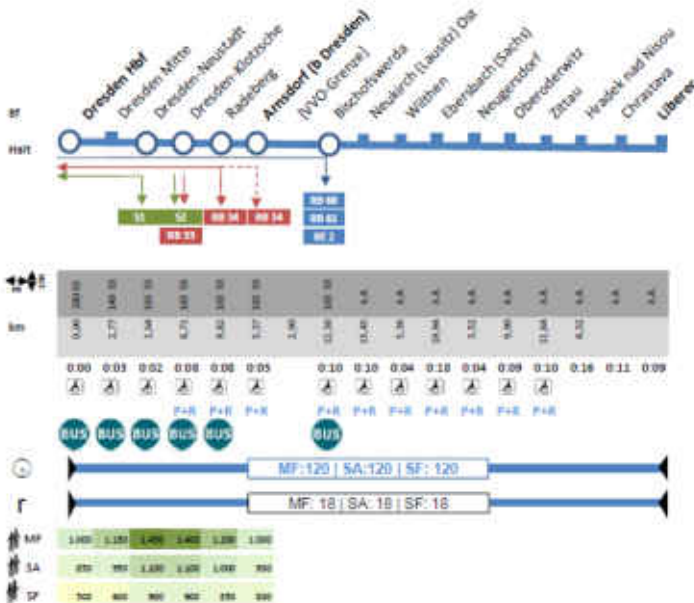
Vertragsdaten		RE 1
Verkehrsvertrag		Ostschsennetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2018
Aktueller Betreiber		Länderbahn/Trilex
Vormaliger Betreiber		DE Regio AG
Änderungen		



Zug RE 2 Dresden Hbf - Arnsdorf (- Zittau -Liberec)



Stand: Fahrplan 2018



Linienkennzeichen		RE 2
Linienlänge		131,53 km
davon im VVO		38,64 km
Halte		16
davon im VVO		6
Stationsabstand		8,22 km
Stationsabstand VVO		4,77 km
Fahrzeit		2:07 Std/Min
davon im VVO		0:26 Std/Min
Reisegeschwindigkeit		62,14 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		66,10 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5:02 Uhr
	Sa	5:02 Uhr
	So+F	5:02 Uhr

Leistungsdaten		RE 2
Angebot (2014)		0,70 Mio. Dkm/Jahr
davon im VVO		0,21 Mio. Dkm/Jahr
Nachfrage (2016)		30,85 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		15,89 Mio. Pkm/Jahr
Belegung/Zug		62,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RE 2
Fahrzeugtyp		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		2 Fz.
Umläufe		2
Kapazität pro Einheit	Sitzpl. (Hiapps)	222 (+22)
	Fahrerplätze	12-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 - 5Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Erststaghöhe	600 mm

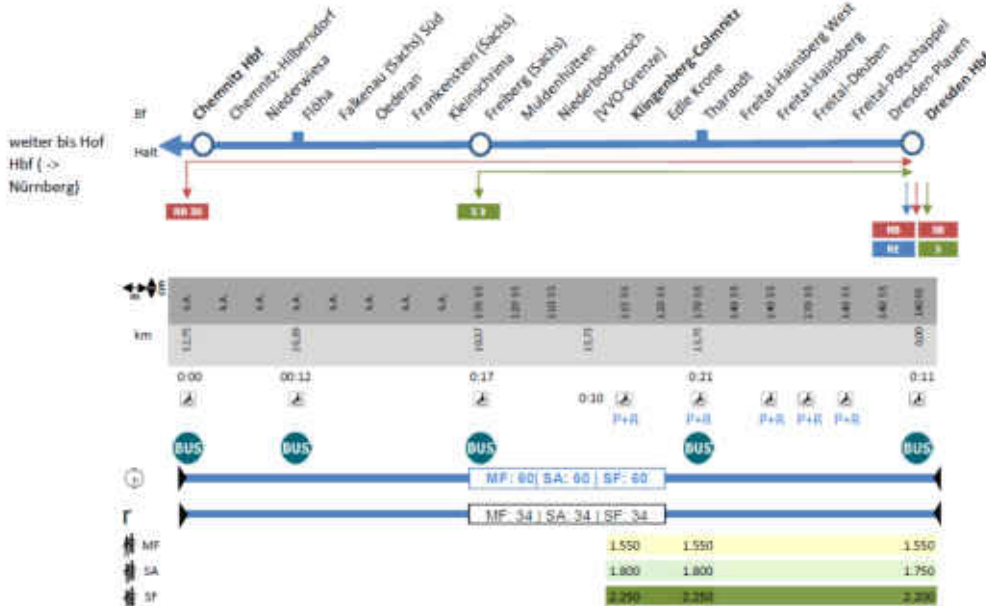


Vertragsdaten		RE 2
Verkehrsvertrag		Ostsachsennetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2018
Aktueller Betreiber		Länderbahn/Trilex
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		1 zusätzliches Zugpaar Dresden - Liberec. Keine Züge mehr östlich von Liberec.

Zug RE 3 (Hof - Chemnitz -) Tharandt - Dresden

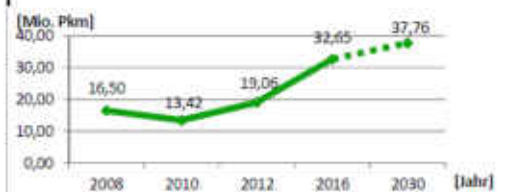


Stand: Fahrplan 2016



Liniendaten		RE 3
Linienlänge		224,62 km
davon im VVO		29,48 km
Halte		15
davon im VVO		2
Stationsabstand		17,28 km
Stationsabstand VVO		14,74 km
Fahrzeit		2:50 Std./Min
davon im VVO		0:42 Std./Min
Reisegeschwindigkeit		79,28 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		42,12 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-23 Uhr
	Sa	4-23 Uhr
	So+F	4-23 Uhr

Leistungsdaten		RE 3
Angebot (2016)		2,79 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,37 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		121,49 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		19,06 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		89,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RE 3
Fahrzeugeinsatz Typ		Coradia Continental
Konfigurationen		5 tlg. / 3+5 tlg.
Umläufe		7
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapp.)	227(+20) / 364(+32) Stk.
	Fahrradplätze	12 / 18 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 / 4 Stk.
	WC	2 / 3 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Vertragsdaten		RE 3
Verkehrsvertrag		Elektronetz Mittelachsen
Laufzeit		von 06/2016 bis 12/2030
Aktueller Betreiber		Mitteldeutsche Regiobahn
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Umstellung der Linie RE 3 auf E-lokbespannte Wendezüge in 12/2013. Seit 12/2014 wird die bisher eigenwirtschaftlich betriebene Linie RE 9 auch als SPNV-Leistung bestellt und mit elektrischen Wendezügen betrieben. Daraus folgt ein zu 100% bestellter Stundentakt Hof - Dresden. Mit Inbetriebnahme EM5-Netz in 06/2016 Einsatz von Coradia Continental Triebzügen.



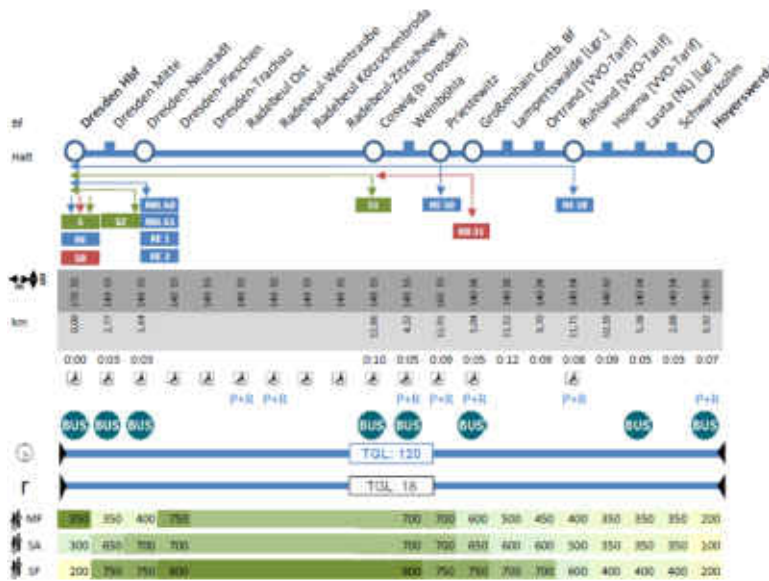


RE 15

Dresden - Ruhland - Hoyerswerda

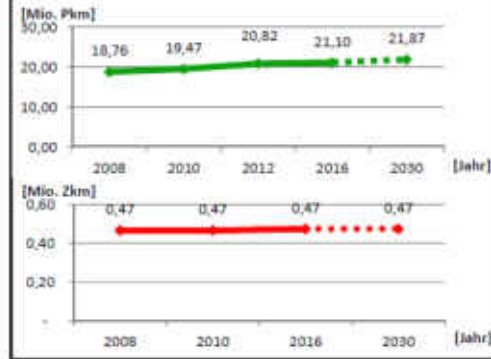


Stand: Fahrplan 2014



Linienfahrdaten		RE 15
Linienlänge		98,05 km
davon im VVO		98,05 km
Halte		14
davon im VVO		14
Stationenabstand		7,00 km
Stationenabstand VVO		7,00 km
Fahrzeit		1:29 Std/Min
davon im VVO		1:28 Std/Min
Reisegeschwindigkeit		66,09 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		66,84 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-23 Uhr
	Sa	5-23 Uhr
	So+F	4-23 Uhr

Leistungsdaten		RE 15
Angebot (2016)		0,65 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,47 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		16,32 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		20,82 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		45,00 Reisende



Fahrzeuginformationen		RE 15
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 442 / BR 112 o. 143 + Dostos
Konfigurationen		3tig. / 1 Steuerw. + 2 Sitzw.
Umläufe		2,5
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze	182 / 269
	Fahrradplätze	11 / 20 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 / 4 Stk.
	WC	1 / 3 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einsieghöhe	600 mm

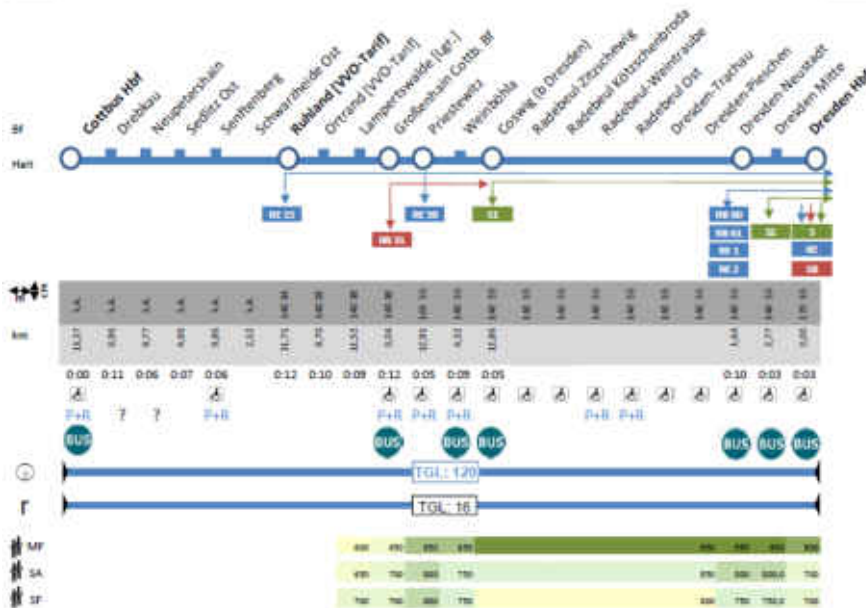


Vertragsdaten		RE 15
Verkehrsvertrag		Elbe-Elster
Laufzeit		von 05/2013 bis 12/2022
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Laufweg ausschließlich über Dresden-Neustadt seit 12/2014. Mischbetrieb mit klimatisierten lokbespannten Wagenzügen und Talent 2 Triebwagen.

Zug RE 18 (Cottbus -) Ruhland - Dresden

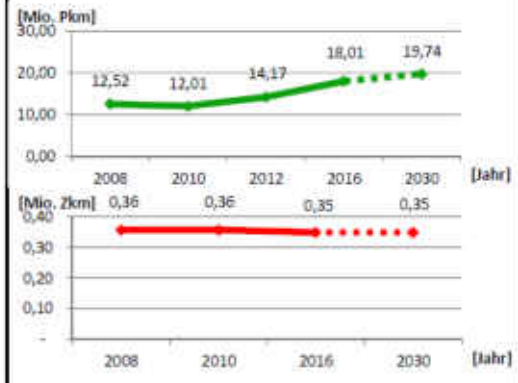


Stand: Fahrplan 2016



Linienlängen		RE 18
Linienlänge		120,17 km
davon im VVO		72,48 km
Halte		14
davon im VVO		9
⊙ Stationsabstand		8,58 km
⊙ Stationsabstand VVO		8,05 km
Fahrzeit		1,48 Std/Min
davon im VVO		1,06 Std/Min
⊙ Reisegeschwindigkeit		66,76 km/h
⊙ Reisegeschwindigkeit im VVO		65,89 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-23 Uhr
	Sa	5-23 Uhr
	So+F	5-23 Uhr

Leistungsdaten		RE 18
Angebot (2016)		0,70 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,35 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		13,76 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		14,17 Mio. Pkm/Jahr
⊙ Besetzung/Zug		52,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RE 18
Fahrzeuginsatz Typ		BR 442 / BR 112 o. 143 + Dostos
Konfigurationen		3tlg. / 1 Steuerw. + 2 Sitzw.
Umläufe		2,5
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	182 / 269
	Fahrradplätze	2/4 Stk.
	Rollstuhlplätze	11/20 Stk.
	WC	1/3 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstiegshöhe	800 mm

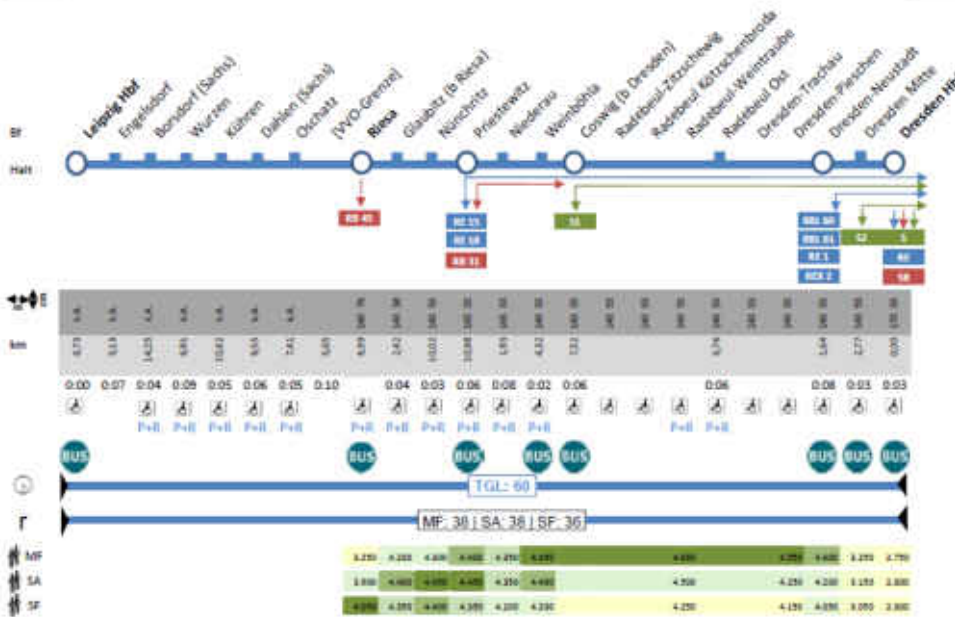


Vertragsdaten		RE 18
Verkehrsvertrag		Elbe-Elster
Laufzeit		von 06/2013 bis 12/2022
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Laufweg ausschließlich über DD-Neustadt seit 12.2014.
		Mischbetrieb mit klimatisierten lokbespannten Wagenzügen und Talent 2 Triebwagen anstatt ex-DR Wagenmaterial

Zug RE 50 (Leipzig -) Riesa - Dresden



Stand: Fahrplan 2016



Liniendaten		RE 50
Linienlänge		119,99 km
davon im VVO		59,40 km
Halte		17
davon im VVO		10
Stationsabstand		7,06 km
Stationsabstand VVO		5,94 km
Fahrzeit		1:35 Std/Min
davon im VVO		0:49 Std/Min
Reisegeschwindigkeit		75,78 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		72,73 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24 Uhr
	Sa	4-24 Uhr
	So+Fr	5-24 Uhr

Leistungsdaten		RE 50
Angebot (2016)		1,54 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,81 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		168,76 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		96,04 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug (VVO)		109,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RE 50
Fahrzeugelastizität Typ		BR 442 (Talent 2)
Konfigurationen		Stlg +30g / Stlg / 30g
Umläufe		4
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze	493/ 311/ 182 Stk.
	Fahrradplätze	28/ 17/ 11 Stk.
	Rollstuhlplätze	4/ 2/ 2 Stk.
	WC	3/ 2/ 1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm

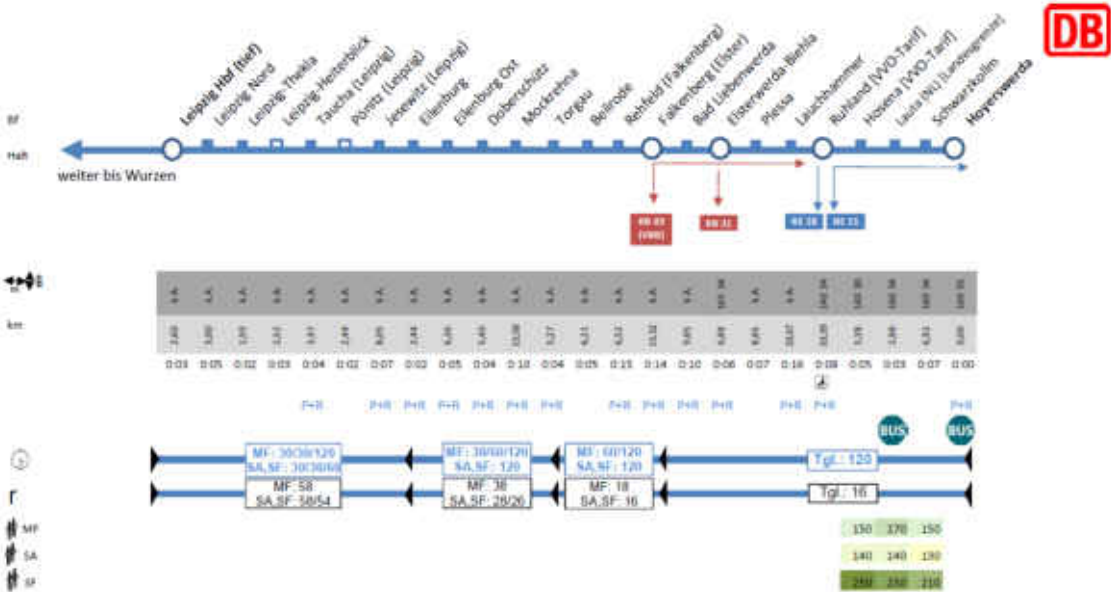


Vertragsdaten		RE 50
Verkehrsvertrag		Saxonia
Laufzeit		von 06/2011 bis 12/2021
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Ersatz lokbespannte Wagenzüge, Beschleunigung Leipzig - Riesa um ca. 5 min durch Einsatz spurtstarke Talent 2-Triebzüge, Bedienung Leipziger Nullknoten, Leistungserweiterungen +0,4 Mio. Zugkm pro Jahr.



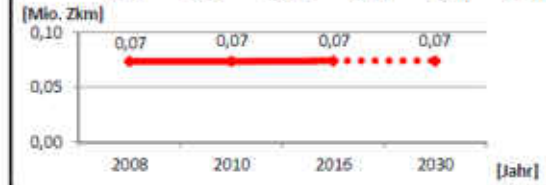
Zug **S 4** **Hoyerswerda - Ruhland (- Leipzig - Wurzen)** **VVO**

Stand: Fahrplan 2015



Linien­daten		S 4
Linienlänge		108,11 km
davon im VVO		12,61 km
Halte		43 Anz.
davon im VVO		5 Anz.
⊙ Stationsabstand		2,51 km
⊙ Stationsabstand VVO		2,52 km
Fahrzeit (Std./Min)		3:34
davon im VVO		0:23 Std./Min
⊙ Reisegeschwindigkeit		30,31 km/h
⊙ Reisegeschwindigkeit im VVO		32,88 km/h
Betriebszeit	MoFr	5-22 Uhr
	Sa	5-22 Uhr
	SF	5-22 Uhr

Leistungs­daten		S 4
Angebot (2016)		1,99 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,07 Mio. Zkm/Jahr
flächfrage (2016)		20,61 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		1,24 Mio. Pkm/Jahr
⊙ Besetzung/Zug		12,00 Reisende



Fahrzeug­daten		S 4
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 442 (Talent 2)
Konfigurationen		3tlg. / 4tlg.
Umläufe		4 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze	158/ 212
	Fahrradplätze	12/ 15 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 Stk.
	WC	1/ 2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstieghöhe	600 mm

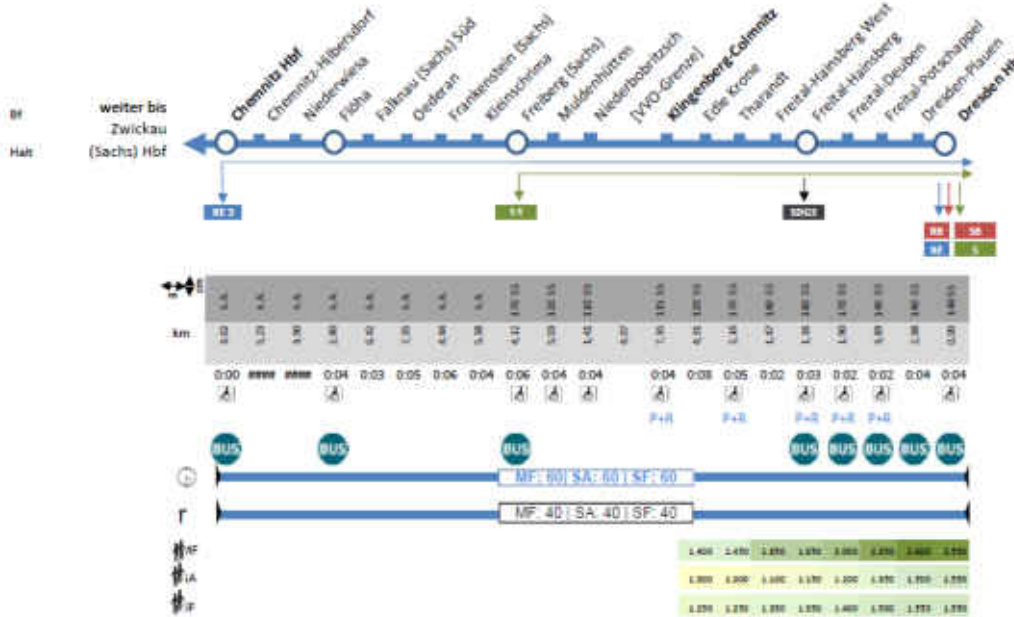


Vertrags­daten		S 4
Verkehrsvertrag		Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I
Laufzeit		von 12/2013 bis 12/2025
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Wagenzüge durch Talent 2, Durchbindung unter Nutzung City-Tunnel Leipzig nach Geithain und seit 12/2015 nach Wurzen.

Zug RB 30 (Zwickau - Chemnitz -) Klingenberg-C. - Dresden

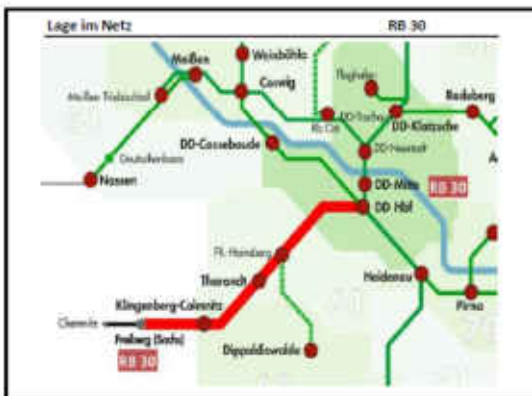


Stand: Fahrplan 2016

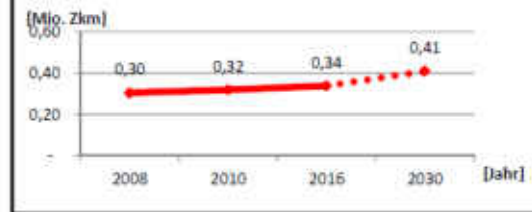
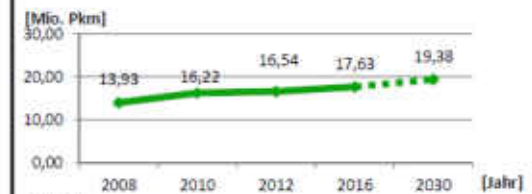


Liniendaten		RB 30
Linienlänge		127,67 km
davon im VVO		29,48 km
Halte		33
davon im VVO		9
Stationsabstand		3,87 km
Stationsabstand VVO		3,28 km
Fahrzeit		1:18 Std.Min
davon im VVO		0:30 Std.Min
Reisegeschwindigkeit		98,36 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		58,97 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4:30-01 Uhr
	Sa	5-01 Uhr
	So+F	5-01 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 30
Fahrzeugeinsatz Typ		Coradia Continental
Konfigurationen		3 tlg./5 tlg./3+3tlg.
Umläufe		5
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	137(+12)/227(+20)/274(+24)
	Fahrradplätze	6 / 12 / 12 Stk.
	Rollstuhlplätze	1 / 2 / 4 Stk.
	WC	1 / 2 / 2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsdaten		RB 30
Angebot (2016)		1,77 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,32 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		62,78 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		16,54 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		43,00 Reisende

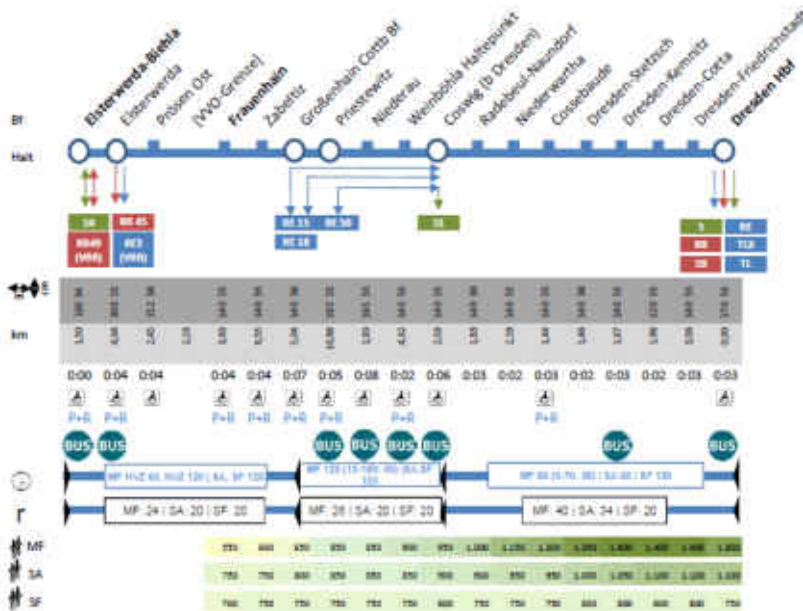


Vertragsdaten		RB 30
Verkehrsvertrag		Elektronetz Mittelsachsen
Laufzeit		von 06/2016 bis 12/2030
Aktueller Betreiber		Mitteldutsche Regiobahn
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Mit Inbetriebnahme E-Netz Mittelsachsen Einsatz E-Triebwagen Coradia Continental statt lokbespannter Doppelstockzüge.

Zug RB 31 (Elsterwerda-Biehla -) Frauenhain - Dresden

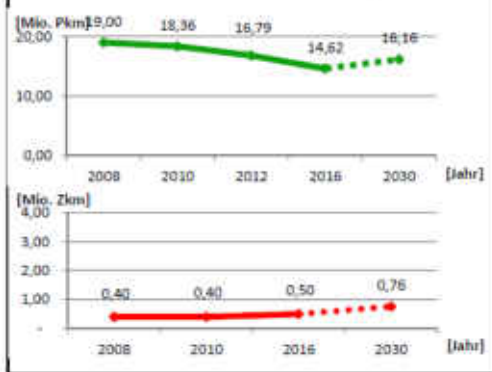


Stand: Fahrplan 2015



Linien-daten		RB 31
Linienlänge		57,71 km
davon im VVO		48,72 km
Halte		17
davon im VVO		14
Stationsabstand		3,39 km
Stationsabstand VVO		3,55 km
Fahrzeit		1:05 Std./Min
davon im VVO		0:53 Std./Min
Reise-geschwindigkeit		53,27 km/h
Reise-geschwindigkeit im VVO		56,38 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-1 Uhr
	Sa	5-1 Uhr
	So+F	5-1 Uhr

Leistungs-daten		RB 31
Angebot (2016)		0,56 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,41 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		14,62 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		14,62 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		19,00 Reisende



Fahrzeug-daten		RB 31
Fahrzeug-einsatz Typ		BR 442/ BR 112 o. 143 + Dostos
Konfigurationen		3tig./1 Steuerw. + 2 Sitzw.
Umläufe		4
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapp.)	182/ 269
	Fahrradplätze	11/ 20 Stk.
	Rohr-schuhplätze	2/ 4 Stk.
	WC	1/ 3 Stk.
Technische Daten	Höchst-geschwindigkeit	160 km/h
	Erstie-geshöhe	600 mm



Vertrag-s-daten		RB 31
Verkehrs-vertrag		EBe-Elster
Laufzeit		von 06/2013 bis 12/2022
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Stündlich Coswig - Dresden Mo-Sa. Mischbetrieb mit klimatisierten lokbetriebenen Wagenzügen und Talent 2 Triebwagen anstatt ex-DR Wagenmaterial. Ab 12/2014: 2 Züge pro Stunde in der morgentlichen HVZ Coswig-Dresden.

Zug RB 33 Dresden-Neustadt - Königsbrück

Stand: Fahrplan 2018

Stationsabstand	0,00	0,03	0,04	0,06	0,02	0,04	0,03	0,02	0,06	0,09	0,03
km	0,00	0,03	0,04	0,06	0,02	0,04	0,03	0,02	0,06	0,09	0,03
MP	0,00	0,03	0,04	0,06	0,02	0,04	0,03	0,02	0,06	0,09	0,03
SA	0,00	0,03	0,04	0,06	0,02	0,04	0,03	0,02	0,06	0,09	0,03
SF	0,00	0,03	0,04	0,06	0,02	0,04	0,03	0,02	0,06	0,09	0,03

Linienname	RB 33
Linienlänge	26,63 km
davon in VVO	26,63 km
Halte	11 Anz.
davon in VVO	11 Anz.
Stationsabstand	2,42 km
Stationsabstand VVO	2,42 km
Fahrtzeit	0:42 Std Min
davon in VVO	0:42 Std Min
Reisegeschwindigkeit	38,05 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO	38,05 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr 4:23 Uhr
	Sa 6:30-23 Uhr
	So+F 6:30-23 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 33
Fahrzeugeinsatz	Typ	BR 642 (Dieslo Classic)
	Konfigurationen	2 Fz.
	Umläufe	2 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Hilfen)	222 (+22)
	Fahrradplätze	13-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einzieghöhe	600 mm

Leistungsdaten		RB 33
Angebot (2016)		0,28 Mio. Zkm/Jahr
davon in VVO		0,28 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		6,53 Mio. Pkm/Jahr
davon in VVO		6,53 Mio. Pkm/Jahr
Belegung/Zug		11,00 Personen

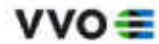
(Mio. Pkm)

(Mio. Zkm)

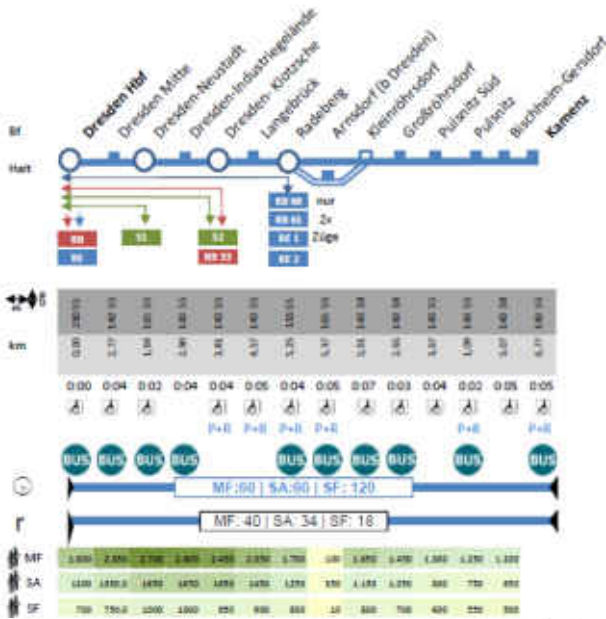
Lage im Netz		RB 33

Vertragsdaten		RB 33
Verkehrsvertrag		VVO-Dieselnetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2024
Aktueller Betreiber		Städtebahn Sachsen
Vormaliger Betreiber		Städtebahn Sachsen
Änderungen		

Zug RB 34 Dresden Hbf - Kamenz



Stand: Fahrplan 2016



Liniendaten		RB 34
Linienlänge		48,36 km
davon im VVO		48,36 km
Halte		14 Anz.
davon im VVO		14 Anz.
⊗ Stationsabstand		3,45 km
⊗ Stationsabstand VVO		3,45 km
Fahrzeit		0:49 Std:Min
davon im VVO		0:49 Std:Min
⊗ Reiseschwindigkeit		59,21 km/h
⊗ Reiseschwindigkeit im VVO		59,21 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	05-02 Uhr
	Sa	05-24 Uhr
	So+F	06-24 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 34
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		2 Fz.
Umläufe		2 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapp.)	222 (+22)
	Fahrradplätze	12-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstieghöhe	600 mm



Leistungsdaten*		RB 34
Angebot (2016)		0,60 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,60 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		26,14 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		26,14 Mio. Pkm/Jahr
⊗ Besetzung/Zug		36,00 Reisende



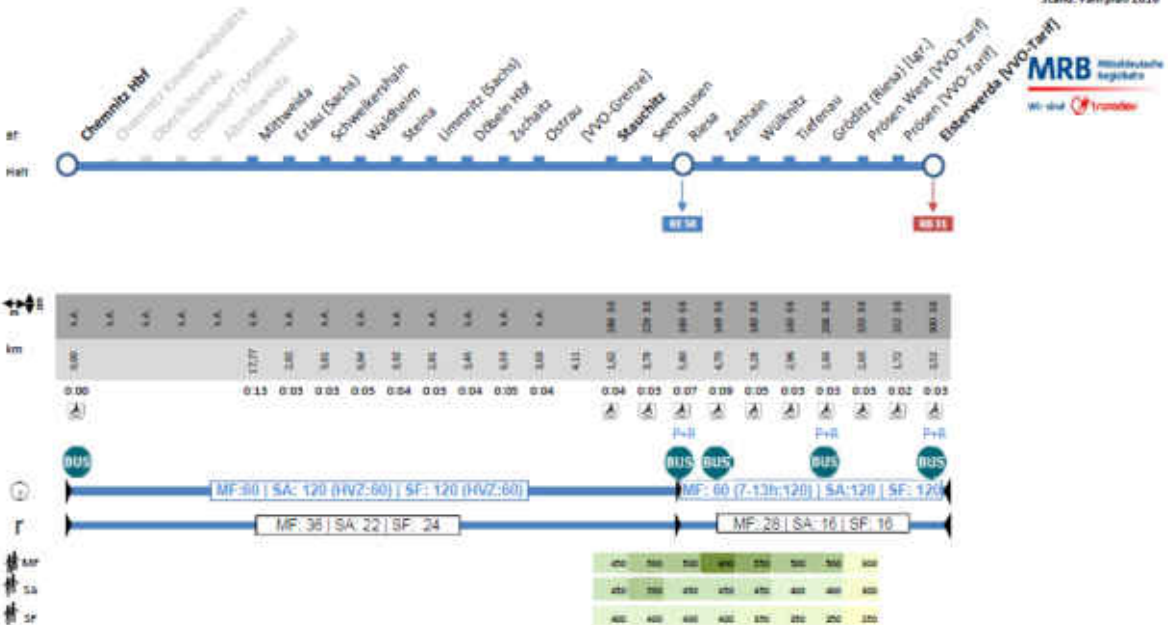
Vertragsdaten		RB 34
Verkehrsvertrag		VVO-Dieselnetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2024
Aktueller Betreiber		Städtebahn Sachsen
Vormaliger Betreiber		Städtebahn Sachsen
Änderungen		



(Chemnitz -) Stauchitz - Elsterwerda

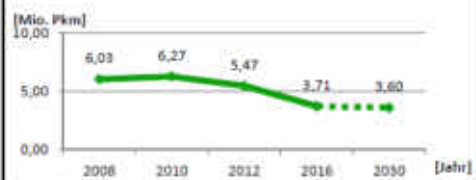


Stand: Fahrplan 2016



Linienlisten		RB 45
Linienlänge		89,63 km
davon im VVO		25,42 km
Halte		20
davon im VVO		10
⊖ Stationsabstand		4,48 km
⊖ Stationsabstand VVO		2,94 km
Fahrzeit		1:26 Std/Min
davon im VVO		0:42 Std/Min
⊖ Reisegeschwindigkeit		62,55 km/h
⊖ Reisegeschwindigkeit im VVO		42,02 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24 Uhr
	Sa	5-24 Uhr
	So+F	5-24 Uhr

Leistungsdaten		RB 45
Angebot (2016)		1,15 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,30 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		19,48 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		3,71 Mio. Pkm/Jahr
⊖ Besetzung/Zug		12,00 Reisende

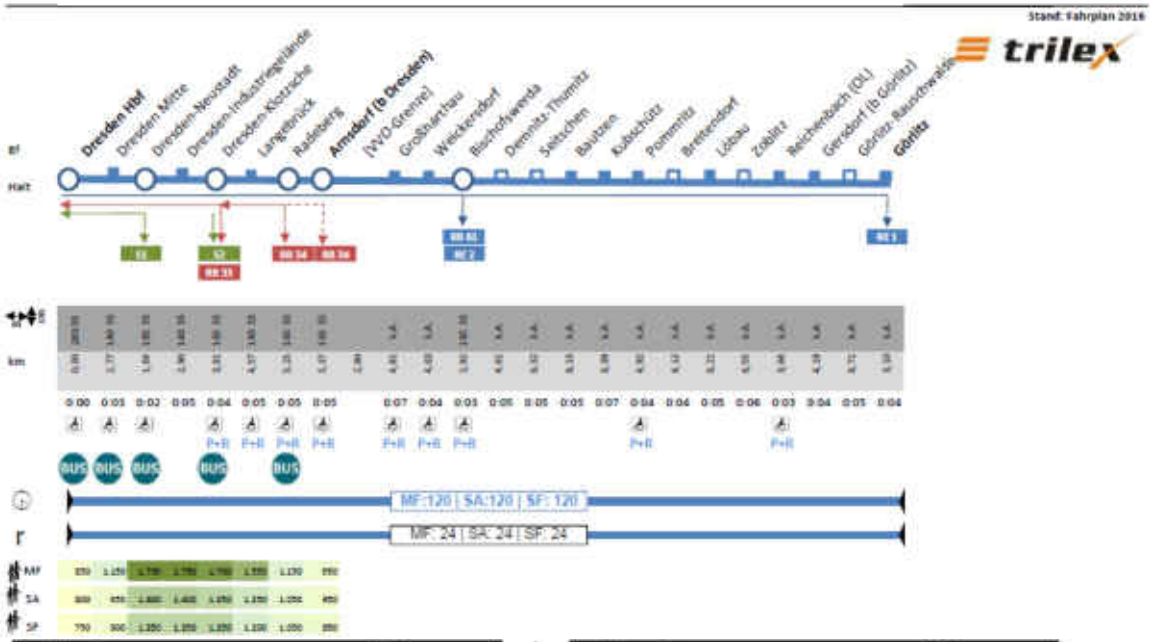


Fahrzeugdaten		RB 45
Fahrzeugeinsatz Typ		Coradia Continental
Konfigurationen		3 tlg
Umkäufe		4
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapp)	137 (+12)
	Fahradplätze	6 Stk.
	Rollstuhlplätze	1 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Eintrieghöhe	600 mm



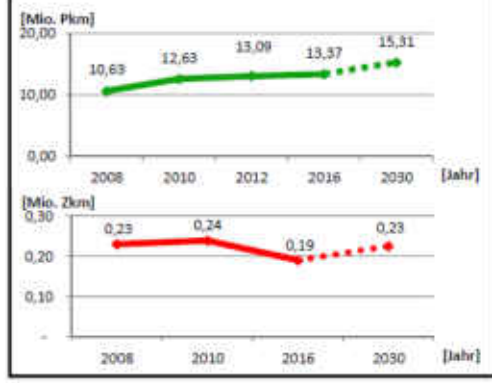
Vertragsdaten		RB 45
Verkehrsvertrag		Elektronetz Mittelsachsen von 06/2016 bis 12/2030
Aktueller Betreiber		Mitteldeutsche Regiobahn
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Einsatz klimatisierter E-Triebzüge. Seit 12/2015 beschleunigte Führung Mittweida - Chemnitz (außer Abendeleistungen ab Chemnitz).





Linienkennzeichen	RB 60
Linienlänge	106,47 km
davon im VVO	29,22 km
Halte	23
davon im VVO	8
Stationsabstand	4,63 km
Stationsabstand VVO	5,65 km
Fahrzeit	1:40 Std./Min
davon im VVO	0:29 Std./Min
Reisegeschwindigkeit	63,88 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO	60,45 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr: 4-2 Uhr Sa: 5-2 Uhr So+F: 5-2 Uhr

Leistungsdaten	RB 60
Angebot (2014)	0,87 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO	0,23 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)	34,55 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO	13,37 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug	57,00 Reisende



Fahrzeugdaten	RB 60
Fahrzeugeinsatz Typ	BR 642 (Desiro Classic)
Configurationen	2 Fzg.
Umläufe	2
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klappj.) 222 (+22) Fahrradplätze 12-24 Stk. Rollstuhlplätze 4 Stk. WC 2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit 120 km/h Einstieghöhe 500 mm

Vertragsdaten	RB 60
Verkehrsvertrag	Ostsachsennetz
Laufzeit	von 12/2014 bis 12/2018
Aktueller Betreiber	Länderbahn/Trilex
Vormaliger Betreiber	DB Regio AG
Änderungen	



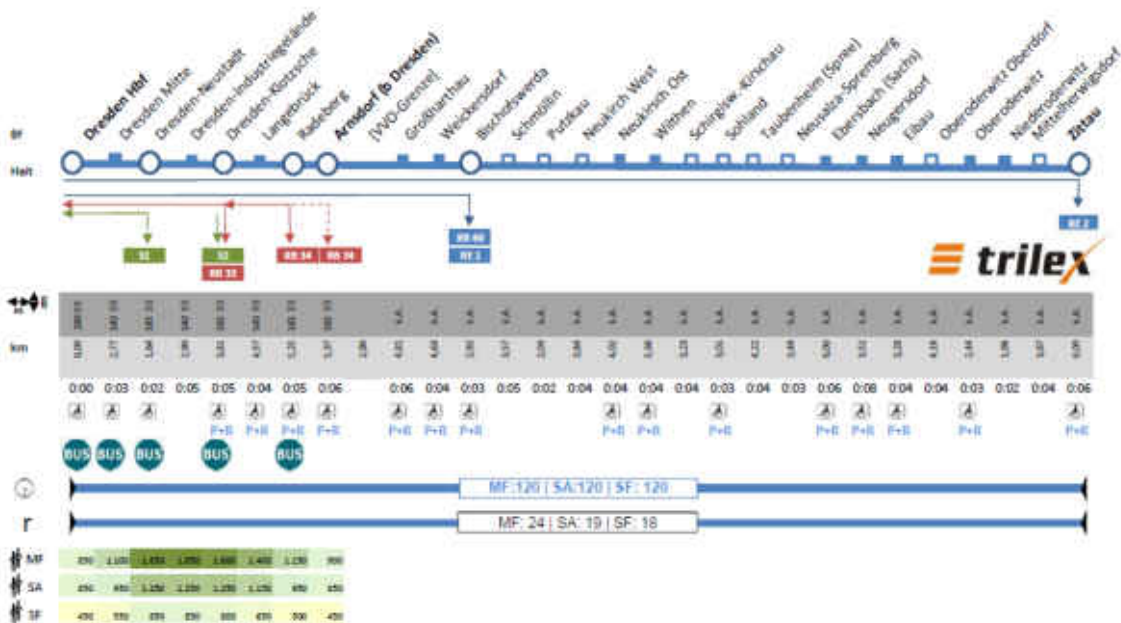


RB 61

Dresden Hbf - Arnsdorf (- Zittau)

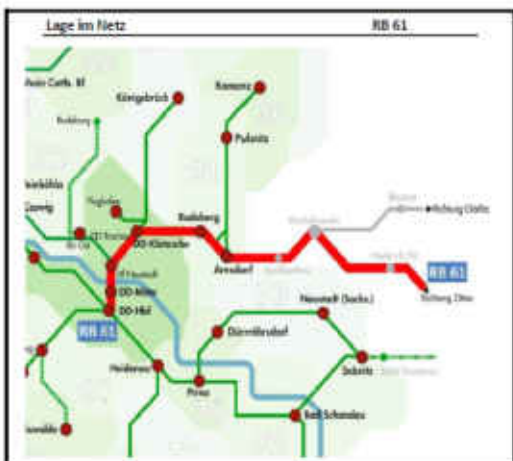


Stand: Fahrplan 2016



Liniendaten		RB 61
Linienlänge		105,40 km
davon im VVO		29,22 km
Halte		28
davon im VVO		8
⊖ Stationsabstand		3,76 km
⊖ Stationsabstand VVO		3,65 km
Fahrzeit		1:53 Std/Min
davon im VVO		0:30 Std/Min
⊖ Reisegeschwindigkeit		55,97 km/h
⊖ Reisegeschwindigkeit im VVO		58,44 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-01 Uhr
	Sa	4-01 Uhr
	So+F	5-01 Uhr

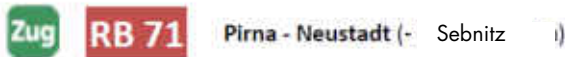
Fahrzeugdaten		RB 61
Fahrzeugsatz	Typ	BR 642 (Desiro Classic)
	Konfigurationen	2 Fz.
	Umläufe	2 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps)	222 (+22) Stk.
	Fahrradplätze	12-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstiegshöhe	690 mm



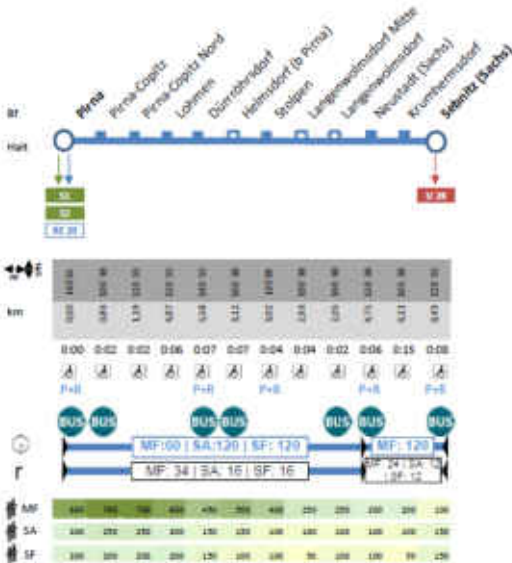
Leistungsdaten		RB 61
Angebot (2016)		0,75 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,19 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		23,57 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		11,59 Mio. Pkm/Jahr
⊖ Besetzung/Zug		59,00 Reisende



Vertragsdaten		RB 61
Verkehrsvertrag		Ostsachsenetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2018
Aktueller Betreiber		Länderbahn/Triplex
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		



Stands Fahrplan 2016

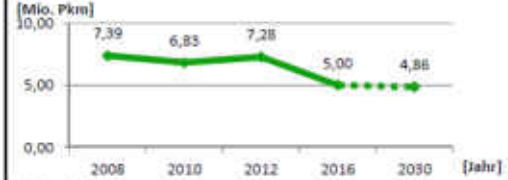


Linieninfos		RB 71
Linienlänge		40,88 km
davon im VVO		40,88 km
Halte		12 Anz.
davon im VVO		12 Anz.
Stationsabstand		3,41 km
Stationsabstand VVO		3,41 km
Fahrzeit		1:03 Std./Min
davon im VVO		1:03 Std./Min
Reisegeschwindigkeit		38,94 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		38,94 km/h
Betriebszeit	Mi-Fr	5-23 Uhr
	Sa	6-22 Uhr
	So+F	6-22 Uhr

Fahrzeuginfos		RB 71
Fahrzeugtyp		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		1 Fzg.
Umsätze		3 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	111 (+11) Stk.
	Fahrradplätze	6-12 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsinfos		RB 71
Angebot (2016)		0,39 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,39 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		5,45 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		5,45 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		13,00 Reisende

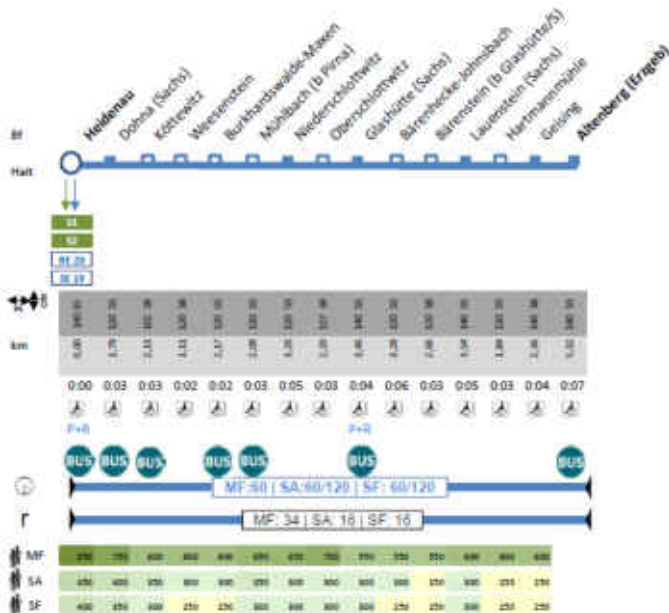


Vertragsinfos		RB 71
Verkehrsvertrag		VVO-Dieselnetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2024
Aktueller Betreiber		Städtebahn Sachsen
Vormaliger Betreiber		Städtebahn Sachsen
Änderungen		Mit Inbetriebnahme U28 nur noch Einzelfahrten Sebnitz - Bad Schandau.
(bereits ab 4.7.2014)		

Zug RB 72 Heidenau - Altenberg "Müglitztalbahn"



Stand: Fahrplan 2016

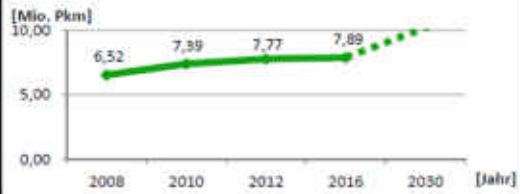


Liniendaten		RB 72
Linienlänge		37,21 km
davon im VVO		37,21 km
Halte		15
davon im VVO		15
Stationsabstand		2,48 km
Stationsabstand VVO		2,48 km
Fahrzeit		0:53 Std Min
davon im VVO		0:53 Std Min
Reisegeschwindigkeit		42,13 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		42,13 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-22 Uhr
	Sa	6-22 Uhr
	So+F	6-22 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 72
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfiguration		1 Fzg.
Umläufe		2
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	111 (+11)
	Fahrradplätze	6-12 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsdaten		RB 72
Angebot (2016)		0,39 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,39 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		7,89 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		7,89 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		19,00 Reisende



Vertragsdaten		RB 72
Verkehrsvertrag		VVO-Dieselnetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2024
Aktueller Betreiber		Städtebahn Sachsen
Vormaliger Betreiber		Städtebahn Sachsen
Änderungen		

Zug U 28 (Rumburk -) Sebnitz - Schöna (- Dečín)

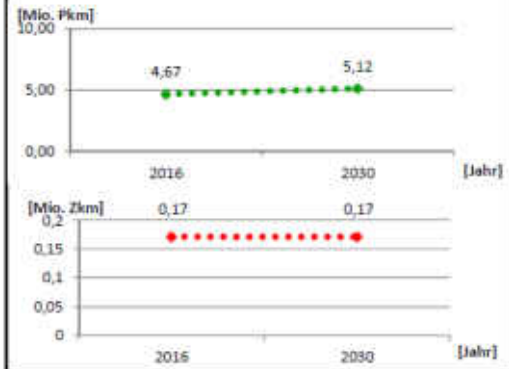


Stand: Fahrplan 2016

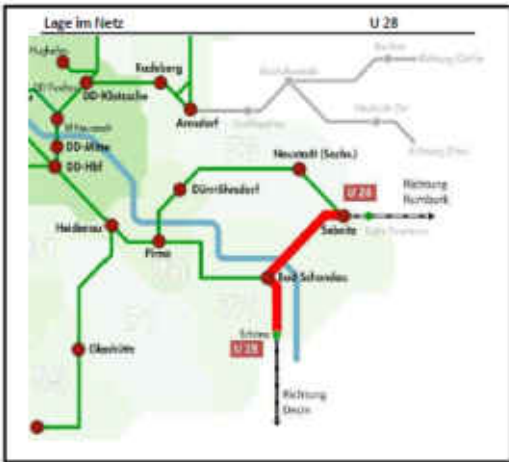


Liniendaten		U 28
Linienlänge		64,66 km
devon im VVO		27,08 km
Halte		28
davon im VVO		11
Stationsabstand		2,31 km
Stationsabstand VVO		2,46 km
Fahrzeit		1,45 Std/Min
davon im VVO		0,47 Std/Min
Reisegeschwindigkeit		36,95 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		34,57 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24 Uhr
	Sa	5-24 Uhr
	So-F	5-24 Uhr

Leistungsdaten		U 28
Angebot (2016)		0,53 Mio. Zkm/Jahr
Nach davon im VVO		0,17 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		N.N. Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		5,12 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		30,12 Reisende

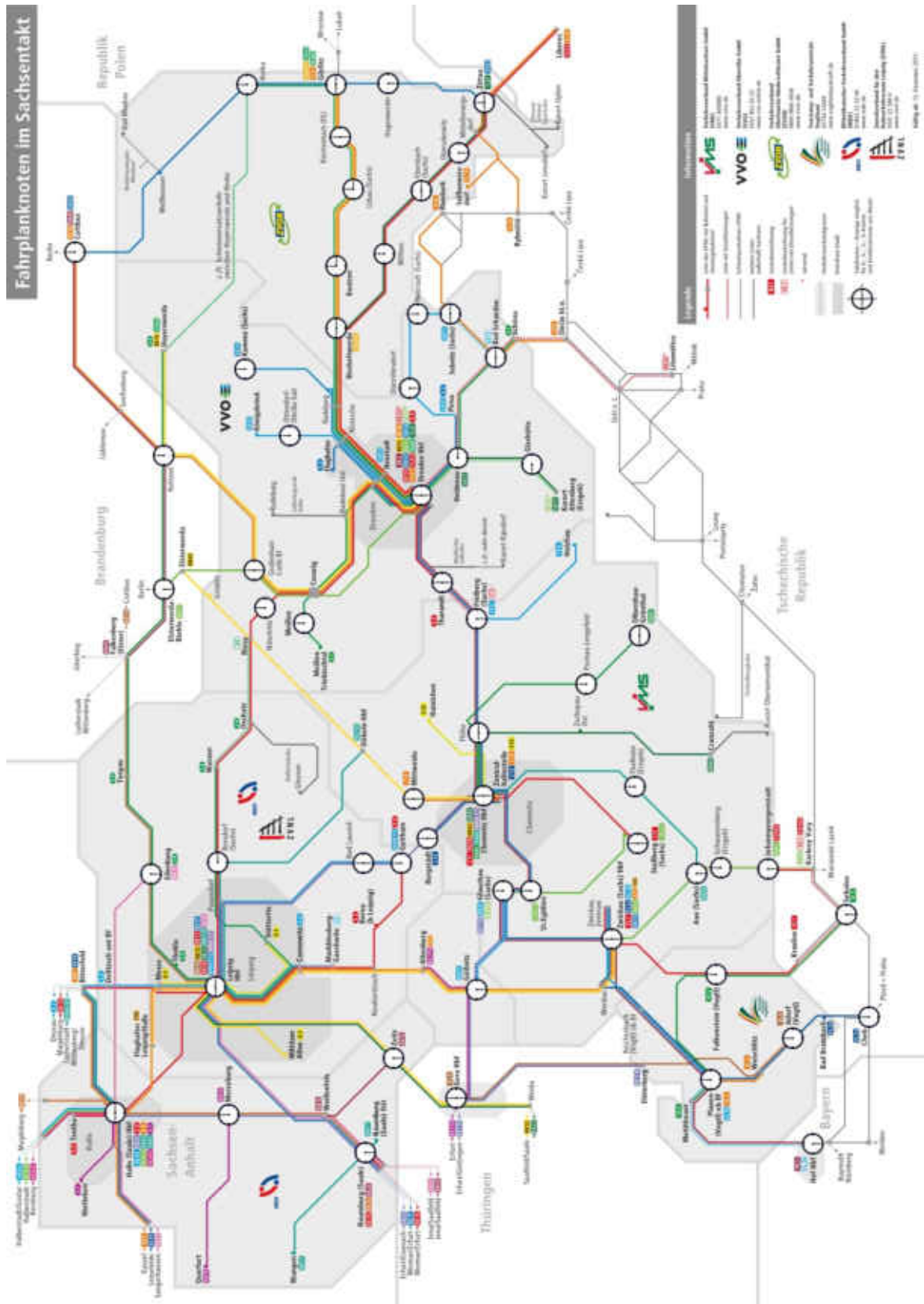


Fahrzeugdaten		U 28
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfiguration		1 Fzg
Umläufe		3 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	111 (+111)
	Fahrradplätze	6-12 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm

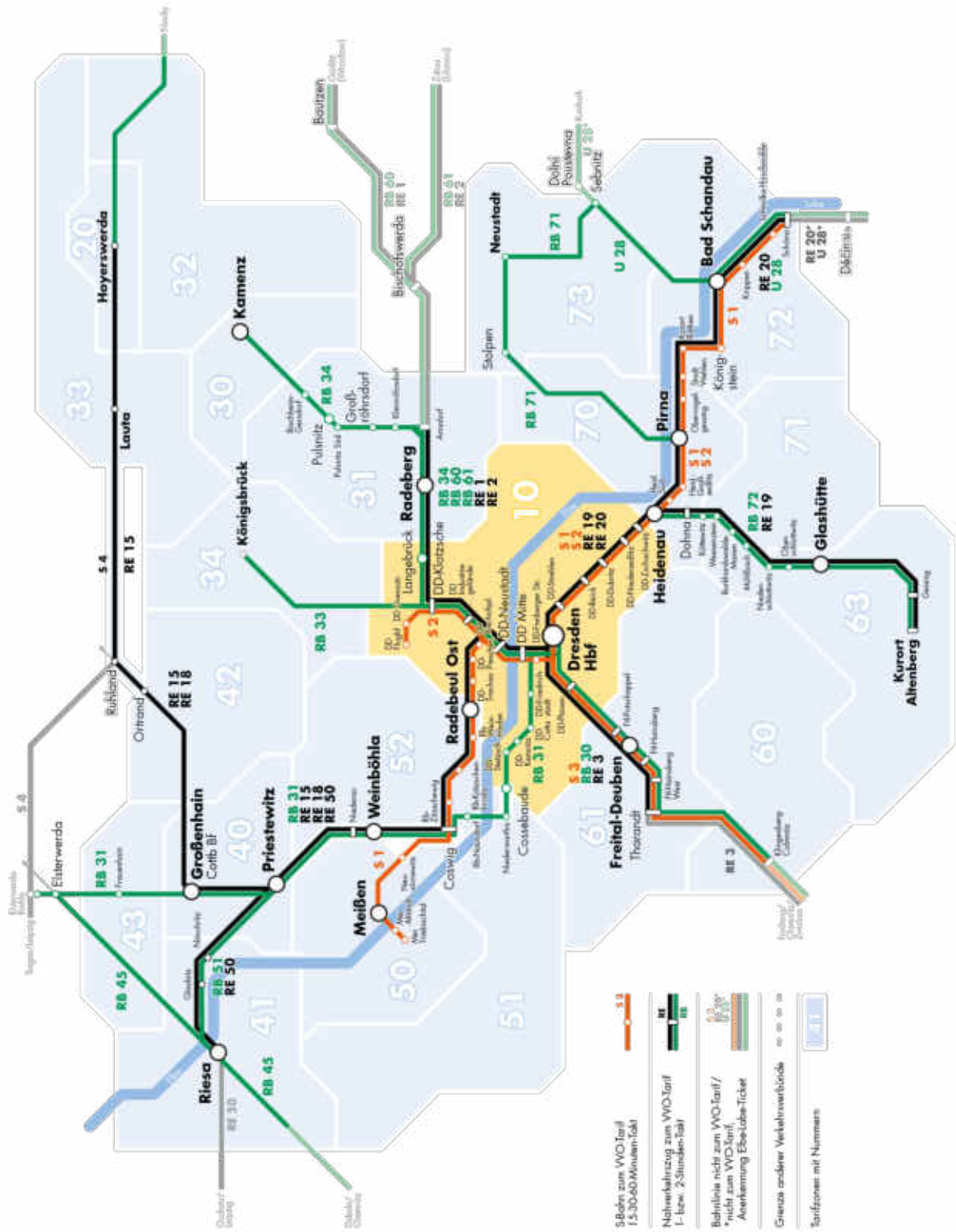


Vertragsdaten		U 28
Verkehrsvertrag		Elbe-Label-Sprinter
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2019
Aktueller Betreiber		DB Regio AG & ČD
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG & ČD

21.2 Fahrplanknoten im Sachsentakt



21.3 SPNV-Angebotskonzept Zielnetz 2030

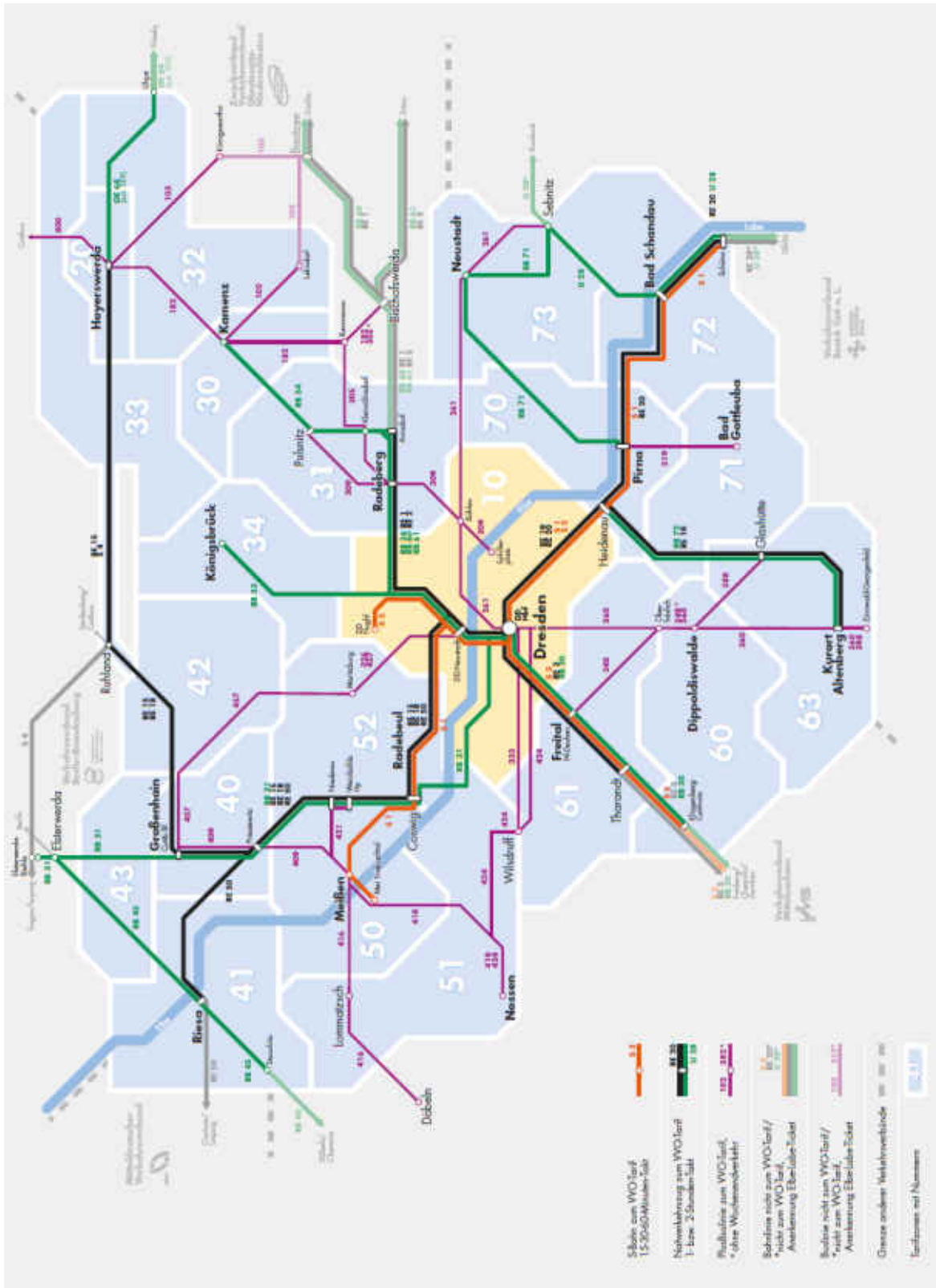


21.4 Nachfrageentwicklung im SPNV bei Umsetzung des Angebotskonzeptes Zielnetz 2030

Bezeichnung	Linie		Beförderungsleistung		Veränderung		Zielnetz 2030 umgesetzt	
	Verlauf		2016	2030	2016-2030	2030	2016-2030	2016-2030
			Mio. Pkm	Mio. Pkm	%	Mio. Pkm	%	%
S1	Meißen Triebischtal - Dresden Hbf - Pirna - Schöna		141,1	156,7	11,1%	216,32	53,4%	
S2	Dresden Flughafen - Dresden Hbf - Heidenau - Pirna		30,3	34,1	12,6%	39,90	31,6%	
S3	Dresden - Tharandt (- Freiberg)		10,3	11,8	14,1%	11,78	14,1%	
SUMME S-BAHN (Dresden)			181,7	202,7	11,5%	268,01	47,5%	
RE1	Dresden - Bautzen - Görlitz - Breslau		18,4	21,2	15,3%	21,23	15,3%	
RE2	Dresden - Ebersbach - Zittau (- Liberec - Tanvald)		13,1	15,1	15,1%	15,09	15,1%	
RE3	Dresden - Freiberg - Chemnitz - Zwickau - Hof		32,6	37,8	15,7%	37,76	15,7%	
RE15	Dresden - Ortrand - Ruhland - Hoyerswerda		21,1	21,9	3,6%	21,86	3,6%	
RE18	Dresden - Ortrand - Ruhland - Cottbus		18,0	19,7	9,6%	19,74	9,6%	
RE50	Dresden - Riesa - Leipzig		88,5	94,4	6,7%	114,43	29,4%	
MDSB S4	Leipzig - Ruhland - Hoyerswerda		0,9	0,7	-20,0%	0,72	-20,3%	
RE20	Dresden - Bad Schandau - Usti n. L. (Usfi-Express)		0,3	0,4	46,7%	0,56	86,5%	
SUMME RE			193,0	211,2	9,5%	231,39	19,9%	
RB30	Dresden - Freiberg - Chemnitz - Zwickau		17,6	19,4	10,0%	19,37	9,9%	
RB31	Dresden - Cossebaude - Elsterwerda (Riesa)		14,6	16,2	10,5%	16,16	10,6%	
RB33	Dresden - Königsbrück		5,8	6,3	8,7%	15,92	174,5%	
RB34	Dresden - Kamenz		33,0	36,2	9,6%	40,92	24,0%	
RB45	Chemnitz - Riesa - Elsterwerda		3,7	3,6	-3,1%	3,60	-3,1%	
RB60	Dresden - Bautzen - Görlitz		13,4	15,3	14,5%	15,31	14,5%	
RB61	Dresden - Zittau		11,4	13,0	14,4%	13,05	14,6%	
RB71	Pirna - Neustadt - Sebnitz		5,0	4,9	-2,9%	4,86	-2,9%	
RB72	Heidenau - Kurort Altenberg		7,9	8,4	6,0%	10,20	29,4%	
U28	Rumburk - Sluknov - Sebnitz - Bad Schandau - Děčín		4,7	5,1	9,6%	5,12	9,6%	
SUMME RB			117,1	128,3	9,6%	144,50	23,4%	
VVO Gesamt			491,7	542,2	10,3%	643,90	30,9%	

Bezug Pkt. 4	Bezeichnung	Linie Verlauf	Umsetzbarkeit	[Zkm]	Prognose 2030 zusätzliche Bef.fälle	Bemerkungen
Vorschlag 1	S1	Verlängerung Verstärker bis Pima - 13 ZP Verlängerung Pima	nach ZVV-Beschluss X	111.698	4.400	Enifall Verstärker DPIDGRS angerechnet um starker Nachfrage gerecht zu werden unbedingt erforderl. S2+1MW nach Beendigung Bauarbeiten im Elbtal frühestens umsetzbar
Vorschlag 8	S1	Verstärkung Saisonverkehre - auch an Sa - 2 ZP Coswig - Schöna; 1 ZP Dresden Hbf - Bad Schandau - 8 Tage/Saison zusätzl. 1 ZP Coswig - Bad Schandau u. 1 ZP Dresden Hbf - Bad Schandau	nach ZVV-Beschluss bestehender Vertrag (Leistungsmehrung)	17.976	2.500	
Vorschlag 12	S2	Verlängerung bis Pima - 20 ZP auch So/F	nach ZVV-Beschluss bestehender Vertrag (Leistungsmehrung)	41.597	2.000	
Vorschlag 3	RB 33	Schließung Taktlücke - 1 ZP tgl.	nach ZVV-Beschluss X	19.443	70	
Vorschlag 3	RB 33	Verlängerung bis Hbf ZP 17/8/8	Anpassung Infrastruktur	39.875	100	
Vorschlag 3	RB 33	Verdichtung zu 1-Std.-Takt an Sa - 7 Zp Sa	nach ZVV-Beschluss X	19.390	600	
Vorschlag 3	RB 33	Verdichtung zu 30-min Takt - 17 ZPDresden-Neustadt - Ottendorf-Okrilla Nord W(Sa)	Anpassung Infrastruktur	151.576	1.700	
Vorschlag 4	RB 34	wegen halbtäglicher Verschiebung 1 ZP täglich	erst nach Inbetriebnahme OSN II halbstündliche Takt-Verschiebung vsl ab 12/2019	35.200	100	
Vorschlag 4	RB 34	Verdichtung zum 1-Std.-Takt - 5 ZP So/F	nach ZVV-Beschluss X	29.413	500	
Vorschlag 5	RB 34	Verdichtung zum 30-min-Takt - 9 ZP W(Sa)	nach ZVV-Beschluss	218.717	1.000	
Vorschlag 10	RB 72	Verlängerung Verkehrszeit - 1 ZP W(Sa) abends zusätzlich	nach ZVV-Beschluss X	27.166	100	
Vorschlag 11	RB 72	Verknüpfung RB 33-RB 72 - W(Sa) 0,5 ZP Ottendorf-Okrilla Nord - Heidenau, 1,5 ZP Dresden-Neustadt - Heidenau	nach ZVV-Beschluss X	19.680	100	
Vorschlag 10	RB 72	Wandereexpress anstatt Wintersportexpress - 1 ZP Sa, So, F	nach ZVV-Beschluss	7.077	100	
Vorschlag 10	RB 72	Verstärkung Heidenau - Glashütte (Bus)	nach Beauftragung VU	54.000	100	
Vorschlag 9	RB31/51	zusätzl. Anbindung Riesa durch Flügelung RB31 in Priestewitz - 19 Zp tgl Priestewitz - Riesa	nach Erüchtigung Priestewitz	262.483	600	

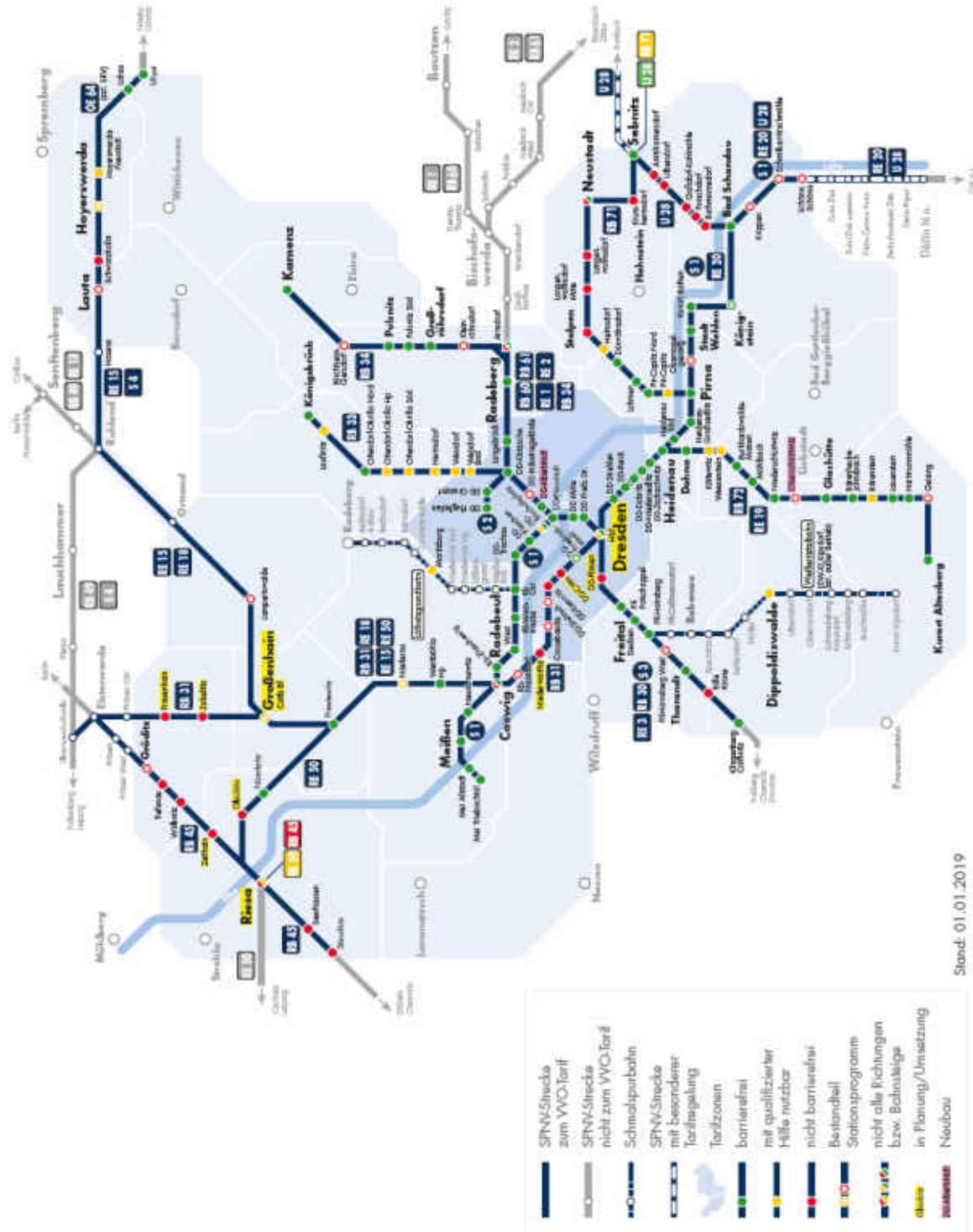
Anlage 22 –  PlusBus-Linien der Kategorien 1 und 2
(mit Bezug zu ihrer Lage im SPNV-Netz)



Hinweis: die Linien 326 und 457 verschmolzen am 09.12.2018 zur Linie 477

Anlage 23 – Barrierefreiheit

23.1 Stand und Planung der Barrierefreiheit im SPNV



23.2 Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen und Technische Forderungen „ÖPNV/ SPNV für alle“ gemäß LAG Sachsen e.V. (Stand: 30.08.2017)

Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen

Technische Forderungen für einen „ÖPNV/SPNV für alle“
im Freistaat Sachsen

Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V. in fachlicher

Zusammenarbeit mit



BSK

Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. Projekt „ÖPNV/SPNV für alle -Regionen“

Arbeitsstand: 30.08.2017

1. Einleitung

In den bisherigen Nahverkehrsplänen im Nahverkehrsraum Oberelbe hat die Barrierefreiheit im ÖPNV stets eine wesentliche Rolle gespielt. Der erreichte Stand der Barrierefreiheit wurde bewertet und es wurden Kriterien für zukünftig im ÖPNV einzusetzende Fahrzeuge sowie für Übergangsstellen definiert. Die Interessenvertreter mobilitäts- und sensorisch eingeschränkter Fahrgäste (insbesondere die LAG Selbsthilfe Sachsen e.V. und ihre Mitgliedsvereinigungen -Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“) haben den Erstellungs- und Abwägungsprozess des Nahverkehrsplanes bez. der Barrierefreiheit intensiv begleitet.

Deutschland- und europaweit ist nunmehr in Bezug auf Barrierefreiheit die Erreichung einer neuen Qualitätsstufe vorgegeben. Mit der u.a. auf Basis der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) erfolgten Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 hat der Nahverkehrsplan nach §8(3) 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan werden dazu Aussagen zur Präzisierung und begrifflichen Klarstellung über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Der Fortschreibung der Nahverkehrspläne vorgelagert sollen in der vorliegenden Ausarbeitung verbundkonkret die Begrifflichkeiten, Teilaspekte und Zielgrößen der Barrierefreiheit definiert werden. Die Übernahme der Vorgaben durch die Verkehrsverbünde im Freistaat wird empfohlen.

Der Begriff ÖPNV – Zugangsstelle schließt alle von den Fahrgästen ohne oder mit zugelassenen Hilfsmitteln vom öffentlichen Straßenraum bis zum Fahrzeugeinstieg (und zurück) zu nutzenden Baulichkeiten und zurückzulegenden Wege einschl. der zugehörigen Einrichtungen (u.a. Fahrkartenerwerb, Toiletten, Informations- und Auskunftspunkte, Aufzüge, Treppen, Rampenanlagen, Warteräume und -flächen) ein.

Als Grundlage dienen dafür

- DIN 18040-3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Flächen- und Raumbedarf
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 18318 Verkehrswegebauarbeiten – Plasterdecken und Plattenbeläge in Ausführung
- TSI PRM – Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- die VDV-Mitteilung 7028 Mitnahme von Mobilitätshilfen in Bussen.

Weiterhin berücksichtigt wurden u.a. der gegenwärtige technische Stand der eingesetzten Verkehrsmittel, die bis Ende 2021 realisierbaren Erneuerungen und zu erwartenden Weiterentwicklungen sowie die Nutzungsfrequenz der Zugangsstellen.

Die Klassifizierung bezieht sich auf die Erreichbarkeit der ÖPNV-Verkehrsmittel durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste ohne und mit zugelassenen Hilfsmitteln. Dabei wird nach der Erreichbarkeit der Verkehrsmittel unterschieden an:

- Verkehrsstationen
- Straßenbahnhaltstellen
- Bushaltstellen
- ÖPNV-Verknüpfungsstellen
- Zugangspunkten zu Sonderverkehrsmitteln.

In begründeten Einzelfällen kann mit Zustimmung der LAG SH (Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“) von den Parametern der technischen Forderungen (siehe Anlage) abgewichen werden.

Die Beförderung von Fahrgästen mit einfachen Gehhilfen sowie mit speziellen Blindenhilfsmitteln, einschließlich Blindenführhund, wird in den nachfolgend genannten Nahverkehrsmitteln ohne Einschränkungen gewährleistet. Zur Beförderung zugelassen sind darüber hinaus Fahrgäste in manuell und elektrisch angetriebenen Rollstühlen, mit Rollatoren sowie mit speziellen Hilfsmitteln für kleinwüchsige Personen. Fahrgäste mit E-Skooter können nur in ausgewählten Verkehrsmitteln befördert werden.

Die Beförderung von Fahrgästen mit den zuletzt genannten Hilfsmitteln setzt voraus, dass

- der Fahrgast das Hilfsmittel sicher beherrscht und das Hilfsmittel im vollen Umfang funktionstüchtig ist
- das Hilfsmittel die Gesamtabmessungen (L x B x H) 130 x 80 x 150 cm sowie eine Gesamtmasse einschließlich Insassen von 250 kg nicht übersteigt keine die Außenkonturen überragenden oder nicht TÜV-geprüften Anbauten hat und über einen Wendekreis von max. 150 cm verfügt
- Behinderten-Kombi-Fahrzeuge (Hand-Bike, Mini-Truck) müssen vor dem Einfahren in das Verkehrsmittel getrennt, die Zusatzteile durch eine Begleitperson als Gepäck verladen und während der Beförderung gesichert werden
- der Fahrgast im Rollstuhl (wo zugelassen auch mit E-Skooter) in der Lage ist, mit seinem Hilfsmittel ohne oder mit einfacher Hilfe durch eine beliebige Person einen Restspalt und eine Restschwelle von je max. 5 cm oder eine Überfahrbrücke/ Rampe mit einer Steigung von max. 8% (an Bahnsteigen/ Halteplätzen im Bestand mit Rampen/ Überfahrbrücken von max. 1 m Länge bis max. 12%) zu überwinden (im Rollstuhl mit qualifizierter Hilfe durch eine Begleitperson oder das Fahr-/ Betriebspersonal eine Neigung von max. 18%)
- im zu nutzenden Verkehrsmittel ein für das Hilfsmittel vorgesehener Stellplatz verfügbar ist und genutzt wird.

Vorausgesetzt wird eine hinreichende Information der mobilitäts- bzw. sensorisch eingeschränkten Fahrgäste über die Beförderungsbedingungen sowie die spezifische Mitwirkung beim Zugang zu den Verkehrsmitteln sowie an der Gewährleistung der Beförderungssicherheit u.a. durch Erwerb von Fähigkeiten im speziellen Mobilitätstraining. Die nachfolgenden Vorgaben wurden in Zusammenarbeit mit dem vom Freistaat Sachsen geförderten Projekt „ÖPNV/SPNV für alle -Regionen“ in Trägerschaft des Landesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. (LSKS) unter Einbeziehung der betroffenen, landesweit tätigen Behindertenselbsthilfevereinigungen und von ÖPNV/SPNV-Sachverständigen erarbeitet.

Um den erforderlichen Aufwand zur Erreichung der definierten Zielgrößen bestimmen zu können, ist eine Klassifizierung der Zugangsstellen im Bestand notwendig.


Dabei ist es im Interesse der Fahrgäste mit Mobilitäts- und sensorischen Einschränkungen sowie der Verkehrsunternehmen und der Landkreise/ Kommunen, der Klassifizierung weitgehend vereinheitlichte Anforderungen an ÖPNV-Zugangsstellen und Fahrzeuge zumindest im Freistaat Sachsen zu Grunde zu legen. Diese Anforderungen sind in der Anlage als „Technische Forderungen für einen „ÖPNV/SPNV für alle“ formuliert.

2. Begriffsbestimmung

Barrierefrei:

Die vollständige Barrierefreiheit ist ausgehend von den Forderungen der UN-BRK und des PBefG nur dann gewährleistet, wenn

- alle Fahrgäste ohne oder mit den zugelassenen Hilfsmitteln vom öffentlichen Straßenraum die ÖPNV-Zugangsstelle einschließlich zu nutzender Bahn-/Bussteige ohne besondere Aufmerksamkeit oder Anstrengung erreichen
- die Beförderung dieses Personenkreises mit den im folgenden genannten Verkehrsmitteln von/ zur gewünschten ÖPNV-Zugangsstelle, ggf. unter Einsatz verfügbarer technischer Mittel – Dazu zählt auch das Anlegen/Ausfahren einer Überfahrbrücke/ Rampe –, jedoch ohne qualifizierte personenbezogene Hilfeleistung durch das Fahr-/Betriebspersonal möglich ist
- vom mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Fahrgast keine mit besonderem Aufwand verbundenen


Vorkehrungen zur Inanspruchnahme der Beförderung zu treffen sind. Diese Zugangsstellen sind in den Medien mit dem Symbol  zu kennzeichnen. Alle einschlägigen Normen und darüber hinaus gehende Regelungen werden erfüllt. Das Informationsangebot kann selbstständig, jedes Verkehrsmittel von jedem Fahrgast ohne Anmeldung und ohne (qualifizierte) Hilfeleistung genutzt werden. Das schließt auch einige Forderungen ein, die über die bisherigen Normen und Vereinbarungen hinausgehen. Das betrifft u.a. die Abmessungen zur Beförderung zugelassener Rollstühle und die dazu erforderlichen Stand- und Bewegungsflächen.

Eingeschränkt barrierefrei:

Eine eingeschränkte Barrierefreiheit kommt in Betracht, wenn durch die Örtlichkeit vorgegebene Zwangspunkte (Topographie, Hochbauten) sowie konstruktive Zwänge bei den eingesetzten Fahrzeugen an den betreffenden ÖPNV-Zugangsstellen die vollständige Barrierefreiheit mit vertretbaren Aufwendungen nicht hergestellt werden kann.

Eine eingeschränkte Barrierefreiheit liegt ausgehend von den Forderungen der UN-BRK und vom PBefG vor, wenn


- eine oder mehrere Gruppen mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste ohne oder mit den zugelassenen Hilfsmitteln vom öffentlichen Straßenraum die ÖPNV-Zugangsstelle einschließlich zu nutzender Bahn-/Bussteige nur mit besonderer Aufmerksamkeit oder Anstrengung erreichen -oder
- die Beförderung dieses Personenkreises mit den nachfolgend genannten Verkehrsmitteln von/ zur gewünschten ÖPNV-Zugangsstelle unter Einsatz verfügbarer technischer Mittel, jedoch nur mit einer qualifizierten, personenbezogenen Hilfeleistung durch das Fahr-/Betriebspersonal möglich ist -oder
- vom mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Fahrgast mit deutlichem Aufwand verbundene Vorkehrungen zur Inanspruchnahme der Beförderung zu treffen sind.

Diese Zugangsstellen sind in den Medien mit dem Symbol  zu kennzeichnen. Es werden nicht alle einschlägigen Normen und darüber hinaus gehende Regelungen erfüllt. Die Nutzung des Informationsangebotes ist mit einfacher Hilfe, die Nutzung der Verkehrsverbindungen bei Inanspruchnahme (qualifizierter), vom Betriebs-/Fahrpersonal zu erbringender Hilfeleistungen und/oder beim Beachten spezifischer Vorsichtsmaßnahmen für jeden Fahrgast möglich. Eine Anmeldung des Fahrt-/ Reisewunsches beim Verkehrsunternehmen bzw. seiner Servicestelle wird akzeptiert, wenn der Beförderungswunsch eine spezifische Fahrzeug- oder Personalplanung erforderlich macht

Nicht barrierefrei:

Keine Barrierefreiheit liegt vor, wenn

- eine oder mehrere Gruppen mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste ohne oder mit den zugelassenen Hilfsmitteln mit den nachfolgend genannten Verkehrsmitteln auch mit einer qualifizierten, personenbezogenen Hilfeleistung durch das Fahr-/Betriebspersonal nicht von/ zur gewünschten ÖPNV-Zugangsstelle befördert werden können -oder
- vom Fahrgast erhebliche zusätzliche, im Allgemeinen nicht übliche, mit deutlichem Aufwand verbundene Vorkehrungen zur Inanspruchnahme der Beförderung zu treffen sind.

Diese Zugangsstellen sind in den Medien und am Zugang mit dem Symbol  zu kennzeichnen.

3. Der Klassifizierung zu Grunde liegende Fahrzeugparameter**Verkehrsstationen**

Bei der Klassifizierung der Verkehrsstationen im SPNV bezüglich Barrierefreiheit der dort angebotenen Verkehrsverbindungen wird generell vom Einsatz von Niederflurfahrzeugen ausgegangen mit

- Einstiegshöhe von 55 -60 cm über Schienenoberkante (SOK)
- Spaltbreite Bahnsteig -Verkehrsmittel
 - Fahrzeuge mit Schiebetritt: ≤ 3 cm
 - Fahrzeuge ohne Schiebetritt ≤ 30 cm
- Automatik-Überfahrbrücke oder abrutschfest anlegbarer Überfahrbrücke mit Abmessungen von (L x B) min. 120 x 80 cm für Fahrgäste im Rollstuhl oder mit zugelassenen vergleichbaren Fahrzeugen.

Straßenbahnhaltestellen

Zur Klassifizierung der Haltestellen im Straßenbahnverkehr, die in der Regel aus zwei oder mehreren linien bzw. richtungsbezogenen Halteplätzen bestehen, wird bezüglich Barrierefreiheit generell vom Einsatz von niederflurigen Stadtbahnen ausgegangen mit

- Bordhöhe von max. 28 cm über Schienenoberkante (SOK)
- Klapprampe oder abrutschfest anlegbarer Rampe (L x B) min. 140 cm x 80 cm, Neigung max. 18%

Bushaltestellen

Zur Klassifizierung der Bushaltestellen, die in der Regel aus zwei oder mehreren linien- bzw. richtungsbezogenen Halteplätzen bestehen, wird bezüglich Barrierefreiheit im Bus-Stadt- und Regionalverkehr generell vom Einsatz von Niederflurbussen ausgegangen mit

- Bordhöhe von max. 35 cm über Fahrbahn
- Kneeling auf max. 28 cm über Fahrbahn
- Klapprampe oder abrutschfest anlegbarer Rampe (L x B) min. 95 cm x 80 cm, Neigung max. 18%.

ÖPNV-Verknüpfungsstellen

Wesen eines attraktiven, nutzerfreundlichen ÖPNV sind geringe (keine) Zugangs- und Übergangshemmnisse beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln. Sie sind gekennzeichnet durch kurze Umsteigewege und i.d.R. kurzem Aufenthalt (Wartezeiten) der Reisenden. Sie bestehen aus mehreren Halteplätzen, die baulich auf die daran haltenden Verkehrsmittel abgestimmt sind.

Darunter fallen insbesondere Busbahnhöfe, zentrale Haltestellen und Übergangsstellen zwischen straßengebundenen und schienengebundenen ÖPNV.

4. Sonderverkehrsmittel

Zum ÖPNV-Gesamtangebot zählen auch Sonderverkehrsmittel wie historische Fahrzeuge und Fähren mit denen Leistungen im ÖPNV erbracht werden. Bei der Klassifizierung der Zugangsstellen hinsichtlich Nutzung und Erreichbarkeit durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste ohne und mit zugelassenen Hilfsmitteln wird von Folgendem ausgegangen:

- Breite der Plattform zum Ein-/ Ausfahren in das/ aus dem Abteil: ≥ 150 cm
- die Türbreite der zum Ein-/ Ausfahren ins/ aus dem Wagen-Abteil: ≥ 90 cm
- Im Bedarfsfall (Fahrgäste im Rollstuhl) Bereitstellung einer Rampe/ Überfahrbrücke
- Stellfläche für Fahrgäste im Rollstuhl/mit Kinderwagen,
pro Stellfläche (L x B) min. 140 x 90 cm: ≥ 4
(ausgenommen historische Bergbahnen und Aufzüge)

Wenn baulich genehmigungsfähig und mit dem Denkmalsschutz vereinbar, verfügt das Verkehrsmittel über eine für Fahrgäste im Rollstuhl nutzbare Toilette.

Je Sonderverkehrsmittel bestehen spezielle Anforderungen an die Zugangsstellen, die aus den technischen Forderungen ersichtlich sind.

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

VORBEMERKUNGEN UND GRUNDSÄTZE

Die vom Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“ des Landesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. (LSKS) in die Technischen Forderungen zum „ÖPNV/SPNV für alle“ eingeordneten Grundsätze beschreiben u.a. gemäß novelliertem Nahverkehrsgesetz die zugelassenen Übergangsschritte auf dem Weg zu einem vollständig barrierefreien ÖPNV/SPNV im Zeitraum bis zum 31.12.2021.
Die Technischen Forderungen gelten für den Freistaat Sachsen, eine vergleichbare Regelung in anderen Bundesländern wird angestrebt.

Generell bezieht sich die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV/SPNV auf folgende Bereiche:

- Auf alle im ÖPNV/SPNV-Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge einschl. fahplanmäßige Ersatzverkehre, Sondernverkehrsmittel (Fahren, Schmalspurbahnen, Berg-/Seilbahnen, Aufzüge), Bürger-Busse und Anruf-Liniertaxi
- Auf die ÖPNV/SPNV-Zugänge vom öffentlichen Gehwegbereich zum Bahnsteig/Halteplatz
- Auf den unmittelbaren Übergang Bahnsteig/Halteplatz – Verkehrsmittel
- Auf das Informationssystem vor Antritt der Fahrt, am Bahnsteig/Halteplatz und im Verkehrsmittel einschl. Informationen über die zur Beförderung zugelassenen personenbezogenen Hilfsmittel sowie für den Fahrscheinerwerb
- Auf die Schulung des Betriebs-/Fahrpersonals zu spezifischem Verhalten bei der Auskunftserteilung sowie bei der Beförderung und bei Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Auf die Schulung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zur Nutzung der Verkehrsmittel, insbesondere wenn behinderungsspezifische Hilfsmittel genutzt werden.

Im Mittelpunkt der Projektstrategie steht die Nutzbarkeit des ÖPNV/SPNV-Gesamtnetzes für alle Fahrgäste im Freistaat einschl. der ländereübergreifenden Anschlusspunkte.

Die Technischen Forderungen für einen „ÖPNV/SPNV für alle“ kombinieren barrierefreie Lösungen dort, wo sie bereits erreicht bzw. in kürzerer Frist erreichbar sind, mit eingeschränkt barrierefreien Lösungen. Letztere beschreiben Zwischenschritte und Kompromisse, auf die aus unterschiedlichen Gründen noch längere Zeit zurückgegriffen werden muss (u.a. bei Sondernverkehrsmitteln bzw. noch einzusetzenden Altfahrzeugen).

Der vom Projekt verfolgte „ÖPNV/SPNV für alle“ umfasst deshalb in der o.g. Übergangphase folgende Begriffsbestimmungen:

- **Barrierefrei:** Alle einschlägigen Normen und darüber hinaus gehende Regelungen werden erfüllt. Das Informationsangebot kann selbstständig, jedes Verkehrsmittel von jedem Fahrgast ohne Anmeldung und ohne (qualifizierte) Hilfeleistung genutzt werden. Das schließt auch einige Forderungen ein.

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

die über die bisherigen Normen und Vereinbarungen hinausgehen. Das betrifft u. a. die Abmessungen zur Beförderung zugelassener Rollstühle und die dazu erforderlichen Stand- und Bewegungsflächen.

- Eingeschränkt barrierefrei: Es werden nicht alle einschlägigen Normen und darüber hinaus gehende Regelungen erfüllt. Die Nutzung des Informationsangebotes ist mit einfacher Hilfe, die Nutzung der Verkehrsverbindungen bei Inanspruchnahme (qualifizierter), vom Betriebs-/Fahrpersonal zu erbringender Hilfeleistungen und/oder beim Beachten spezifischer Vorsichtsmaßnahmen für jeden Fahrgast möglich. Eine Anmeldung des Fahrt-/Reisewunsches beim Verkehrsunternehmen bzw. seiner Servicestelle wird akzeptiert, wenn der Beförderungswunsch eine spezifische Fahrzeug- oder Personalplanung erforderlich macht.

Alle Lösungen und Regelungen, bei denen die vorgenannten Kriterien im negativen Sinne unterschritten werden, sind nicht barrierefrei.

Die im Folgenden formulierten Forderungen und Grundsätze, deren konkrete Anwendung von den dem Projekt zugeordneten Arbeitsgruppen den regionalen Bedingungen anzupassen sowie mit den erforderlichen Fahrgastinformationen zu untersetzen ist, gewährleisten die grundsätzliche Nutzbarkeit des ÖPNV/SPNV-Netzes „für alle“ im Zeitraum bis Ende 2021. Über die weiteren Schritte bis zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist im Zeitraum 2020/2021 zu beraten und zu entscheiden.

Im Hinblick auf die im Nahverkehrsgesetz verankerte Forderung müssen alle Fahrzeugneuanschaffungen und grundhaften Fahrzeugmodernisierungen, alle baulichen Neu-/Erweiterungs- bzw. grundhaften Instandsetzungsmaßnahmen und alle Neuprojektierungen von Informationssystemen ab sofort den Grundsätzen der Barrierefreiheit entsprechen.

Die nachgewiesene Barrierefreiheit ist generell primäres Entscheidungsmerkmal bei der Gewährung von Förderungen sowie bei Linien- und anderen Ausschreibungen im Bereich des ÖPNV/SPNV. Das Neuschaffen von Zwischenlösungen im Sinne der eingeschränkten Barrierefreiheit ist nur in Abstimmung mit dem Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“, den Verkehrsverbänden/Verkehrsunternehmen, den Landkreisen/Kommunen/Straßenbauaufträgern, den regionalen Vertretungen mobilitätseingeschränkter Personen (Behindertenbeauftragte/-beiräte, Seniorenbeauftragte/-beiräte, Behindertenselbsthilfestrukturen) zulässig.



Erarbeitet von: Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e. V. (LSKS) im Rahmen des vom Freistaat Sachsen geförderten Projektes „ÖPNV/SPNV für alle“

Anlage:

Technische Forderungen 2017 – 2021

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 2 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
0. Regelungsumfang	<p>Die Technischen Forderungen beziehen sich auf</p> <ul style="list-style-type: none"> die Barrierefreiheit der Verkehrsstationen (SPNV) und Haltestellen/Halteplätze (ÖPNV) sowie auf den Übergang Bahnsteig/Bussteig - Verkehrsmittel die Barrierefreiheit der SPNV/ÖPNV-Verkehrsmittel die Barrierefreiheit des Informationssystems vor der Reise/Fahrt und während der Reise/Fahrt die vom Betriebspersonal der Verkehrsunternehmen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu erbringenden Serviceleistungen auf die von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu beachtenden speziellen Beförderungsbedingungen einschli. der im ÖPNV/SPNV zugelassenen Hilfsmittel. 	
1. Zugang zu den und Erreichen der Verkehrsmittel		
1.1. Alle Nahverkehrsmittel	<p>Für alle Nahverkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> Der barrierefreie Übergang vom öffentlichen Verkehrsraum zur Verkehrsstation bzw. zur Haltestelle/zum Halteplatz ist generell auf der Basis der Grundsätze der DIN 18040, Teil 3, DIN 32984, DIN 32975 und DIN 1450 zu gewähren, spezielle Regelungen sind den folgenden Detailfestlegungen zu entnehmen. Barrierefrei beim Übergang vom Bahn-/Bussteig (Zugangspunkt) zum Verkehrsmittel ist ein Restspalt sowie eine Restschwelle von max. je 5 cm. Als barrierefrei gilt auch, wenn das Verkehrsmittel von allen Fahrgästen ohne Voranmeldung und ohne weitere Hilfeleistung durch eine Überbrückung von Restspalt bzw. Restschwelle mit einer Neigung bis max. 6% erreicht bzw. verlassen werden kann. Als <u>eingeschränkt</u> barrierefrei gelten alle Lösungen, die die o.g. Grenzwerte übersteigen, jedoch durch qualifizierte Hilfeleistung des Betriebspersonals bzw. spezifische Verhaltensrichtlinien kompensiert werden, so dass kein Fahrgast von der Beförderung ausgeschlossen oder gefährdet wird. <p>Für SPNV- Verkehrsstationen (Bahnhöfe, Haltepunkte):</p> <ul style="list-style-type: none"> An Bahnhöfen und Stationen mit SPNV/ÖPNV-Verknüpfung: Behindertenparkplätze sowie im Bedarfsfall Abstellmöglichkeit für E-Scooter und Fahrräder im 	<p>Zu alle Nahverkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Weitere Details siehe: „Klassifizierung von ÖPNV-/Zugangsteilen“ ➤ Überfahrbrücke bzw. fahrzeugeigene Rampe werden durch das Betriebspersonal ohne Voranmeldung bereitgestellt. ➤ Der barrierefreie Zugang zum Verkehrsmittel schließt auch die barrierefreie Nutzbarkeit von Fahrkarten- und Informationsautomaten ein. <p>Die als <u>eingeschränkt</u> barrierefrei zulässigen Lösungen sind befristet bis zum 31.12.2021. Sie bedürfen der Abstimmung zwischen Projektteam, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, Landkreis/Kommune/Straßenbaulast-träger, Behindertenvertretungen, Behindertenbeauftragten bzw. -beiräten.</p> <p>Zum SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Für Blindenleitstreifen favorisierte Rippenwe-
1.2. SPNV-Verkehrsstationen		

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 3 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
<p>1.3. Haltestellen/Halteplätze Straßen-/ Stadtbahn (Strab)</p> <p>unmittelbaren Zugangsbereich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zugangsbereich mindestens ein (geschützter) Übergang von beiden Gehwegseiten mit durchgehendem Blindenleitsystem und Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite min. 200 cm). Bei Trennung in Nutzergruppen: Für Rollstuhlnutzer niveaugleicher Übergang • Übergang öffentlicher Gehwegbereich - Bahnsteig über Rampe (max. Neigung 6%, Breite mindestens 150 cm, bei Rampenlänge >6 Meter mit Zwischenpodest mindestens 150 cm x 150 cm) oder selbstbedienter Aufzug (mit Sprachinformation); Blindenleitsystem • Einbaufreie nutzbare Breite des Bahnsteigs über gesamte Länge mindestens 250 cm, ebene, befestigte, fugenarme Oberfläche, Querneigung <2%, Längsneigung <2,5% • Durchgängiger Blindenleitstreifen am Bahnsteig: an Zu- und Durchgängen, vor Treppen und Aufzügen Aufmerksamkeitsfelder bzw. -streifen • Bahnsteighöhe 55 cm über SOK im Bereich aller Fahrgasttüren • Rangier- und Wendefläche im Bereich der von Rollstuhlfahrern zu nutzenden Fahrgasttüren vor der Tür bzw. vor der Überfahrbrücke bzw. Hebevorrichtung mindestens 150 cm x 150 cm. <p>Für Haltestellen/Halteplätze Straßen-/ Stadtbahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rangier- und Wendefläche im Bereich der von Rollstuhlfahrern zu nutzenden Fahrgasttüren vor der Tür bzw. vor der fahrzeugeigenen Rampe mindestens 150 cm x 150 cm. <p>Strab – barrierefreie Zugangsstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzbare Breite des Bahnsteigs über die Gesamtlänge der Haltestelle mindestens 180 cm, ebene, befestigte, fugenarme, gut erreichbare Oberfläche, Querneigung der Wartefläche <2%, Längsneigung <6% • Bahnsteighöhe im Bereich aller Fahrgasttüren 23 cm über SOK • Inselbahnsteig: Mindestens ein (geschützter) Übergang von beiden Gehwegseiten zum/vom Inselbahnsteig mit Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite min. 200 cm), Inselbahnsteig mit durchgehendem Blindenleitsystem vor/bis zum geschützten Gleis- und Fahrbahnübergang. Bei Trennung in Nutzergruppen: Für Rollstuhlnutzer niveaugleicher Übergang • Gehwegkap: Durchgehender Blindenleitstreifen vom/zum weiterführenden Gehwegbereich 	<p>ie 42 mm</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Es wird von Niederflur-Fahrzeugen mit einer Plattformhöhe von 55 cm über SOK mit Schiebetritt an allen Türen und einer fahrzeugeigenen Überfahrbrücke an mindestens einer Tür für Fahrgäste im Rollstuhl ausgegangen. ➤ Einbaugeschranke barrierefrei; Bahnsteighöhe min. 38 cm, max. 76 cm. <p>Für Rollstuhlfahrer Bereitstellung Überfahrbrücke (bis max. Neigung 18%, bei Neigung >8% nur mit qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal)</p> <p>oder Bereitstellung Hebevorrichtung (bei vorheriger Anmeldung)</p> <p>Für mobilitätseingeschränkte Fußgänger bei Reitspalt > 15 cm und/oder Reitschwelle >15 cm ggf. Hilfeleistung durch Begleiterson bzw. Betriebspersonal.</p> <p>Zu Strab (generell):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Es wird von Niederflur-Stadtbahnen mit einer Plattformhöhe von max. 28 cm über SOK mit fahrzeugeigener Rampe an mindestens einer Tür ausgegangen <ul style="list-style-type: none"> ➤ An Doppelhaltestellen (u.a. in Verbindung mit Bus zusätzlich) sicht- und tastbare Markierung der vorderen Halteposition (d. h. der 1. Tür mit Fahrgastwechsel) <p>Zu Strab (Haltestelle mit Kap):</p>	

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 4 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
<p>1.4. Haltestellen/Halteplätze</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mindestens ein (geschützter) Übergang von beiden Gehwegseiten zur Wartefläche mit Aufmerksamkeits-/Richtungsfeld und Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite 200 cm). Bei Trennung in Nutzergruppen: Für Rollstuhlnutzer niveaugleicher Übergang • Mindestgröße der Wartefläche L x B 800 x 250 cm, Querneigung der Wartefläche des Bussteigs <2%, Längsneigung <6% (im Bestand bis max. 8%) • Rangier- und Wendefläche im Bereich der von Rollstuhlfahrern zu nutzenden Fahrzeugtüren vor der Tür bzw. vor der fahrzeugeigenen Rampe min. B x T 150 cm x 150 cm • Höhe des Haltestellenbordes 18...23 cm über Fahrbahn im Bereich aller Fahrzeugtüren, Restspalt und Restschwelle zwischen Haltestellenbord und Busplattform max. je 5 cm; wenn mehr, für Rollstuhlfahrer auf Anforderung Bereitstellung der fahrzeugeigenen Rampe 	<p>• <u>Überfahrbares Kap:</u> Gehweg/Wartefläche mit Aufmerksamkeitsfeld und mindestens einer Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite min. 200 cm) vom/zur Haltefläche. Mittensversatz zwischen Bordabsenkung und von Rollstuhlfahrern zu nutzende Fahrzeugtüren max. 75 cm.</p> <p>Strab - Haltestelle ohne Inseilbahnsteig oder Kap - <u>eingeschränkt</u> barrierefrei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mindestens ein Übergang vom Gehweg/Wartefläche (mit Aufmerksamkeitsfeld) vom/zur Haltefläche mit Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite 200 cm) oder Auffahrtschräge (max. 6% Neigung, Breite 180 cm), Versatz Bordabsenkung bzw. Auffahrtschräge – zu nutzende Fahrzeugtüren max. 75 cm • Ebene, fugenfrei, gut berollbare Fahrbahnfläche im Bereich der zu nutzenden Fahrzeugtüren von/bis zur Bordabsenkung/Auffahrtschräge; Querneigung <2%, Längsneigung <6% • Erforderliche Fahrbahnbreite zum sicheren Ein-/Ausfahren mit der fahrzeuggebundenen Rampe auf Fahrbahnniveau min. 270 cm, bei Auflage der fahrzeuggebundenen Rampe auf Gehwegbord bzw. Auffahrtschräge Fahrbahnbreite/Spaltbreite <120 cm 	<p>Zu Bemerkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Gehwegkap: Vorziehen des Gehwegbordes an die Gleise oder Gleisverschwengung an den Gehwegbord ➢ Überfahrbares Kap: Anheben der Fahrbahn im Bereich der Haltestelle mit Markierung des tieferliegenden Gleisbereiches durch Poller, Fahrgastübergang durch H-LZA gesichert. <p>Zu Strab (Haltestelle ohne Bahnsteig oder Kap):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ An stark frequentierten Straßen mit Sicherung durch H-LZA ➢ Für Rollstuhlfahrer Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe (bis max. Neigung 18%, bei Neigung >8% nur mit qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal) ➢ Für mobilitätseingeschränkte Fußgänger mit/ohne Hilfsmittel ggf. Hilfeleistung durch Begleitperson bzw. Betriebspersonal. <p>Zu Bus (generell):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Es wird von Niederflrbusen mit Kneeling auf 27...28 cm über Fahrbahn und Standard-Rampe L x B mit 95 x 80 cm ausgegangen. ➢ Im Bestand ist eine Mindestgröße der Wartefläche von 400 x 200 cm zulässig ➢ An Doppelhaltestellen (u.a. in Verbindung mit Strab) zusätzlich sicht- und tastbare Markierung der vorderen Halteposition (d. h. der 1. Tür mit Fahrgastwechsel) ➢ Eingeschränkt barrierefrei: Für Rollstuhlfahrer Bereitstellung der fahrzeugeigenen Rampe (bis max. Neigung 18%, bei Neigung >8% nur mit qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal) oder Hebevorrichtung.

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 5 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
	<p>Bus - Stadt- und Regionalverkehr (ZOB, Übergangs-/ Zentral- und stark frequentierte Haltestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • An ZOB Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Scooter im Nahbereich der Bussteige • Durchgehender Blindenleitstreifen vom/bis zum (geschützten) Fahrbahnübergang, Blindenleitstreifen von/zur Wartefläche, Auffindestreifen/ Einsteigsmarkierung auf der Wartefläche • Nutzbare Breite des Bahnsteigs über die Gesamtlänge der Haltestelle mindestens 180 cm, ebene, befestigte, fugenarme, gut berollbare Oberfläche, Querneigung <2,5%, Längsneigung <6%. <p>Bus - Stadt- und Regionalverkehr (ländliche Streckenhaltestellen, Stadtrandlage):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auffindestreifen am (geschützten) Fahrbahnübergang, Auffindestreifen/Einsteigsmarkierung auf der Wartefläche • Nutzbare Breite des Bahnsteigs über die Gesamtlänge der Haltestelle mindestens 180 cm, ebene, befestigte, fugenarme, berollbare Oberfläche, Querneigung <2,5%, Längsneigung <6% (im Bestand 8%). 	<p>Für mobilitätseingeschränkte Fußgänger mit/ohne Hilfsmittel bei Restspalt > 15 cm und/oder Restschwelle > 15 cm ggf. Hilfeleistung durch Begleitperson bzw. Betriebspersonal.</p> <p>zu Bus Stadt- und Regionalverkehr (ZOB, Übergangs-/ Zentralhaltestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Es wird von einer Höhe des Haltestellenborddes von 23 cm (ohne Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe) bzw. von 18 cm bis 22 cm (mit Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe) ausgegangen <p>zu Bus, Stadt- und Regionalverkehr (Streckenhaltestellen, Stadtrandlage):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Es wird von einer Höhe des Haltestellenborddes von 23 cm (ohne Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe) bzw. von mindestens 15 cm (mit Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe) ausgegangen <p>Zusatzhinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Zur sicheren Erkennung der GRÜN-Phase der Fußgängerampel sollte zusätzlich zum Standard der Einsatz von Vibrationsplatten am Ampelmast geprüft werden.

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
1.5. Fahrgastunterstände	<p>Für Fahrgastunterstände - Übersicht</p> <p>SPNV (stark frequentierte Stationen/Bahnhöfe):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Unterstand mit mindestens 10 Sitzplätzen und mindestens 4 Stellplätzen für Rollstühle/Kinderwagen • Mindestabmessungen der Stellplätze: B x T 90 cm x 140 cm <p>SPNV (gering frequentierte Stationen/Haltepunkte):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Unterstand mit mindestens 5 Sitzplätzen und mindestens 2 Stellplätzen für Rollstühle/Kinderwagen • Mindestabmessungen der Stellplätze: B x T 90 cm x 140 cm <p>Strab, Bus - Stadt- und Regionalverkehr (ZOB, Übergangs-/Zentralhaltestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Unterstand mit mindestens 10 Sitzplätzen und mindestens 4 Stellplätzen für Rollstühle/Kinderwagen • Mindestabmessungen der Stellplätze B x T 90 cm x 140 cm <p>Strab, Bus - Stadt- und Regionalverkehr (stark frequentierte Streckenhaltestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Unterstand mit mindestens 5 Sitzplätzen und mindestens 2 Stellplätzen für Rollstühle/Kinderwagen • Mindestabmessungen der Stellplätze B x T 90 cm x 140 cm <p>Strab, Bus - Stadt- und Regionalverkehr (gering frequentierte Streckenhaltestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nur Wartefläche, Sitzgelegenheit soweit möglich und erforderlich 	<p>Zu Fahrgastunterstände:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Ausstattung der Fahrgastunterstände wird hier über die Grundforderungen zur Barrierefreiheit der SPNV-/Verkehrsstationen, ZOB und ÖPNV-Haltestellen/Halteplätze unter der Maßgabe hinzugefügt, dass sie so gestaltet sind, dass sie auch den spezifischen Anforderungen mobilitätsbeeinträchtigter Fahrgäste mit und ohne Hilfsmittel entsprechen. ➤ Besonders zu beachten: Sicherheitsstreifen an Glasflächen nach DIN 32975 ➤ Fahrplaninformation in für alle Fahrgäste nutzbarer Anordnung und Schriftgröße ➤ Für Ber-/Seilbahnen, Fahren und Aufzüge Unterstand gemäß örtlichen Möglichkeiten
1.6. Toilettenanlagen	<p>Für Toilettenanlagen</p> <p>SPNV (stark frequentierte Bahnhöfe):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja <p>ÖPNV (ZOB):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja 	<p>Zu Toilettenanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Barrierefreie Toilettenanlage gemäß DIN mit Notrufanlage und Notöffnung; nutzbar mit Euro-Schlüssel ➤ Als Übergangslösung ggf. Hinweis zur Nutzung von Toilettenanlagen in nahegelegenden Einkaufseinrichtungen oder öffentlichen Verwaltungen

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.06.2017

Seite 7 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
2. ÖPNV/SPNV-Fahrzeuge		
2.1. Fahrzeuge im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Höhe den Einsteigs 55 cm über SOK • Bei Restspalt größer 15 cm: Automatische Schiebetritte an allen Türen • Personalbediente Überfahrbrücke für Rollstuhlfahrer bei Restspalt >5cm und/oder Restschwelle >5 cm. Details siehe Punkt 1.2. • Breite der Ein-/Ausstiegstür mind. 150 cm, Breite Überfahrbrücke min.80 cm • Mehrzweckstahl (Rollstuhl-/Kinderwagenstellplätze) unmittelbar neben der Ein-/Ausstiegs-Plattform • Breite mit Rollstuhl/Kinderwagen zu befahrender Gänge im Fahrzeug min. 85 cm, bei Krümmung des Ganges mind. 90 cm; ohne hineinragende Armature • Blindengerechte Ausstattung aller Bedienelemente • Kontrastreiche Ausgestaltung der Fahrzeuginnenräume und optischen Anzeigen, gut sichtbare Anordnung von Griff- und Bedienelementen, Kennzeichnung von Schwellen im Innenraum • Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrasten/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart) • Akustische und optische Information vor Schließen der Türen 	<p>Zugtoiletten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Eingangstür mindestens 90 cm breit, öffnen und schließen mittels Taster ➢ Rangier- und Wendefläche mindestens 150 cm x 150 cm, ohne hineinragende Armaturen ➢ Klappgriffe, Notruftaste und Notöffnung <p>Zwischentüren im Zug:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Mindestens 90 cm breit ➢ Öffnen/Schließen mittels Taster <p>Die <i>zurzeit noch thw. eingesetzten hochflurigen Fahrzeuge sind bis Ende 2021 durch Niederflurfahrzeuge mit Schiebetritt und Überfahrbrücke abzulösen.</i></p> <p>Für Schmalspurbahnen gelten gesonderte Regelungen bez. der Beförderung von Fahrgästen im Rollstuhl und erheblich gehbehinderter Personen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Beförderung von mindestens 4 Rollstühlen mit Insassen. Anmeldung beim Verkehrsunternehmen nicht später als 24 Stunden vor Fahrtantritt ➢ Sofortlösung: Einsatz stationärer Hubgeräte an ausgewählten Stationen Langfristig: Einsatz fahrzeugeigener Hubgeräte an einer Tür des Verkehrsmittels zur Beförderung aller Stationen/Haltepunkte <p>Rampen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Personalbedient, Breite mindestens 80 cm ➢ Länge entsprechend zu überwindender Restschwelle mit maximaler Neigung 6% ➢ Eingeschränkt barrierefrei: bis 18% bei quali-
2.2. Straßen-/Stadtbahnen	<ul style="list-style-type: none"> • Niederflurfahrzeuge mit Einstiegshöhe und Niederflurbereich im Fahrzeug maximal 28 cm über SOK, Türbreite an den für Rollstuhlnutzer relevanten Türen min. 150 cm • Ausstattung mit fahrzeugegebundener Rampe mindestens an einer Tür (Rollstuhlstellplatz) 	

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 8 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
2.3. Busse	<ul style="list-style-type: none"> Mehrzweckbereich (Rollstuhl-/Kinderwagenstellplätze) unmittelbar neben der Ein-/Ausstiegs-Plattform Kontrastreiche Ausgestaltung der Fahrzeuginnenräume und optischen Anzeigen, gut sichtbare Anordnung von Griff- und Bedienelementen, Kennzeichnung von Schwellen im Innenraum Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrast/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart) Akustische und optische Information vor Schließen der Türen 	<p>fizierter Hilfe durch Betriebspersonal Die zurzeit noch eingesetzten hochflurigen Straßenbahnen sind bis Ende 2021 durch Niederflurfahrzeuge mit Rampe abzulösen</p> <p>Kirmitzschtalbahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mit angehobenen Bahnsteigen an den beiden Endpunkten und anlegbaren Rampen. Beförderung von 4 Rollstühlen mit Insassen
2.4. Alternative Bedienformen	<ul style="list-style-type: none"> Niederflurfahrzeuge mit Kneeling auf max. 28 cm über Straßenniveau oder niedriger, Türbreite an den für Rollstuhlnutzer relevanten Türen min. 120 cm Ausstattung mit fahrzeuggesteuerter Rampe an mindestens einer Tür (Rollstuhlstellplatz) Mehrzweckbereich (Rollstuhl-/Kinderwagenstellplätze) unmittelbar neben der Ein-/Ausstiegs-Plattform Kontrastreiche Ausgestaltung der Fahrzeuginnenräume und optischen Anzeigen, gut sichtbare Anordnung von Griff- und Bedienelementen, Kennzeichnung von Schwellen im Innenraum Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrast/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart) Akustische und optische Information vor Schließen der Türen 	<p>Rampen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Personalbedient Breite mindestens 80 cm Länge entsprechend zu überwindender Restschwelle mit maximaler Neigung 6%. <p>Eingeschränkt barrierefrei, Neigung bis 18% bei qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal</p> <p>Die zurzeit noch eingesetzten hochflurigen Busse sind bis Ende 2021 durch Niederflurfahrzeuge mit Kneeling und Rampe abzulösen. Niederflurbusse ohne Rampe sind kurzfristig mit einer anlegbaren Rampe nachzurüsten</p>
3.1. Überfahrbrücke/Rampe	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Generell ja <p>ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Strab, Bus generell ja Fähren, Seilbahnen, Aufzüge (soweit erforderlich) 	<ul style="list-style-type: none"> Rufzeiten gemäß Festlegungen des jeweiligen Verkehrsunternehmens Ein-/Ausfahren in das Fahrzeug über Rampe bzw. fahrzeugeigene Hebevorrichtung

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 9 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
3.2. Schiebetritt	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> • Ja, wenn Restspalt größer als 5 cm 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ An allen Türen, Restschwelle/n max. 1,5 cm
3.3. Kennzeichnung der Ein- und Ausliege für Rollstuhlfahrer u. a. mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einschl. Anforderungstaste Türöffnung	<ul style="list-style-type: none"> • Ja, alle Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Kennzeichnung mit Rollstuhlsymbol
3.4. Kennzeichnung Parkposition Rollstuhl bzw. reservierte Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste im Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> • Ja, alle Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Fläche je Stellplatz B x T: 90 cm x 140 cm, mit Piktogramm
3.5. Griffelemente zum Festhalten von Personen im Rollstuhl im Fahrzeug	SPNV, Fahren, Aufzüge <ul style="list-style-type: none"> • Nein Berg-/Seilbahnen: <ul style="list-style-type: none"> • Ja am Stellplatz Strab: <ul style="list-style-type: none"> • An jedem vorgesehenen Stellplatz rechts bzw. links Bus: <ul style="list-style-type: none"> • An jedem vorgesehenen Stellplatz rechts bzw. links, geschützter Stellplatz mit „Bügelbrett“ 	
3.6. Mindestanzahl Rollstuhl-Stellplätze im Fahrzeug	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> • Stellflächen für 6 Rollstühle kombiniert mit Kinderwagen Fahren: <ul style="list-style-type: none"> • Stellflächen für 4 Rollstühle Strab: <ul style="list-style-type: none"> • Stellflächen für 4 Rollstühle kombiniert mit Kinderwagen Bus (Fahrzeuge länger als 15 m): <ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt Stellfläche für 2 Rollstühle, (davon 1 geschützter Stellplatz) kombiniert mit Kinderwagen 	Zu SPNV: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Anordnung im Verkehrsmittel gemäß Kennzeichnung (davon sind mind. 4 Plätze als Rollstuhlstellplatz auszuweisen) Zu Fahren: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Gemäß Anweisung Betriebspersonal Zu Strab: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Vorzugsweise quer zur Fahrtrichtung (Blick zur Tür) Zu Bus (Fahrzeuge länger als 15 m): <ul style="list-style-type: none"> ➢ Bei 1 Rollstuhl vorzugsweise Länge zur Fahrtrichtung

Aktualisiertes Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 10 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
	<p>Bus (Fahrzeuge kürzer als 15 m):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellfläche für 1 Rollstuhl kombiniert mit Kinderwagen <p>Berg-/Seilbahnen, Aufzüge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellfläche für 1 Rollstuhl <p>ALITA, Bürgerbus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellfläche für 1 Rollstuhl <p>Schmalspurbahnen, Kirnitzschalbahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siehe ab Punkt 2.1. Fahrzeuge des SPNV/ÖPNV 	<p>richtung (Rückseite Rollstuhl an Sitzlehne)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Bei 2 Rollstühlen bzw. Rollstuhl + Kinderwagen quer zur Fahrtrichtung (Blick zur Tür) <p>Zu Bus (Fahrzeuge kürzer als 15 m):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Vorzugsweise längs zur Fahrtrichtung (Rückseite Rollstuhl an Sitzlehne) <p>Zu Seilbahnen, Aufzügen: 1 Stellplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Gemäß Anweisung Betriebspersonal <p>Zu ALITA/Bürgerbus:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Vorzugsweise längs zur Fahrtrichtung, Sicherung des Rollstuhls und des Insassen gemäß DIN <p>Für alle Verkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Der Fahrgast im Rollstuhl muss sich und seinen Rollstuhl selbst, durch Begleitperson oder durch Hilfe anderer Fahrgäste im Verkehrsmittel hinreichend sichern können.
3.7. Anforderungstaste Halten, Kneeling/Rampe	<ul style="list-style-type: none"> • Ja, alle Fahrzeuge außer Fahren, Aufzüge, Berg-/Seilbahnen und ALITA 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Am Rollstuhlstellplatz bzw. im Türbereich, gekennzeichnet mit Rollstuhlsymbol ➢ Auch aus Rollstuhl-Sitzposition erreichbar
3.8. Rangier-/Wendefläche für Rollstuhl am Stellplatz	<ul style="list-style-type: none"> • 150 cm x 150 cm 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Überlappend mit anderen Funktionsflächen, nicht durch Griffelemente o.ä. eingeschränkt
3.9. Sprechverbindung mit dem Betriebspersonal im Fahrzeug - Notruf	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Türbereich und an den Rollstuhlstellplätzen <p>Strab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wechselsprechanlage im Türbereich und an den Rollstuhlstellplätzen <p>Sonstige Verkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rollstuhlstellplatz in Rufweite zum Personal anordnen 	<p>Zu SPNV und Strab:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Auch aus Rollstuhl-Sitzposition erreichbar ➢ Tastbar für Blinde (Empfehlung: Zusätzliche Verwendung von Brailleschrift)

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
4. Fahrgastinformation 4.1. Information über zu erwartende Verkehrsmittel an der Haltestelle/am Bahnsteig	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> Optisch und akustisch, auch in geschlossenen Warterräume Akustischer/optischer Hinweis für rollstuhlnutzende Fahrgäste zum Mehrzweckabteil (Zugspitze/Zugende), ggf. auch Hinweis auf Kurzzug ÖPNV Stadt- und Regionalverkehr (ZOB, Übergangs-/ Zentralhaltestellen, stark frequentierte Streckenhaltestellen innerstädtisch): <ul style="list-style-type: none"> Optisch an Haltestelle/Halteplatz 	Zu SPNV: <ul style="list-style-type: none"> Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrasten/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart) und in verständlicher Sprache Zu ÖPNV: <ul style="list-style-type: none"> Akustisch mittels SMS-Abfrage oder App per Handy mit Sprachausgabe In ZOB auch akustisch mittels Anforderung über Taster an Haltestellen-Stelle In verständlicher Sprache
4.2. Akustische Ansage über Linie und Fahrtziel eines in die Haltestelle eingefahrenen Verkehrsmittels	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> Ja, auch in geschlossenen Warterräumen ÖPNV (innerstädtisch): <ul style="list-style-type: none"> Z. B. über BLIS-Anforderung oder Anforderung über Taster an Haltestellen-Stelle ÖPNV (ländlicher Raum) <ul style="list-style-type: none"> Ansage durch Betriebspersonal, wenn erkennbar ein blinder Fahrgast am Bussteig/Zugangspunkt steht 	
4.3. Optische Information über Linie, Fahrtziel außen am Fahrzeug und innen im Fahrzeug	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> Ja, alle Fahrzeuge ÖPNV: <ul style="list-style-type: none"> Ja, alle Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrasten/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart)
4.4. Akustische und optische Information über nächste und nachfolgende Station/Haltestelle/n	SPNV/ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> Ja, alle Fahrzeuge, deutlich verständlich, automatische Anpassung der Lautstärke Optische Anzeigen/Monitore auch vom Rollstuhlfahrerplatz lesbar 	<ul style="list-style-type: none"> In verständlicher Sprache Rechtzeitige akustische Information vor Erreichen der nächsten Station/Haltestelle im SPNV/ÖPNV, mit Möglichkeit zur Wiederholung der Ansage in Strab und Bus (z. B. durch BLIS-Anforderung) Rechtzeitige optische Anzeige (vorzugsweise mit Flachbildschirm) der nächsten und nachfolgenden Stationen/Haltestellen

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
4.5. Akustische Information zum Bedarfshalt (SPNV) und zur Ausstiegseite	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Generell, rechtzeitig vor Bedarfshaltpunkt bzw. vor dem Halt 	<ul style="list-style-type: none"> In verständlicher Sprache Jeweils etwa 2 Minuten vor Erreichen der folgenden Station
4.6. Akustische und optische Information zu Störungen oder Änderungen im Betriebsablauf	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja, auch in geschlossenen Warteräumen <p>ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> ja, an ZOB, Übergangs-/Zentralhaltestellen und stark frequentierten Streckenhaltestellen innerstädtisch 	<ul style="list-style-type: none"> Für alle Verkehrsmittel in verständlicher Sprache + Wiederholung
4.7. Allgemeine Fahrplanaufklärung	<ul style="list-style-type: none"> Ja, Fahrplanaushänge bzw. elektronische Displays an Bahnhöfen/ZOB/Haltestellen, Fahrplanbücher, barrierefrei über Internet 	<ul style="list-style-type: none"> Internet über Auskunftssystem der DB bzw. sächsischen Verkehrsverbände
4.8. Verkehrsinformation über barrierefreie SPNV/ÖPNV-Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> Ja, Fahrplanaushänge Fahrplanbücher unter Beachtung DIN 32975 und DIN 1450 Fahrplanbücher, barrierefrei über Internet 	<ul style="list-style-type: none"> Internet über Auskunftssystem der sächsischen Verkehrsverbände
5. Anmeldung Individualfahrten		
5.1. SPNV	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wenn eine qualifizierte Hilfeleistung durch Betriebs- bzw. Servicepersonal erforderlich ist Eine Anmeldung kann entfallen, wenn vom Betriebspersonal ausschließlich die fahrzeugeigene Rampe/Überfahrbrücke anzulegen ist und keine weiteren Hilfeleistungen notwendig sind <p>Strab und Bus (Stadtverkehr), Fahren, Seilbahnen, Aufzüge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Anmeldung <p>Bus (Regionalverkehr):</p> <ul style="list-style-type: none"> Eingeschränkt barrierefrei: Anmeldung, wenn ggf. nicht barrierefreie Busse im Einsatz sind 	<p>Zu SPNV-S-Bahn - Anmeldung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spätestens 30 Minuten (empfohlen 2 Stunden) vor Abfahrt telefonisch an DB Regio-Service bzw. anderen S-Bahn-Betreiber Bei erforderlicher Hilfeleistung zum Erreichen des Bahnsteigs 30 Minuten vor Abfahrt am zuständigen Servicepoint von DB Station & Service melden. <p>Zu SPNV-Regionalverkehr - Anmeldung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spätestens 30 Minuten (empfohlen: 2 Stunden) vor Abfahrt telefonisch an DB Regio-Service bzw. anderen SPNV-Betreiber. Bei erforderlicher Hilfeleistung zum Erreichen des Bahnsteigs 30 Minuten vor Abfahrt am zuständigen Servicepoint von DB Station & Service melden. Bei Reisekette: Anmeldung MobilServZentrale der DB mindestens 24-Stunden vor Reiseantritt <p>Zu Strab und Bus (Stadtverkehr), Fahren, Seilbahnen, Aufzüge:</p> <p>Beförderungsverpflichtung ohne Anmeldung besteht, wenn ein entsprechendes Platzangebot vorhanden ist bzw. erforderliche Sitzplätze verfügbar sind.</p> <p>Zu Bus (Regionalverkehr):</p> <p>Die Beförderung ist generell zu gewährleisten. Bis Ende 2021 ggf. Anmeldung</p>
5.2. ÖPNV - Stadtverkehr		
5.3. ÖPNV - Regionalverkehr		

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 13 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
6. Hilfsmittel/Anforderungen		beim zuständigen Verkehrsunternehmen bis 24 Stunden vor Fahrtantritt.
6.1. Beförderung von Fahrgästen im Rollstuhl	<p>Maximale Abmessungen des Rollstuhls:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EU-Norm: L x B 120 cm x 70 cm • Zugelassen max.: L x B x H 130 cm x 80 cm x 150 cm <p>Max. Masse mit Insassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • max. 300 kg <p>Weitere Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrgäste im Rollstuhl müssen einen Restspalt und eine Restschwelle von je 5 cm, bei der Nutzung von Überfahrbrücken bzw. Rampen bis Ende 2021 eine Neigung bis 18 % sicher überwinden können (bei Neigung größer 8% mit qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal). • Der Wendekreis des Rollstuhls sollte 150 cm nicht überschreiten. • Der Durchmesser der kleineren Räder sollte 15 cm nicht unterschreiten 	<p>Zu maximale Abmessung und Masse:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Übersteigen Abmessungen bzw. Gesamtmasse die genannten Werte ist vor Fahrtantritt eine Zustimmung des zuständigen Verkehrsunternehmens einzuholen. <p>Zu weitere Anforderungen:</p> <p>Der Rollstuhlfahrer ist für seine Sicherheit selbst verantwortlich, das betrifft u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ das Überfahren von Restspalt bzw. Restschwelle sowie das Befahren von Rampen/Überfahrbrücken. ➢ Wird Hilfe benötigt, ist das dem Betriebspersonal eindeutig und rechtzeitig mitzuteilen ➢ das sichere Parken des Rollstuhls im Verkehrsmittel während des Beförderungsvorgangs. <p>Kann er das aus eigener Kraft z. B. durch Festhalten an den vorhandenen Griffelementen nicht gewährleisten, muss er eine Begleitperson mitführen oder andere Fahrgäste um die ggf. erforderliche Hilfeleistung bitten. Das Anlegen eines Beckengurtes wird empfohlen.</p> <p>Weitere spezifische Verhaltensrichtlinien sind den von den jeweiligen Verkehrsunternehmen herausgegebenen bzw. im Internet veröffentlichten speziellen Beförderungshinweisen zu entnehmen.</p> <p>Die für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste angebotenen Trainingsmöglichkeiten zur Nutzung des ÖPNV/SPNV sind zu nutzen.</p>
6.2. Beförderung von blinden/ sehbehinderten Fahrgästen	<ul style="list-style-type: none"> • Blinde und sehbehinderte Fahrgäste müssen in der Lage sein, die angebotenen/ verfügbaren Hilfsmittel zur Information vor Fahrtantritt bzw. zur Gewährleistung der barrierefreien Information im bzw. am Verkehrsmittel zu nutzen 	<p>Die vorgenannten Regelungen für Fahrgäste im Rollstuhl gelten (ggf. mit speziellen Einschränkungen und Verhaltensrichtlinien) auch für die Beförderung von Fahrgästen mit vergleichbaren zugelassten Hilfsmitteln</p> <p>Nutzung Strab, Bus und SPNV soll unter Nutzung eines/r aktuellen (z.B. durch Echtzeitfunktion), barrierefreien Auskunftsmittels/Orientierungshilfe möglich sein, z. B. Einsatz von BLIS, SMS/App# über Handy mit Sprachausgabe, Internetaukunf</p> <p>Die für blindesehbehinderte Fahrgäste angebotenen Trainingsmöglichkeiten zur</p>

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 14 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
<p>Erklärung der verwendeten fachbezogenen Abkürzungen und Begriffe:</p>	<p>Nutzung des ÖPNV/SPNV sind zu nutzen</p>	<p>ALITA = Anrufsintaxi = Rufbus- bzw. Taxibedienung zu verkehrsschwachen Tageszeiten Bürgerbus: ÖPNV-Zubringerverkehre im ländlichen Raum BLIS = Blindeninformationssystem mit Funkverbindung Nutzer - Verkehrsmittel H-LZA = Halt-Lichtzeichenanlage (Gelb-Rot-Signalisierung für motorisierten Individualverkehr) ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr Qualifizierte Hilfe durch Betriebspersonal = Hilfeleistung durch unterwiesenes Betriebspersonal bei der Überwindung der Überfahrbrücke/Rampe mit Rollstuhl bei Neigungen größer 6% sowie zum Erreichen des vorgeschriebenen Stellplatzes im Fahrzeug SOK = Schienenoberkarnte SPNV = Schienenpersonennahverkehr (Eisenbahn) Strab = Straßenbahn ZOB = Zentraler Busbahnhof/Busstandplatz 1) Erlass des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) zum § 22 Personenbeförderungsgesetz vom 15.03.2017 (Beförderung von Fahrgästen mit E-Scootern) einschl. (noch ausstehender) Erweiterungen auf Stadt-/ Straßenbahnen und SPNV-Verkehrsmittel einschl. Durchführungsbestimmungen</p>
<p>Kontakt:</p>	<p>LSKS (Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“) LAG SH (Beratungsstelle Barrierefreies Planen und Bauen Dresden) www.selbsthilfenetzwerk-sachsen.de info@lag-selbsthilfe-sachsen.de info@bsk-sachsen.de, oePNV@bsk-sachsen.de Fon: 0351 479 350-13, 0351 479 350-18, Fax: 0351 479 350-17</p>	

23.3 Konzept barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden (Stand Januar 2019)

Barrierefreier ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden, Stand 1/2019

1. Grundlagen

Das Ziel des barrierefreien ÖPNV ist die selbständige, komfortable und sichere Erreich- und Benutzbarkeit der Verkehrsmittel und Haltestellen des ÖPNV für alle Menschen. Die schrittweisen Verbesserungen für einen barrierefreien ÖPNV werden in der Landeshauptstadt Dresden seit Jahren in unterschiedlichen Arbeitsgruppen zwischen den Verbänden, Verkehrsunternehmen und Institutionen behandelt. Die bisher umgesetzten Maßnahmen zeigen inzwischen insbesondere bei der Straßenbahn, aber zunehmend auch beim Bus Erfolge. Dabei wird der städtische ÖPNV, also Straßenbahn, Bus und Sonderverkehrsmittel, einbezogen.

Die Landeshauptstadt Dresden hat einen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention erstellt und bereits einmal fortgeschrieben, dessen aktuelle Fassung vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 22./23. Juni 2017 beschlossen wurde (V1492/16). Dieser enthält auch ein Handlungsfeld Mobilität und Barrierefreiheit, dessen Aussagen zum ÖPNV in der AG barrierefreier ÖPNV erarbeitet wurden. Das ist die Grundlage für das Konzept barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden.

Die Barrierefreiheit im ÖPNV wird durch das Zusammenspiel folgender Faktoren bestimmt:

- Haltestelle (Bordhöhe, Warteflächenbreite, Bodenindikatoren),
- Haltestellenumgebung (fußläufige Erreichbarkeit, Anfahrbarkeit für die ÖPNV-Fahrzeuge),
- Fahrzeug (Niederflurigkeit, Fußbodenhöhe, Türkonstruktion, Platzkapazität, ggf. Rampen, Farbgebung der Haltestangen),
- Information (z. B. an Haltestellen, in Fahrzeugen, aber auch Fahrscheinerwerb).

2. Haltestellen

2.1 Zielkonzept und Ausbauparameter

Der zukünftige Ausbaustandard (Zielkonzept) der Straßenbahn- und Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Dresden wird in 3 Stufen eingeteilt. Diese richten sich nach der verkehrlichen Bedeutung der jeweiligen Haltestellen.

Der Ist-Zustand der Haltestellen wird in die 3 Gruppen barrierefrei, eingeschränkt barrierefrei und nicht barrierefrei eingeordnet.

Der Handlungsbedarf ergibt sich dann aus dem Vergleich zwischen Ist-Zustand und Zielkonzept für jede Haltestelle.

- 2 -

Das Zielkonzept beinhaltet folgende Kenngrößen:

- Haltestellen Stufe 1:
 - hohe verkehrliche Bedeutung (gesamtes Straßenbahnnetz, Bus hochwertig – d. h. in der Regel Linien mit 10-Minuten-Grundtakt –, ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Hauptverkehrszüge),
 - wichtige Ziele für mobilitätseingeschränkte Menschen,
 - Schulbushaltestellen, wenn diese allein die ÖPNV-Erschließung einer Schule darstellen
- Haltestellen Stufe 2:
 - mittlere verkehrliche Bedeutung (Bus mittleres Angebot – d. h. in der Regel Linien mit 20- oder 30-Minuten-Grundtakt, Sammel-/Erschließungsstraßen),
- Haltestellen Stufe 3:
 - geringe verkehrliche Bedeutung (Bus Grundangebot – d. h. in der Regel Linien mit geringerem Angebot als 30-Minuten-Grundtakt –, geringe Nutzung, Sonderhaltestellen wie SEV, Schulbushaltestellen),

Die Ausbauparameter für die jeweiligen Stufen sind in der Tabelle 1 aufgelistet. Dabei wird auch die Haltestellenumgebung einbezogen.

Tabelle 1: Ausbauparameter der ÖPNV-Haltestellen in der Landeshauptstadt Dresden

Parameter	Stufe 1 Straßenbahn, Bus hochwertig	Stufe 2 Bus mittlere Bedeutung	Stufe 3 Bus geringe Bedeutung
Bordhöhe	Straßenbahn: 23 cm Bus (Ziel): 23 cm; wenn parallele Anfahrt nicht umsetzbar 20 cm	23 cm; ggf. 20 cm, mindestens 18 cm bei Überstreichen der Wartefläche; bei grundhaftem Ausbau 23 cm anstreben	Ziel: 20 cm; wenn nicht möglich >/= 15 cm (bei Rampenneigung >8% qualifizierte Hilfe durch Fahrer nötig)
Länge barrierefreier Ausbau	Straßenbahn: i. d. R. 45 m Bus: i. d. R. 20 m	i. d. R. 20 m, in Abhängigkeit vom Fahrzeugeinsatz 12 m	i. d. R. 12 m
Bord	Formstein	Formstein	Formstein/normaler Bordstein
Lage/Anfahrt	geradlinige/parallele Anfahrt als Vorzugslösung	Möglichkeit der geradlinigen/parallelen Anfahrt prüfen	keine Planungsvorgabe
Breite	mindestens 2,50 m	mindestens 2,50 m	mindestens 2,50 m

- 3 -

Bodenindikatoren	Straßenbahn (einschl. kombinierte Haltestellen Strab/Bus): <ul style="list-style-type: none"> Leitstreifen und Kontraststreifen, außer angehobene Fahrbahn bzw. Radfahrbahn Auffindestreifen auf Gehbahn bei Haltestellenkaps und angehobene Fahrbahn/ Radfahrbahn Bus: Auffindestreifen und Leitstreifen	Auffindestreifen und Leitstreifen	Auffindestreifen und Leitstreifen bei Linienverkehr, Verzicht auf Bodenindikatoren bei Haltestellen ohne Linienverkehr
Erreichbarkeit	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz bzw. zur Fahrbahn (wenn kein Wegenetz vorhanden)

Für die Darstellung des Ist-Zustandes der Haltestellen gelten die Parameter der Tabelle 2.

Tabelle 2: Parameter für barrierefreie, eingeschränkt barrierefreie und nicht barrierefreie Haltestellen

	barrierefrei		eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei
	ohne Rampe	mit Rampe ¹⁾	mit Rampe ²⁾	
Bordhöhe	23 cm	18-22 cm	$\geq 15 \text{ cm} \leq 18 \text{ cm}$	Ein Kriterium eingeschränkt barrierefrei nicht erfüllt
nutzbare Breite	1,50 m	2,50 m	2,50 m	
Bodenindikatoren	Auffindestreifen und Leitstreifen		Auffindestreifen oder Leitstreifen	

¹⁾ Für Rollstuhlfahrer bei Einsatz einer Rampe ohne weitere Hilfe durch das Fahrpersonal

²⁾ Für Rollstuhlfahrer bei Einsatz einer Rampe und qualifizierter Hilfe durch das Fahrpersonal

2.2 Datengrundlagen zur Beurteilung der Barrierefreiheit von Haltestellen

Zur Bewertung der Barrierefreiheit im Ist-Zustand wurden Daten für die einzelnen Haltestellen hinsichtlich Bordhöhe und Warteflächenbreite sowie Blindenleitsystem erhoben.

- 4 -

Bordhöhe und Warteflächenbreite

In den Katasterdaten sind die Einzelmaße für Bordhöhen und- Warteflächenbreiten erfasst, die Auswertung hinsichtlich der Barrierefreiheit ist wie folgt klassifiziert:

- Zugang ohne Einschränkungen: ohne erforderliche Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe
- Zugang mit Rampe, selbständig: barrierefreier Zugang mit Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe
- Zugang mit Rampe und qualifizierter Hilfe: eingeschränkt barrierefreier Zugang mit Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe, Rampenneigung erfordert qualifizierte Hilfe des Fahrpersonals
- kein Zugang: Zugang für Rollstuhlnutzer auch mit fahrzeuggebundener Rampe nicht möglich

Bodenindikatoren

In den Katasterdaten sind Art und Ausführung von Auffindestreifen und Leitstreifen einzeln dokumentiert. Die Auswertung ist wie folgt differenziert:

- Leitstreifen und Auffindestreifen nach geltendem Ausführungsstandard* vorhanden (bei Haltestellen mit Ausbauparametern Stufen 1 und 2 erforderlich)
- nur Auffindestreifen vorhanden, entspricht in Ausführung geltendem Standard* (für Haltestellenausbaustufe 3 ausreichend)
- Leitstreifen und Auffindestreifen vorhanden, Abweichung vom geltenden Standard* hinsichtlich der Art der Ausführung (bei Stufen 1 und 2)
- nur Auffindestreifen, Abweichung vom geltenden Standard* (Stufe 3)
- nur Auffindestreifen, Abweichung vom geltenden Standard* (Stufen 1 und 2)
- nur Leitstreifen vorhanden
- kein Blindenleitsystem vorhanden

*Die Abweichungen vom geltenden Standard betreffen die bauliche Ausführung von Leit- bzw. Auffindestreifen. Das bedeutet in der Regel Rillenplatten oder Kleinpflaster anstatt Rippenplatten gemäß DIN 32984.

Für die Straßenbahnhaltestellen wurden Daten der DVB AG genutzt.

2.3 Barrierefreiheit der Haltestellen in der Landeshauptstadt Dresden (Stand Juni 2018)

Die 425 Haltesteige der Straßenbahn (ohne kombinierte Straßenbahn/Bus-Haltesteige) in der Landeshauptstadt Dresden können folgendermaßen zugeordnet werden:

- vollständig barrierefrei: 258 (60 %),
- eingeschränkt barrierefrei (mit Rampennutzung): 161 (38 %),
- nicht barrierefrei: 6 (2 %).

Für die 108 kombinierten Straßenbahn/Bus-Haltesteigen ergibt sich folgendes Bild:

- vollständig barrierefrei: 74 (69 %),
- eingeschränkt barrierefrei (mit Rampennutzung): 34 (31 %),
- nicht barrierefrei: 0.

Die bisher 1168 Bussteige, die zugeordnet werden konnten, teilen sich folgendermaßen auf:

- vollständig barrierefrei: 395 (34 %),
- eingeschränkt barrierefrei: 129 (11 %),
- nicht barrierefrei: 644 (55 %).

2.4 Prioritäten Haltestellenausbau

Durch die hohe Anzahl an Haltesteigen insbesondere beim Busverkehr, die nicht barrierefrei sind, ergibt sich ein großer Handlungsbedarf. Um diesen zu strukturieren, ist eine Prioritätensetzung notwendig. Dazu eignet sich eine Einteilung entsprechend der Zugangsmöglichkeiten und der Ausbaustufe (Bedeutung der Haltestelle).

- Priorität 1: Ausbau/Verbesserung bis 2022, höchste Priorität,
- Priorität 2: Ausbau nach 2022, hohe Priorität,
- Priorität 3: Ausbau nach 2022, mittlere Priorität,
- Priorität 4: Ausbau nach 2022, geringe Priorität.

Die höchste Priorität 1 sollen die Haltesteige aufweisen, die bisher weder einen barrierefreien noch einen teilweise barrierefreien Zugang ermöglichen.

Bei Straßenbahnhaltestellen sind die Aufwendungen für eine vollständige Barrierefreiheit vergleichsweise umfangreich und häufig mit dem Umbau des gesamten Straßenraumes verbunden. Die sechs nicht barrierefreien Haltesteige betreffen die drei Haltestellen Bahnhof Neustadt/Hansastraße, Stauffenbergallee und S-Bahnhof Niedersedlitz. Da sich der barrierefreie Zugang zum Bahnhof Neustadt am Schlesischen Platz befindet, die dortige Haltestelle Bahnhof Neustadt barrierefrei ist und die Linie 3 an beiden Haltestellen Bahnhof Neustadt hält, wird für die Haltestelle Bahnhof Neustadt/Hansastraße kein dringender Handlungsbedarf gesehen. Zudem ist der Haltestellenausbau Bestandteil der Planung zur mittelfristigen Gleiserneuerung. Die Haltestelle Stauffenbergallee wird gegenwärtig in Verbindung mit der komplexen Umgestaltung des Knotenpunktes geplant. Für die Haltestellen S-Bahnhof Niedersedlitz gibt es eine Planung in Verbindung mit der Aufwertung des Vorplatzes. Bei den eingeschränkt barrierefreien Straßenbahnhaltestellen wird bis zum Umbau die in den Fahrzeugen mitgeführte Rampe genutzt. Der schrittweise Umbau zu vollständig barrierefreien Zugängen im Rahmen komplexer Baumaßnahmen wird fortgesetzt. Das betrifft gegenwärtig beispielsweise die Planungen zur Großenhainer Straße, Wehlener Straße – Altolkewitz – Österreicher Straße, Königsbrücker Straße Süd und Gerokstraße – Blasewitzer Straße – Loschwitzer Straße. Das gilt auch für kombinierte Haltestellen Straßenbahn/Bus. So werden die Bauarbeiten für die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen S-Bahn Station Strehlen mit neuer Straßenbahn, die Haltestelle Wasaplatz und die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße fortgesetzt. Die Planung für die Haltestelle Liststraße wurde zur Planfeststellung eingereicht.

Hinsichtlich des Busverkehrs sind die Haltesteige detailliert aufgeschlüsselt worden. Die Tabelle 3 enthält die Zugangsmöglichkeiten anhand Bordhöhe und Warteflächenbreite, unterteilt nach der Ausbaustufe laut Zielkonzept. Diese wurden den 4 Prioritätsstufen zugeordnet wobei die Zahlen in den Prioritätsfeldern die Anzahl der jeweiligen Bushalteplätze gemäß Kataster-Auswertung repräsentieren. Bei einem Umbau der Haltestellen sind die jeweils notwendigen Bodenindikatoren mit zu errichten.

- 6 -

Tabelle 3: Anzahl Bussteige gemäß gegenwärtigem barrierefreiem Zugang und Verkehrsbedeutung (Stand Datenerfassung: August 2018)

Zugang	Verkehrsbedeutung (Ausbaustufe)			Summe
	1	2	3	
nicht barrierefrei (kein Zugang)	161 Priorität 1	268 Priorität 2	215 Priorität 2	644
eingeschränkt barrierefrei (Zugang mit Rampe und qualifizierter Hilfe)	63 Priorität 3	46 Priorität 3	20 Priorität 4	129
barrierefrei (mit Rampe selbstständig)	262 (kein mittelfristiger Handlungsbedarf)			395
barrierefrei (ohne Einschränkungen)	133 (kein Handlungsbedarf)			

Die Priorität 1 umfasst die Haltestellen, die keine Eignung für einen barrierefreien Zugang haben (auch nicht mit qualifizierter Hilfe bei Mobilitätseinschränkung), aber eine hohe Verkehrsbedeutung/Ausbaustufe gemäß Zielkonzept sowie Verkehrssicherheitsgefährdungen aufweisen. Das betrifft nach dem verfügbaren Datenstand 161 Bussteige. Für manche dieser Haltestellen ist ein Umbau im Rahmen komplexer Baumaßnahmen vorgesehen. Durch die Vielzahl der Haltesteige in der Priorität 1 ist eine weitere Unterteilung erforderlich. Dafür wurden 36 Haltesteige mit hoher verkehrlicher Bedeutung ausgewählt, die mittelfristig nicht im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen umgebaut werden. Deren barrierefreier Ausbau ist mit einem Sonderprogramm barrierefreie Bushaltestellen vorgesehen.

Um zusätzliche Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen, sind vereinfachte Maßnahmen für Bushaltestellen vorgesehen. Diese beinhalten eine Teilanhebung des Haltestellenbereiches bzw. ein Nachrüstprogramm für Auffindestreifen.

Eine Teilanhebung des Haltestellenbereiches kann die Zugänglichkeit bei Mobilitätseinschränkungen mit vergleichsweise geringen Planungs- und Bauleistungen verbessern. Ob bzw. wie das möglich ist, soll mit einem Test an drei Haltestellen geprüft werden. Wenn der Test erfolgreich verläuft, sollen vornehmlich weitere Haltestellen mit hoher Bedeutung, die keine mittelfristige Bauerwartung aufweisen, durch diese vereinfachten Maßnahmen verbessert werden.

Eine weitere aufwands- und zeitgünstige Verbesserung der Erreichbarkeit von Bushaltestellen ist eine Nachrüstung von Haltestellen mit Auffindestreifen. Das soll für Bushaltestellen, die keinen Auffindestreifen aufweisen und in den nächsten Jahren nicht umgebaut werden, gelten. Das betrifft nach derzeitigem Datenbestand insgesamt 527 Halteplätze (siehe Tabelle 4). Voraussetzung dafür ist eine geeignete Oberfläche (gebunden, z. B. Pflaster oder Asphalt). Die dafür geeigneten Haltestellen sind zu ermitteln und anschließend mit Auffindestreifen zu versehen. Sollte eine Priorisierung notwendig werden, ist diese anhand der Ausbaustufe vorzunehmen.

- 7 -

Tabelle 4 Nachrüstprogramm Bodenindikatoren

Haltestellen Bus mit infrage kommender Nachrüstung für Bodenindikatoren, Vor-Ort-Prüfung erforderlich (kein Auffindestreifen vorhanden und kein mittelfristiger Haltestellenausbau vorgesehen):	
Ausbaustufe 1	67
Ausbaustufe 2	287
Ausbaustufe 3	209

3. Fahrzeuge

Straßenbahn- und Busfahrzeuge im Linienverkehr sollen vollständig barrierefreie Haltestellen anfahren können. Sie ermöglichen einen selbständigen Zugang für alle Fahrgäste ohne Anmeldung und i. d. R. ohne Hilfe des Fahrers. Bei eingeschränkt barrierefreien Haltestellen wird ein Zugang ohne Anmeldung und mit Hilfe des Fahrers ermöglicht. Dazu sind folgende Fahrzeugtechnischen Voraussetzungen sicherzustellen:



- Gewährleistung Restspaltbreite und Reststufenhöhe gemäß DIN 18040, Teil 3 bei vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen,
- Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen bei allen Fahrzeugen,
- Ausreichend Platz für Rollstühle/Multifunktionsflächen
 - Straßenbahn: mindestens zwei Bereiche mit jeweils zwei Plätzen je 1,30 m x 0,80 m und verbesserte Orientierung/Ausweisung,
 - Gelenkbus und Standardbus: Aufstell-/Multifunktionsfläche $\geq 1,30 \text{ m} \times 1,60 \text{ m}$, davon mindestens ein Rollstuhlplatz,
 - Fahrzeuge kleiner als Standardbus: ein Platz.

4. Information








Die Information durch die Verkehrsunternehmen und den VVO ist barrierefrei nutzbar. Zu den aktuell verfügbaren Verbindungen sind spezielle Auskünfte für Menschen mit Behinderungen bereit zu stellen. Für Blinde sind zusätzlich spezielle Informationsmöglichkeiten anzubieten. Grundsätzlich ist bei der Information das 2-Sinne-Prinzip anzuwenden.

Anlage 24 – Weitere Vorhaben des Infrastrukturprogrammes (Übergangsstellen siehe Anlage 12, P+R/ B+R siehe Anlage 13)

24.1 ÖPNV-Haltestellen

Standort/ Haltestelle	Verkehrsmittel
Realisierung 2016 bis 2018	
Diera-Zehren, Erneuerung 3 Haltestellen	
Dresden, Verbesserung Kundeninformation an ÖPNV-Zugangsstellen	 
Dürröhrsdorf Wendepplatz	
Freital, Erneuerung 6 Haltestellen	
Status: Entwurfsplanung	
Bannewitz, Erneuerung 3 Haltestellen	
Dresden, Erneuerung 9 Haltestellen	 
Nossen, Markt	
Status: Vorplanung	
Radebeul, Erneuerung 3 Haltestellen	 
Riesa, Erneuerung 2 Haltestellen	

24.2 Personenfähren – barrierefreie Zuwegung

Standort	Verkehrsmittel
Niederlommatszsch/ Diesbar-Seußlitz	
Dresden, Tolkewitz/ Niederpoyritz	
Ausbauprogramm der OVPS	
Postelwitz/ Krippen (barrierefrei ab 2019)	
Schmilka/ Hirschmühle (barrierefrei ab 2020)	
Wehlen Markt/ Bahnhof (barrierefrei ab 2021)	
Pirna Elbeparkplatz/ Pirna-Copitz (barrierefrei ab 2022)	
Die Fähren Schöna/ Hrensko, Bad Schandau Bahnhof/ Elbkai, Königstein/ Halbestadt und Heidenau/ Birkwitz wurden im Rahmen dieses Programmes bereits barrierefrei ausgebaut.	

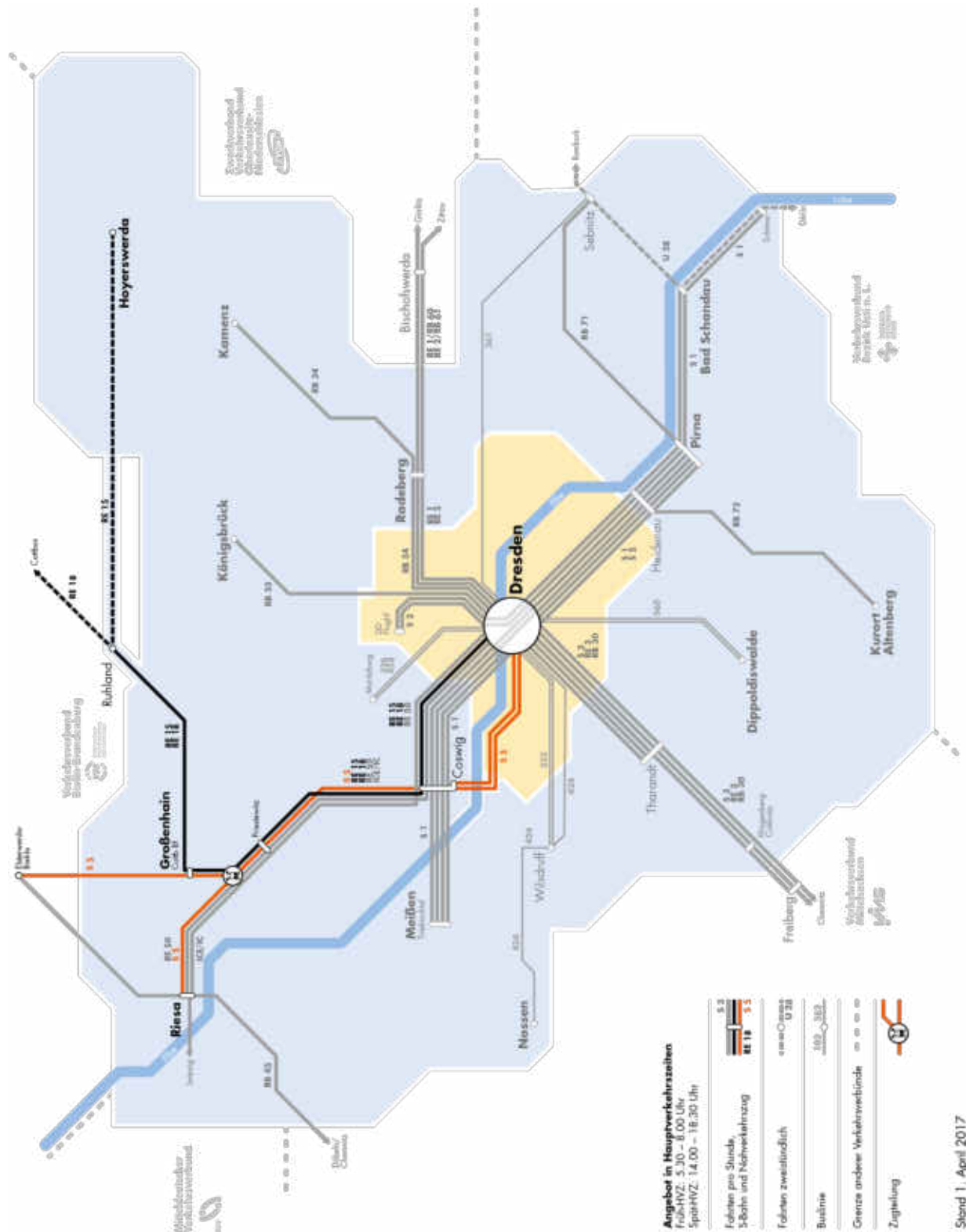
24.3- Maßnahmen im SPNV-Streckennetz Neubau bzw. Erneuerung von Verkehrsstationen/ barrierefreie Bahnsteiganlagen

Verkehrsstation	Reisende täglich *	Bemerkung
Dresden Mitte	5.750	Erneuerung Eingangsbereich
Dresden Albertstadt	Prognose 1.800	
Königstein	1.150	
Kurort Rathen	1.140	
Großenhain Cottb. Bf	1.000	Finanzierung aus LuFV
Arnsdorf	860	barrierefreier Zugang
Dresden Industriegelände	790	
Stadt Wehlen	790	
Hoyerswerda	590	
Schöna	490	
Ottendorf-Okrilla Süd	480	
Neustadt/ Sa.	470	nur Inselbahnsteig
Coswig	Bahnsteig 5: 430	Erneuerung Bahnsteig 5
Geising	380	
Dresden Cossebaude	320	
Ottendorf-Okrilla Hp	310	
Schmilka-Hirschmühle	280	
Radebeul Naundorf	250	
Bischheim-Gersdorf	240	
Weixdorf	230	
Lauta	220	
Gröditz	210	
Niederau	210	
Dresden Cotta	200	
Weixdorf Bad	200	
Glaubitz	190	Finanzierung durch VDE Nr. 9
Krippen	170	
Dresden Stetzsch	160	
Pirna Copitz	130	
Dresden-Friedrichstadt	110	
Laußnitz	110	
Hermisdorf	100	
Oberschlottwitz	100	Verlegung Haltepunkt
Obervogelgesang	100	
Dresden Niederwartha	100	
Kleinröhrsdorf	60	
Antigraffitiprogramm		
Fahrzeitreduzierung Müglitztalbahn		BÜ-Maßnahmen
Erneuerung Fahrgastinformationsanlagen S-Bahn Dresden		
Anschlusssicherung Sebnitz		

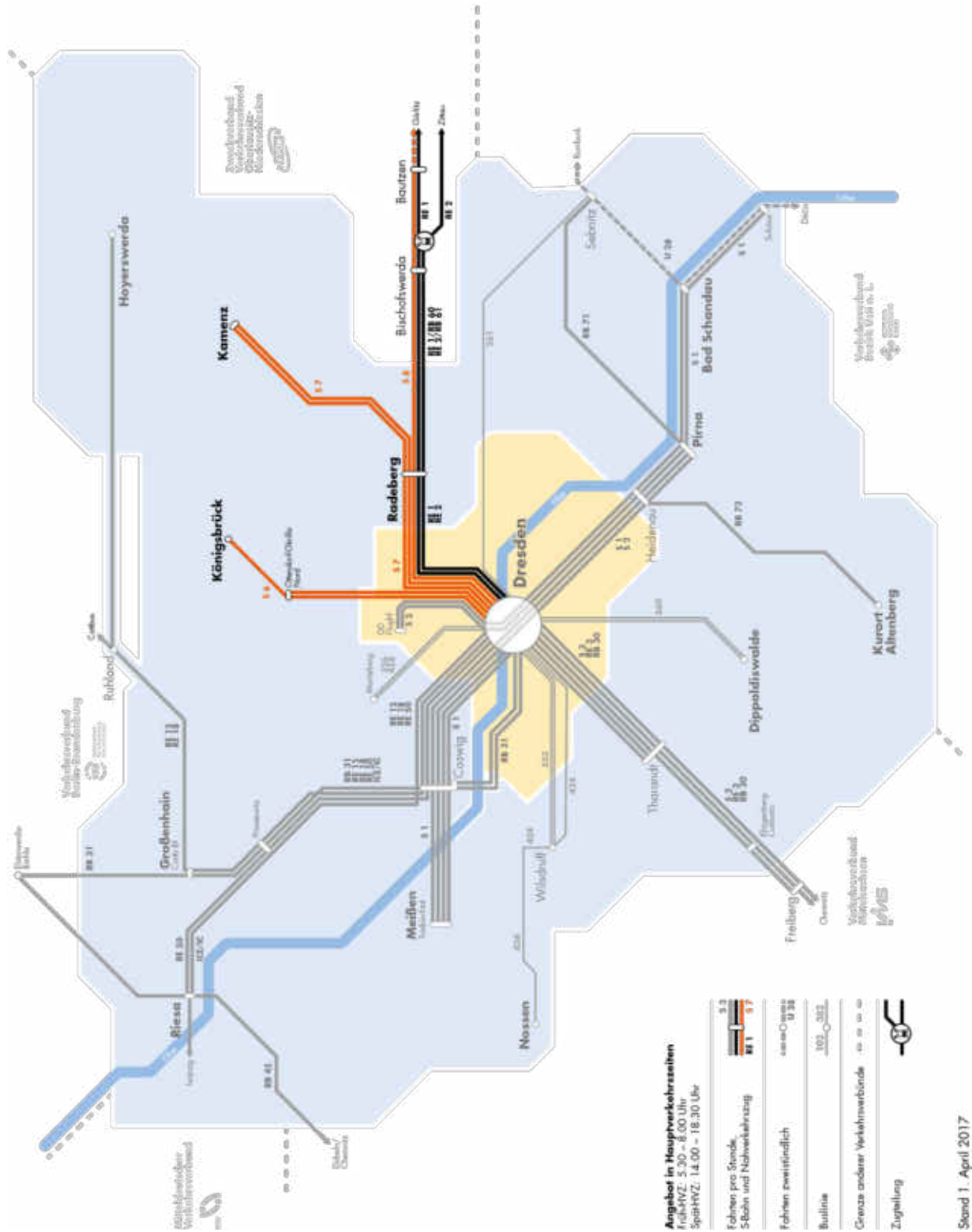
* tägliche Ein- und Aussteiger Mo-Fr 2015

Anlage 25 – Ausblick Fokusthemen der zukünftigen SPNV-Entwicklung

25.1 Fokusthema S-Bahn Elbe-Elster



25.2 Fokusthema S-Bahn Elbe-Lausitz





**WALZEN- UND
HANDFORMGUSS**

Ein Unternehmen der
**DIHAG
HOLDING**

START WALZENGUSS HANDFORMGUSS FORSCHUNG & ENTWICKLUNG PRODUKTION **UNTERNEHMEN**



MAXIMUM PERFORMANCE IM GUSS

> [Imagebroschüre downloaden](#)

> [Zu Ihrem Ansprechpartner](#)

COSWIG steht für erstklassigen Walzen- und Handformguss sowie innov Engineering. Wir entwickeln und fertigen seit über 120 Jahren anspruch Gussteile für unterschiedliche Branchen und Aufgaben. Mit einer Produktionskapazität von 40.000 Tonnen im Jahr und über 260 qualifizierte Facharbeitern sind wir ein starker und zuverlässiger Partner für neuartige Herausforderungen aller Größenordnungen. Weltweit.

Innovation treibt COSWIG an: Mit einer eigenen Forschungsabteilung und in Kooperation mit Forschungseinrichtungen verschieben wir die Grenzen im Walz- und Handformguss jeden Tag weiter. Mit fundierter Engineering-Kompetenz setzen unsere Innovationen in handfeste Vorteile für unsere Kunden um.

Flexibilität für unterschiedliche Aufgabe: COSWIG ist der Experte für Walz- und Handformguss. Mit unserem Know-how können wir flexibel auf die Anforderungen unserer Kunden reagieren und Probleme zuverlässig lösen. Führende Unternehmen unterschiedlicher Branchen aus aller Welt vertrauen auf die Ingenieure und Facharbeiter von COSWIG. Dazu zählen Stahl- und Walzwerke, Hüttenwerke sowie Hersteller von Windenergieanlagen, Druckmaschinen, Mahl- und Zerkleinerungsmaschinen und Maschinenbauer verschiedener Bereiche.

Leistungsstärke im Guss: COSWIG ist eine der modernsten Gießereien in Europa. Mit einer jährlichen Produktionskapazität von 40.000 Tonnen und einem Stückgewicht bis zu 55 Tonnen Rohmasse ist COSWIG für jeden Kundenwunsch gerüstet. Das Qualitätsniveau unserer Gussprodukte basiert seit mehr als einem Jahrzehnt auf einem zertifizierten Qualitätsmanagement.

Präzision in der Bearbeitung: COSWIG setzt Maßstäbe in der Exaktheit und Verarbeitungsqualität der Walzen und Spezialbauteile. Mit CNC-Bearbeitungs-

Anlage 99

WIKIPEDIA

Suburban (Begriffsklärung)

Suburban steht für:

- den Randbereich einer Stadt und ihrer Vorstädte betreffend, siehe Suburbanisierung
- Suburban (Zeitschrift), deutsche Fachzeitschrift für Stadtforschung
- Suburban Motor Car Company, ehemaliger US-amerikanischer Automobilhersteller
- Chevrolet Suburban, US-amerikanischer Geländewagen von General Motors (seit 1933)
- DeSoto Suburban, US-amerikanische Limousine der Chrysler Corporation (1946–1954)



Dies ist eine **Begriffsklärungsseite** zur Unterscheidung mehrerer mit demselben Wort bezeichneter Begriffe.

Abgerufen von „[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Suburban_\(Begriffsklärung\)&oldid=186629251](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Suburban_(Begriffsklärung)&oldid=186629251)“

Diese Seite wurde zuletzt am 16. März 2019 um 10:43 Uhr bearbeitet.

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden. Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.

Seniorenwohnpark Spitzgrund die Wohnungsgenossenschaft Coswig geht neue Wege

Wir, die Wohnungsgenossenschaft Coswig/Sachsen eG, sind das größte Coswiger Wohnungsunternehmen, vermieten über 3.200 Wohnungen in Coswig und Weinböhla und möchten Ihr Partner in Sachen Wohnen sein. Im Jahr 2016 eröffnete der „Seniorenwohnpark Spitzgrund“, welcher ca. 180 seniorengerecht und barrierefrei gestaltete Wohnungen in einem durchdacht konzipierten Wohnensemble bietet.

Der Seniorenwohnpark Spitzgrund ist keine Pflegeeinrichtung, bietet aber mehr als nur betreutes Wohnen.

In eine parkähnliche Gestaltung integrieren sich drei Gebäude. Das Zusammenspiel von Gebäude-Architektur, Pflanzen und einer Teichanlage mit Wasserspiel verleiht dem Wohnpark seinen unverwechselbaren Charakter.



Hier finden Sie 1- bis 3-Raum-Wohnungen mit Größen von ca. 43 bis 90 Quadratmetern vor. [Beispielgrundrisse](#)

Die Wohnungen sind so gestaltet, dass ihre Bewohner sich auch mit technischen Hilfsmitteln wie zum Beispiel Rollatoren bequem und sicher in ihren eigenen vier Wänden bewegen können. Darüber hinaus sind auch einige Wohnungen rollstuhlgerecht gestaltet und entsprechend ausgestattet. Alle Wohnungen verfügen über einen barrierefreien Zugang mittels Aufzug. Eine Besonderheit bildet die Verfügbarkeit von Tiefgaragenstellplätzen in jedem Haus. Der Verzicht auf Schwellen in der Wohnung, ausreichend breite Türdurchgänge, aber auch bodengleiche Duschen in den großzügig bemessenen Bädern stellen sicher, dass die eigenen vier Wände selbst im höheren Alter noch ein bequemes und zugleich sicheres Zuhause bilden. Große Fensterflächen sollen stets ausreichend Tageslicht in die hell gestalteten Räume lassen. Balkone und Terrassen an jeder Wohnung, die Fußbodenheizung in allen Räumen aber auch Hausnotruf und Rauchmelder sorgen dafür, dass man sich rundum wohl und sicher fühlen kann. Jedes Haus verfügt zudem über ein separates Wannenbad für medizinische Vollbäder.

In den kleinen Zweiraumwohnungen von 43 bis 50 Quadratmetern finden alleinstehende Bewohner den Anschluss an die Seniorengemeinschaft und genießen einen erfüllten Lebensabend.

Da die Bewohner des Seniorenwohnparks bis ins hohe Alter gesund und vital bleiben sollen, richteten wir zudem einen gemeinschaftlichen Fitnessraum sowie ein Schwimmbad ein. Diese, aber auch der Begegnungsraum für Festlichkeiten oder gemeinsames Beisammensein stehen allen Bewohnern des Seniorenwohnparks zur Verfügung. Jedes Haus verfügt außerdem über eine gemeinschaftliche Dachterrasse sowie Zugang zur liebevoll gestalteten Parkanlage mit dem Teich. Bei vielen Verrichtungen des täglichen Lebens stehen den Wohnungsnutzern speziell geschulte Ansprechpartner mit Rat und Tat zur Seite. Diese Mitarbeiter sind Bestandteil des Wohnkonzeptes und stehen ausschließlich den Bewohnern des Seniorenwohnparks zur Verfügung. Für diese können sie Behördengänge oder auch die Teilnahme an Veranstaltungen organisieren, bei der Beantragung von Hilfe- oder Betreuungsleistungen helfen oder kleinere Reparaturarbeiten in der Wohnung durchführen. Jeder Wohnungsnutzer hat natürlich die Möglichkeit, sich über alle angebotenen Grundleistungen hinaus professionelle Betreuungs- und Pflegedienstleistungen ins Haus zu holen.

Gesprächsvermerk

Teilnehmer: Frau Tobler – Wohnbau- und Verwaltungs-GmbH Coswig

Telefonnr.: 03523/ 8170

Zeitpunkt: 03.05.2021 11:56 Uhr

Dauer: 03:31 min.

Inhalt:

- Nachfrage bzgl. Wohnanlage 50 + und AWiG- Wohngruppe
- sien nur noch normale Wohnungen, kein betreutes Wohnen

Coswig, 03.05.2021 12:06 Uhr

Gesprächsvermerk

Teilnehmer: Herr Thomeit Kreisentwicklung Kreis Meißen

Telefonnr.: 03522/ 3032411

Zeitpunkt: 23.04.2021 11:48 Uhr

Dauer: 06:53 min.

Inhalt:

-Nachfrage wegen Verkehrsvertrag Straßenbahnlinie 4

-jetziger Vertrag von Herbst 2010, gültig seit 01.01.2011 bis Dezember 2021

-im Herbst dieses Jahrs neue Verhandlungen für neuen Vertrag ab
01.01.2022 für wieder min. 10 Jahre

-Linie 4 bleibt auf jeden Fall, Abschaffung wäre auch mit Rückzahlungen von
Fördergeldern an Freistaat bzw. EU verbunden

-Linie 4 sei stark abhängig von Fördergeldern, da keine hohen Fahrgastzahlen

Coswig, 23.04.2021 12:09 Uhr

Gesprächsvermerk

Teilnehmer: Herr Weig – Mitarbeiter Pro Contain

Telefonnr.: 015259206490

Zeitpunkt: 28.04.2021 11:43 Uhr

Dauer: 03:54 min.

Inhalt:

-Nachfrage Anzahl Mitarbeiter am Standort Coswig

-Auskunft: ca. 180 Mitarbeiter

-Nachfrage Produktionsschwerpunkt

-Auskunft: - Container und Containergebäude aus möglichst emissionsarmen
Baustoffen

Coswig, 28.04.2021 10:50 Uhr