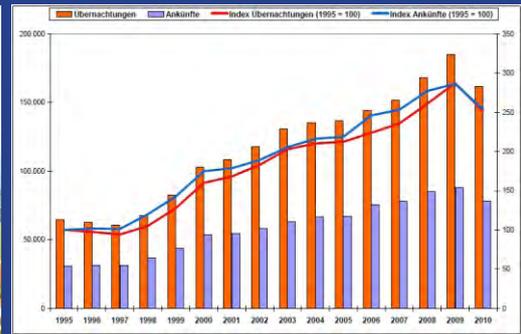
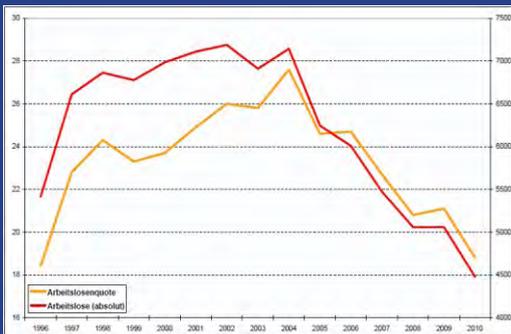


Große Kreisstadt Görlitz

Integriertes Stadtentwicklungskonzept



Fachkonzepte
Umwelt, Wirtschaft und Verkehr

Fortschreibung 2011



Stadt Görlitz

Inhalt

	Vorwort	
1	Umwelt	
1.1	Umwelt, Siedlungs- und Agrarentwicklung	2
1.2	Lärmschutz	3
1.3	Luftreinhaltung	4
1.4	Hochwasserschutz	5
1.5	Stadtklima	6
1.6	Klimaschutz	6
1.7	Konzeption: Fachliche Ziele und Maßnahmen im Bereich Umwelt	9
2	Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Handel und Tourismus	
2.1	Wirtschaft und Arbeitsmarkt	10
2.2	Einzelhandel	13
2.3	Tourismus	17
2.4	Prognose	20
2.5	Konzeption: Fachliche Ziele und Maßnahmen im Bereich Wirtschaft	22
3	Verkehr	
3.1	Übergeordnete Verkehrsverbindungen	24
3.2	Mobilität und Verkehrsmittelwahl	24
3.3	Innerörtlicher Verkehr	25
3.4	Fazit Verkehr	27
3.5	Prognose	27
3.6	Konzeption: Fachliche Ziele und Maßnahmen im Bereich Verkehr	28

Vorwort

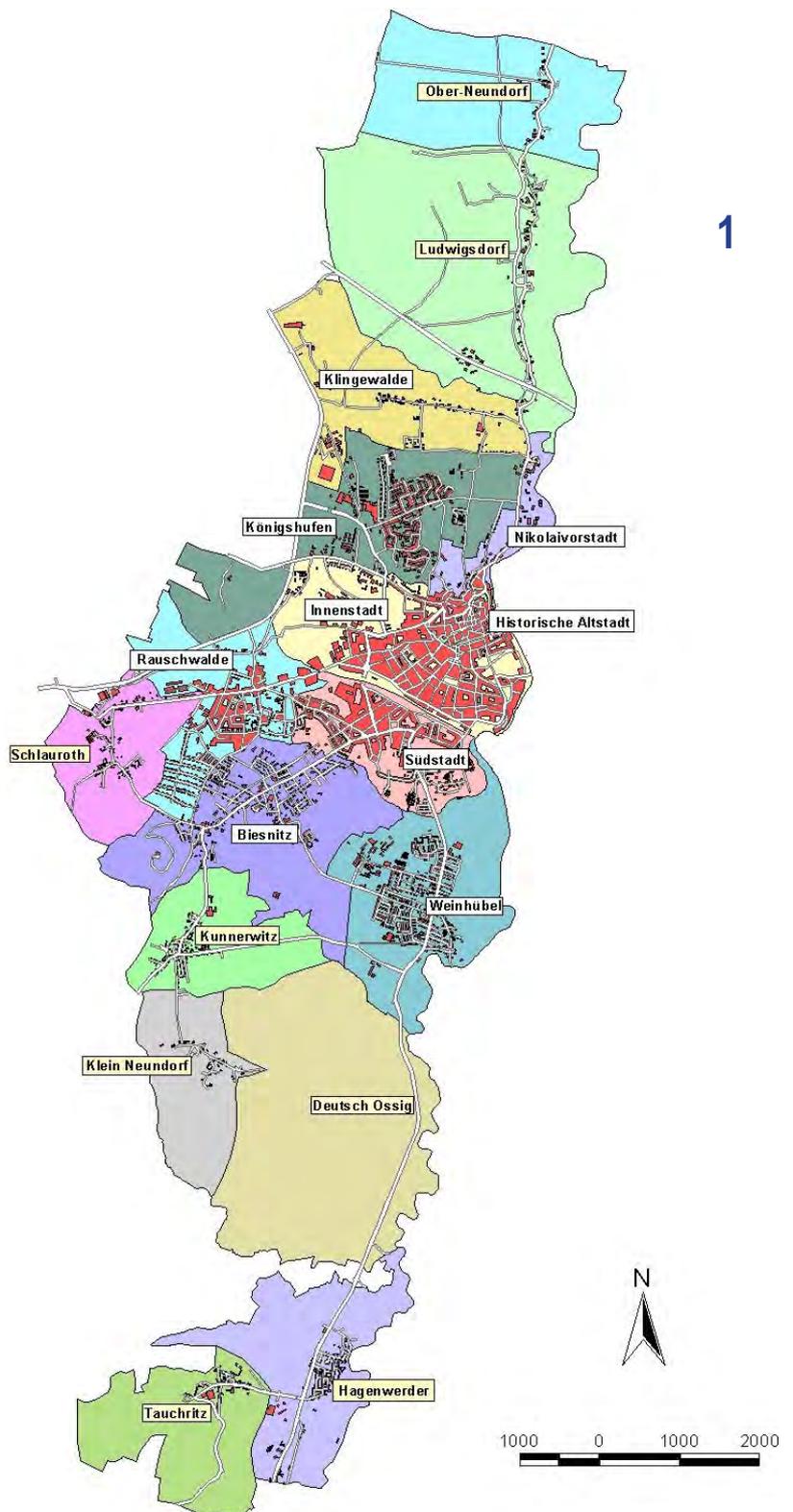
Vor dem Hintergrund sich abzeichnender demographischer Veränderungen und erforderlicher Stadtumbaumaßnahmen wurde im Jahr 2001 durch die Stadtverwaltung ein **Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)** erstellt und durch den Stadtrat beschlossen. Allein wegen der hohen Dynamik der Bevölkerungsentwicklung hat sich mittlerweile ein Fortschreibungsbedarf ergeben. Daher befindet sich das INSEK der Stadt Görlitz in Überarbeitung.

Basierend auf einer Vielzahl von fachbezogenen Datenmaterialien ist das vorrangige Ziel des INSEK die Darstellung einer fachübergreifenden Strategie für die Entwicklung der Stadt, nicht zuletzt auch um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Dabei sind die stadtentwicklungsrelevanten Informationen in ihrer Genauigkeit dem Maßstab der gesamtstädtischen Betrachtung anzupassen, um eine Gesamtschau zu gewährleisten. Dies erfordert auch eine Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Teilräumen der Stadt. Objektkonkrete Aussagen sind dagegen nicht Bestandteil des INSEK.

Zwischenzeitlich fand für den Typ der gesamtstädtischen Stadtumbauplanung auch der Begriff des **Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (SEKO)** Verwendung. Allerdings wurde das Verhältnis zwischen SEKO und INSEK neu definiert, so dass SEKOs nun die aus dem gesamtstädtischen INSEK abgeleitete Teilgebietsplanungen bzw. Fördergebietskonzepte sind.

Das Planungsinstrument des INSEK ist auf Ebene des Freistaates im Landesentwicklungsplan verankert, ebenso wie im Baugesetzbuch. Die Integrierten Stadtentwicklungskonzepte gelten darüber hinaus als wesentliche planerische Grundlage für die Gewährung von Städtebaufördermitteln.

Die vorliegende Broschüre gibt in der gebotenen Kürze und in Auszügen den gegenwärtigen Stand der Fortschreibung des INSEK der Stadt Görlitz wieder und dient damit auch der Bürgerinformation. Dargestellt werden die Fachkonzepte Umwelt, Wirtschaft, und Verkehr. Hingewiesen sei darauf, dass auch die Fachkonzepte Demographie, Städtebau und Denkmalschutz, Wohnen bereits als Broschüre veröffentlicht wurden.



Impressum

Herausgeber: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, **Auflage:** 1.000, **Text und Grafik:** Franz-Josef Keul, Fabian Heimann, **Layout:** Fabian Heimann
Stand: August 2011

Ansprechpartner: Stadt Görlitz, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Franz-Josef Keul, Tel. 03581/671810, E-Mail: fj.keul@goerlitz.de

1 Umwelt

1.1 Umwelt, Siedlungs- und Agrarentwicklung

Die historische Siedlungsentwicklung ging auch in Görlitz mit dem Verbrauch von **Landschaft** einher. Sobald die technischen Möglichkeiten bestanden, wurde in das natürliche Umfeld eingegriffen. Als ökologisch positiver Seiteneffekt führte allerdings die Eigenart der Siedlungsentwicklung von Görlitz zu einer relativ kompakten Stadtstruktur, welche den Landschaftsverbrauch begrenzt.

Neben der Siedlungstätigkeit prägt der Mensch den Raum in flächenhafter Weise durch die Land- und Forstwirtschaft. Hierzu wurde der ursprüngliche mitteleuropäische Laubmischwald weitestgehend beseitigt. An seine Stelle traten unter anderem Ackerflächen, welche mit der Zeit größer wurden. Zu DDR-Zeiten wurden die Parzellen im Rahmen der Kollektivierung zusammengelegt, so dass große Schläge eine Monostrukturierung der Kulturlandschaft bewirkten. Gleichzeitig wurden Gewässer im Zuge von massiven Meliorationsprogrammen von der Ackeroberfläche beseitigt (Verrohrung). Dieses Ausräumen der Landschaft, das Beseitigen der natürlichen Strukturen und Gehölze sowie der Anbau von Monokulturen führten nicht nur zu Habitatverlusten, sondern auch zum Verlust von landschaftlicher Vielfalt und zu Schäden am Boden durch linien- und flächenhafte Erosion.

Der **Boden** übernimmt viele wichtige Funktionen, wie die Speicherung von Wasser, die Aufnahme und Filterung von Niederschlag sowie die Bereitstellung von „Verdunstungskühle“ für das Stadtklima. Urbane Böden unterscheiden sich deutlich von denen der Umgebung, sie sind häufig verdichtet oder ganz versiegelt, schadstoffbelastet, von diversen Medien durchzogen und dadurch ihrer oben genannten Eigenschaften teilweise beraubt. In den kompakt bebauten Gebieten schätzt man, dass >70% der Oberflächen von Görlitz versiegelt sind. In diesen Bereichen ist die Versickerung von Niederschlagswasser eingeschränkt und durch die größere Menge an Oberflächenwasser steigt die Gefahr von Hochwassern an. Viele Böden sind dunkel versiegelt, heizen dadurch die umgebende Luft auf und beeinflussen somit das Stadtklima negativ. Böden können durch den Eintrag von **Schadstoffen** kontaminiert werden. Nach dem Sächsischen Altlastenkataster gibt es 158 potenziell belastete Standorte in Görlitz. Diese Verdachtsflächen werden bei Gefahren für die menschliche Gesundheit oder das Grundwasser sowie bei weiterem Bedarf genauer nach Schadstoffen untersucht.

Auf natürlichen Böden sickert das **Wasser** bei Niederschlag ein, passiert den Bodenkörper, nimmt Mineralstoffe auf und kommt nach Tagen oder Wochen im Grundwasser an. Regnet es lange und ausgiebig, fließt ein Teil des Wassers dem Relief folgend oberirdisch ab, nimmt eventuell Bodenbestandteile mit und gelangt schließlich in einen Fluss oder See. Auf natürlichem Boden verdunstet Feuchtigkeit und kühlt somit die umgebende Luft. Dieser natürliche Wasserkreislauf funktioniert auf urbanen Böden nur eingeschränkt, das meiste Niederschlagswasser fließt schnell oberirdisch ab und füllt Gewässer mit viel mehr Wasser, als diese aufnehmen können und sorgt somit für Überschwemmungen.

In Görlitz gibt es noch einige **naturnahe Fließgewässer**, allerdings nicht innerhalb der Bebauung bis 1918.

Fließgewässer sind **komplexe Ökosysteme** und prägen unsere Landschaft. Infolge der Beeinflussung durch Siedlungsentwicklung und intensive Flächennutzung wurde oftmals der ursprüngliche Zustand verändert. Begradigungen, Uferverbauungen, Abwassereinleitungen, Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft belasten diese Gewässer. Bächen und Flüssen ihren für ihre natürliche Dynamik notwendigen Raum zu belassen oder zurückzugeben, bringt langfristig Vorteile: materiell, finanziell, ökologisch, klimatisch, ästhetisch. In der kompakt bebauten Görlitzer Innenstadt ist dies kaum möglich, lediglich an der Neiße besteht diesbezüglich derzeit die Chance des Rückbaus einer Industriebrache.

Oberirdisch fließenden Gewässern ist per Gesetz inzwischen ein beidseitiger Gewässerrandstreifen von je 5 (im Innenbereich) bzw. 10 m (im Außenbereich) zu gewähren (SächsWG § 50), der zur Verbesserung der ökologischen Funktion der Gewässer dient. Dass diese Grenzen knapp bemessen sind, zeigte sich in der Vergangenheit besonders im Agrarraum Ludwigsdorf, hier wurden in der Vergangenheit die kleinen Fließgewässer teilweise melioriert oder kanalisiert, um große, zusammenhängende Ackerflächen zu erzielen. Die alten Abflussbahnen der heute verrohrten Gewässer nehmen während der Schneeschmelze und nach Starkregenereignissen das anfallende Wasser auf, was zu einer starken Erosion und zur Verschlammung an einigen Stellen der Ortschaft führte. Seit 2004 kam es in Ludwigsdorf bereits zu mehreren **Schlammfluten** aus dem Agrarraum, was zwar zu ersten Maßnahmen führte, die Gesamtproblematik aber kaum lösen kann. Auch im Zusammenhang mit den nach

aktuellen Klimaprognosen zu erwartenden Starkniederschlägen in der Region sind hier Schutzmaßnahmen erforderlich, die sich weniger auf vorhandene Gewässer als vielmehr auf den Agrarraum und somit die Hochwasserentstehungsgebiete beziehen.

Flora und Fauna übernehmen wichtige Funktionen in der Stadt. Parkanlagen, Kleingärten und andere innerstädtische Grünzüge sind einerseits Lebensräume von Pflanzen und Tieren und andererseits Erholungsorte für die Bewohner einer Stadt. Für Görlitz ist in diesem Zusammenhang eine bessere Vernetzung der Grünräume anzustreben, da durchgängige Freiräume bei gleicher Flächengröße deutlich bessere Wirkungen erzielen als einzelne Inselflächen. Allerdings existiert nach gegenwärtigem Kenntnisstand weder für die Flora noch für die Fauna eine Übersicht über die im Stadtgebiet vorkommenden Arten.

Um Flora und Fauna zu schützen, ermöglicht der Gesetzgeber die Ausweisung von **Schutzgebieten**. Von den 6.722 ha Görlitzer Gesamtfläche stehen gegenwärtig 5,25 % in Form vom Landschaftsschutzgebiet „Neißeau“ (3,87 %), dem Naturschutzgebiet „Landeskrone“ (1,23 %) und Flächennaturdenkmalen (0,15 %) unter Schutz. Hinzu kommen noch 15 Naturdenkmale und 113 geschützte Biotope nach § 26 BNatSchG. Zusammen mit Parkanlagen, Kleingartengebieten und Wohngrün bilden diese Freiraumstrukturen einen gewissen Ausgleich zur kompakt bebauten Stadt und sind z. B. auch als „weicher“ Faktor bei der Wahl des konkreten Wohnstandortes im Stadtgefüge nicht zu unterschätzen. Funktionierende Grün- und Freiraumstrukturen in Wohnnähe erhöhen die Wohnqualität und minimieren den Bedarf, die Stadt zum Zweck der Naherholung zu verlassen.

Naturschutzgebiet Landeskrone



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

1.2 Lärmschutz

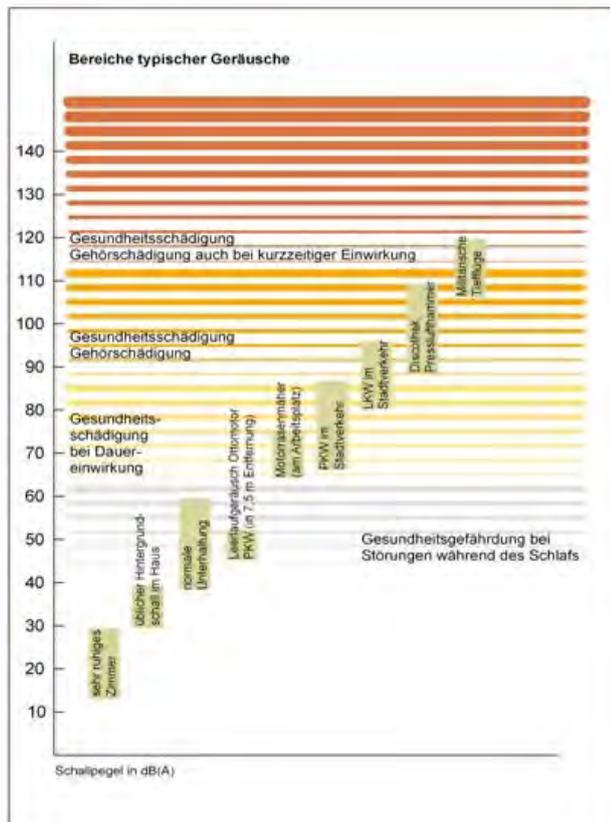
Lärm wird als schädigender und störender Schall bezeichnet und mit einer logarithmischen Skala (Dezibel (A)-Skala) angegeben. Eine Zunahme der Schallemissionen um 3 dB(A) bedeutet eine Verdopplung der Schalleistung.

Eine Zunahme um 10 dB(A) wirkt sich für einen Menschen als Verdopplung der wahrgenommenen Lautstärke aus. Ab 55 dB(A) kann Lärm als Störung empfunden werden und mit zunehmender Lautstärke den menschlichen Organismus schädigen.

Die Belastung eines Standortes mit Lärm ist ein wesentlicher Aspekt der Wohn-Zufriedenheit. **Straßenverkehrslärm** verursacht keine Hörschädigungen, sondern üblicherweise Veränderungen außerhalb des Hörorgans: Stress, Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Magengeschwüre, Verminderung des geistigen und körperlichen Leistungsvermögens. Lärmbelastungen über 65 dB(A) werden als gesundheitsschädigend eingestuft. Hauptverursacher gesundheitsschädigenden Lärms ist der Verkehr, im Falle von Görlitz der Straßenverkehr.

3

Lärmquellen und Pegel



Quelle: Bundesumweltamt 2007

Lärmsituation in Görlitz

Der Schallimmissionsplan der Stadt Görlitz für das Prognosejahr 2010 zeigt, dass durch die kompakte Bebauung und die hohe Verkehrsbelegung das als gesundheitsgefährdend anerkannte Wertepaar Tag/Nacht von 65/55 dB(A) in weiten Bereichen des Straßenraums überschritten wird. Andererseits gibt es in Görlitz aufgrund der geschlossenen Blockrandbebauung ruhige Innenhöfe und in den letzten Jahren wurden durch Belagswechsel und Geschwindigkeitsreduktionen deutliche Lärminderungen erreicht. Auch der Abriss von Gebäudefluchten kann Lärm reduzieren, zumindest für die Straße selbst, allerdings geht dies dann auf Kosten des Quartierinnenhofes. Der mit Abstand höchste Wert auf einer für 50 km/h zugelassenen Straße wird mit 85,8 dB(A) auf der Jakobstraße im Abschnitt zwischen Schul- und Hospitalstraße erreicht. Die oben beschriebenen Maßnahmen zum Lärmschutz bewirken eine Verbesserung der örtlichen Wohnqualitäten und haben Einfluss auf die Wohnungsnachfrage. Wer die Wahl zwischen einem lauten oder ruhigen Wohnumfeld hat, wird sich bei ansonsten vergleichbaren Ausgangsbedingungen für die ruhige Wohnlage entscheiden.

Lärmaktionsplan

Der Paragraph 47 des Bundesimmissionsschutzgesetzes regelt die Lärmaktionsplanung für die Gemeinden. Diese müssen Lärmaktionspläne aufstellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Mio. Kfz/Jahr.

In Görlitz wurden 2007 zwei Straßenabschnitte kartiert, bei denen der genannte Schwellenwert überschritten ist. Es handelt sich um den Verlauf der B99 vom Brautwiesenplatz bis zur B6 und die Reichenbacher Straße von der Friedrich-Naumann-Straße bis zur Reichertstraße. Nicht außer Acht gelassen werden darf, dass bereits nach dem 1999er Schallimmissionsplan Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für einen Großteil der Straßen der Innenstadt und ausgewählte Straßen in anderen Stadtgebieten bestehen. Deshalb soll der aufzustellende Lärmaktionsplan nicht nur auf die in der Voruntersuchung kartierten Straßenzüge begrenzt werden.

1.3 Luftreinhaltung

Im Gegensatz zum Lärm ist Feinstaub nicht spürbar, sichtbare Partikel besitzen bereits eine Größenordnung, die nicht mehr zum Feinstaub zählen. **Feinstaub** stammt aus natürlichen (Kleinstlebewesen, Pollenflug, Vulkanausbrüche, Waldbrände, Erosion, Ozeane) und anthropogenen Quellen (Industrie, Feuerungsanlagen, Schüttgutumschlag, Verkehr und Landwirtschaft). Die anthropogen erhöhte Staubkonzentration in der Luft trägt wegen ihrer Toxizität auf vielfältige Weise zur Umweltbelastung bei durch den permanenten Eintrag in Böden, Gewässer, Vegetationsbestände, den Eingang in die Nahrungskette, durch Schäden an der menschlichen Gesundheit. Im Vergleich zum natürlichen Staub enthält anthropogen erzeugter Staub einen sehr hohen Anteil an ultrafeinen Partikeln.

Gesundheitliche Folgen von Luftverschmutzung

Je kleiner die Partikel sind, desto größer ist ihre Risikowirkung auf die menschliche Gesundheit, da kleine Partikel tief in den Atemtrakt eindringen oder auch in den Blutkreislauf übergehen können. Es bestehen auch Zusammenhänge zwischen Feinstaubkonzentration in der Atemluft und verschlechterter Lungenfunktion und Erkrankungen der Atemwege.

Luftreinhalteplan

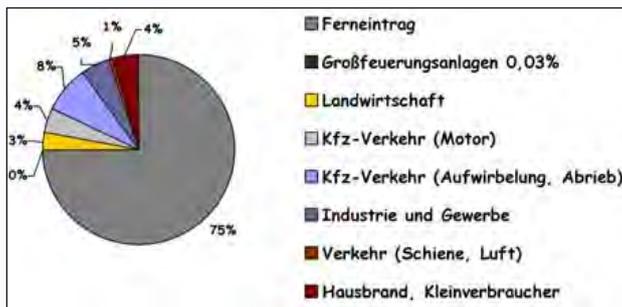
Nach Paragraph 47 im Bundesimmissionsschutzgesetz besteht die Verpflichtung, bei Überschreitung der zulässigen Anzahl von Grenzwertüberschreitungen (35) für Partikel PM_{10} einen Luftreinhalteplan zu erstellen. In Görlitz wurde ein solcher Luftreinhalteplan aufgrund von 43 gemessenen Überschreitungen in 2005 erforderlich. Im am 01.04. 2008 in Kraft getretenen Luftreinhalteplan der Stadt Görlitz werden die aktuelle Luftverschmutzung anhand des Emissionskatasters des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie und der Messwerte der Luftmessstation an der Zeppelinstraße analysiert und bewertet. Insgesamt wurde in den letzten Jahren der Tagesgrenzwert bei PM_{10} häufiger überschritten als zulässig, während bei den Jahresmittelgrenzwerten keine Überschreitungen erfolgten. Der Trend von 1999 bis 2007 geht dennoch hin zu einer Verringerung sowohl der Anzahl der Überschreitungstage als auch der Jahresmittelwerte.

Verursacher Luftschadstoffe

Aus der Verteilung der Verursacheranteile wird deutlich, dass ein Großteil der Belastung in Görlitz auf den Ferneintrag zurückgeht, so bei den Stickoxiden 21 % und beim Feinstaub sogar 75 %. Das heißt, dass die Quellen des Feinstaub-Eintrags i. W. außerhalb des Stadtgebiets liegen und nicht primär durch städtische Maßnahmen zu beeinflussen sind.

Vor allem das nahegelegene Heizkraftwerk im Stadtgebiet Zgorzelec ist als Verursacher von Luftbelastungen zu nennen. Dieses Kraftwerk wird derzeit umgebaut (Einbau Entstaubungsanlage), so dass sich dessen Emissionen künftig deutlich reduzieren werden (um voraussichtlich 90 %).

Verursacher von Feinstaubeträgen nach Görlitz



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

1.4 Hochwasserschutz

Görlitz grenzt auf einer Länge von 30 km Flusslauf an die Neiße, zu deren Einzugsgebiet der größte Teil des Stadtgebietes gehört. Insbesondere die Bereiche Altstadt und die dörflichen Siedlungen in der Neißeau sind durch Hochwasser gefährdet.

Die Pließnitz als Neißeazufluss mit dem größten Einzugsgebiet durchfließt städtisches Territorium nur auf kurzer Strecke und tagebaubedingt - durchweg im künstlichen Gerinne. Seit 2002 (01.11.) wird ein Teil ihres Wassers in den Berzdorfer See zu dessen Flutung geleitet.

Im Einzugsgebiet ist seit 2010 ein Hochwasserrückhaltebecken in Betrieb, um den Hochwasserscheitel der Pließnitz zu minimieren. Für Neiße und Pließnitz wurden in Görlitz zwei Überschwemmungsgebiete festgesetzt.

Die behördliche Zuständigkeit für Hochwasserbelange liegt bei der Unteren Wasserbehörde, welche im Landkreis eingeordnet ist. Im Zusammenwirken mit anderen Behörden wird an der Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen an der Neiße gemäß Hochwasserschutzkonzept gearbeitet. Durch die Steuerung im Rahmen städtischer Planungen kann ebenfalls auf die Hochwassersituation Einfluss genommen werden, indem die Abflussgeschwindigkeiten durch Renaturierung von Flussauen gesenkt und die Versiegelung des städtischen Bodens reduziert wird. In den aktuellen Planungsprozessen können zwar Landschaftsplanung, Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung die Entwicklungen der vergangenen Jahrhunderte nicht grundsätzlich rückgängig machen, aber es erfolgt in den letzten Jahren ein sensiblerer Umgang mit dieser Thematik.

Gestützt durch gesetzliche Vorgaben, wird heute auf die Neuausweisung von Bauflächen in Überschwemmungsgebieten verzichtet. So wurde das Bebauungsplanverfahren an der Uferstraße aufgehoben und im Bebauungsplan VEAG-Südgelände sollen die bebaubaren Flächen aufgrund des Überschwemmungsgebietes reduziert werden. Weiterhin wird in einigen Bebauungsplänen die Versickerung von Niederschlagswasser festgelegt, was allerdings aufgrund der Bodenbeschaffenheit im Gebiet der Stadt Görlitz nur in wenigen Bereichen möglich ist. Für Neiße und Pließnitz existieren aufeinander abgestimmte Hochwasserschutzkonzepte. Das Hochwasserschutzkonzept für die Neiße aus dem Jahr 2004 weist hochwassergefährdete Gebiete aus, die sich auf das Referenzhochwasser des Jahres 1981 beziehen und zeigt Maßnahmen zum Hochwasserschutz auf. Für die Neiße werden auf dem Gebiet der Stadt Görlitz 27 Einzelmaßnahmen benannt, um vor Schäden durch ein hundertjähriges Hochwasser zu schützen.

Überschwemmungen bei der Altstadtbrücke August 2010



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

1 Umwelt

6

1.5 Stadtklima

Stadtklima wird als gegenüber dem Umland verändertes Lokalklima definiert. Es unterscheidet sich vom Klima des unbebauten Umlandes in Abhängigkeit von der Jahreszeit und von bestimmten Wetterlagen - durch geringere Luftfeuchtigkeit, Wärmebelastung und Schwüle, höhere Schadstoffkonzentrationen mit Lufttrübung, geringere Luftzirkulation, vermehrte Niederschläge und verminderte UV-Einstrahlung.

Innerhalb der Stadt werden verschiedene Funktionsräume unterschieden (vgl. Karte S. 7). Bebaute Gebiete sind je nach Art und Dichte der Bebauung „Wirkungsräume“ mit entsprechenden klima- und lufthygienischen Belastungen, unbebaute Gebiete fungieren je nach Größe und Vegetation als „Ausgleichsräume“, die nachts Frischluft produzieren und deren klimaökologische Leistungen zum Abbau der Belastungen in den Wirkungsräumen führen. Stark durchgrünte Bebauungsstrukturen ohne Geschosswohnungsbau ergeben meist „Übergangsräume“. Zwischen den Ausgleichs- und Wirkungsräumen bestehen Wechselwirkungen durch Luftaustausch, wobei Luftbewegungen bei Windstille dem Relief folgen.

In Görlitz existieren zwei große Wärmeinseln: Alt- und Innenstadt sowie Königshufen. Im Vergleich der Abend- und Frühscene der Thermalbefliegung fällt auf, dass sich Königshufen im Gegensatz zur Alt- und Innenstadt nachts deutlich geringer abkühlt, was überwiegend am unterschiedlichen Wärmespeichervermögen der verwendeten Baustoffe in diesen Siedlungsbereichen liegt. Außerdem kann der Standort Königshufen von den umgebenden Ausgleichsräumen bei Windstille reliefbedingt schlecht mit Frischluft versorgt werden. Alle anderen bebauten Gebiete der Stadt mit Geschosswohnungsbau sind ebenfalls Wirkungsräume, jedoch nicht so hoch belastet wie die beiden vorgenannten.

1.6 Klimaschutz

Die Problematik des globalen Klimawandels und seine regionalen und lokalen Auswirkungen sind ein wichtiges Thema der kommenden Jahrzehnte. Es lässt sich nicht exakt angeben, wie stark die Auswirkungen auf die verschiedenen Daseinsbereiche tatsächlich sein werden, unter anderem deshalb, weil das auf die Abschwächung von Treibhauseffekt und Klimaerwärmung gerichtete politische Handeln sowohl Fortschritte als auch Rückschläge zeigt. In jedem Fall dürften die Auswirkungen gravierend sein.

Hauptverursacher für die Emission klimarelevanter Gase sind in Görlitz Energieerzeuger, Verkehr, Industrie und Gewerbe sowie die privaten Haushalte. Für die Entwicklung der Kohlendioxidemissionen gibt es Daten von 1998 bis 2005. Derzeit erfolgt eine erneute Erfassung der CO₂-Emissionen, deren Ergebnisse allerdings zum Zeitpunkt der Drucklegung noch nicht vorlagen.

Die im Zeitraum 1998 bis 2005 erzielte Emissionsminderung von insgesamt 201.827 t entspricht einer Verringerung von 37 % gegenüber dem Basisjahr 1998. Damit ist das Ziel der Stadt Görlitz, die Treibhausgase bis zum Jahr 2010 um 20 % zu senken, bereits erreicht. Der deutliche Rückgang der Emissionen ist auf die Modernisierung der Heizungsanlagen, die energetische Gebäudesanierung sowie effizientere und sparsamere Energienutzung zurückzuführen. Bei den verkehrsbedingten Emissionen ist im Zeitraum 1998 bis 2005 eine Zunahme der Treibhausgasemissionen um 8 % zu verzeichnen. Da in städtischen Räumen ein Teil des Treibhauseffektes verursacht wird, besitzen sie ein entsprechend großes Klimaschutzpotenzial. Kommunalpolitik und Stadtentwicklungsplanung können die laufende globale Entwicklung nicht aufhalten oder umkehren, wenigstens aber mildern.

Wärmeinsel Königshufen (Luftbild)



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

Stadtklima - Funktionsräume

Legende

(nach Stadtklima Görlitz, März - Teil I- und Oktober - Teil II- 1995, Dr. Schulz & Partner GmbH, 15848 Buckow; Aktualisierung Ausgleichsräume Stadtplanung Zahn)

Klimafunktionsräume

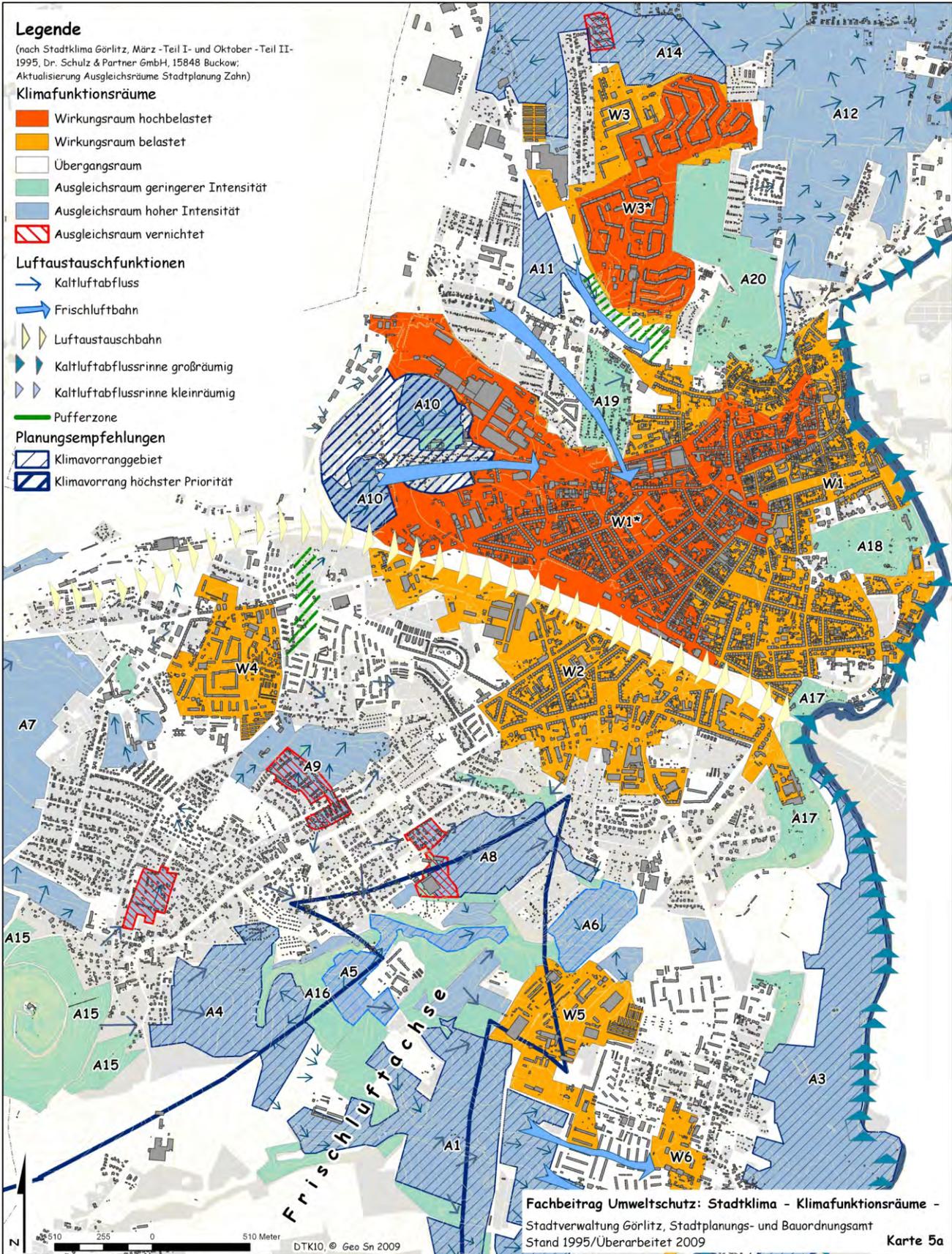
- Wirkungsraum hochbelastet
- Wirkungsraum belastet
- Übergangsraum
- Ausgleichsraum geringerer Intensität
- Ausgleichsraum hoher Intensität
- Ausgleichsraum vernichtet

Luftaustauschfunktionen

- Kaltluftabfluss
- Frischluftbahn
- Luftaustauschbahn
- Kaltluftabflussrinne großräumig
- Kaltluftabflussrinne kleinräumig
- Pufferzone

Planungsempfehlungen

- Klimavorranggebiet
- Klimavorrang höchster Priorität



7

1 Umwelt

8

Anpassung (Adaptation) und Vermeidung (Mitigation)

Bei der Reaktion auf den Klimawandel lässt sich grundsätzlich unterscheiden zwischen Maßnahmen und Strategien zur Anpassung (Adaption) an das faktisch Unvermeidbare und solche, die die Vermeidung (Mitigation) bzw. die Verringerung der befürchteten klimatischen Tendenzen zum Ziel haben. Beides ist notwendig.

Die komplexe Materie kann hier nur ansatzweise veranschaulicht werden. Im lokalen Klima wird sich z. B. in Zukunft unter anderem Niederschlagsmenge und -häufigkeit verändern, vermutlich wird es zu verstärkter periodischer Trockenheit im städtischen Raum kommen, welcher Stress bei den hier üblichen Pflanzenarten auslöst. In Anpassung hieran wird in den letzten Jahren bei der **Neupflanzung von Straßenbäumen** bereits auf Arten zurückgegriffen, die trockenheitsresistenter sind als die zuvor verwendeten.

Maßnahmen zur Verringerung von CO₂-Emissionen beinhalten auf kommunaler Ebene solche der Energieeinsparung und der effizienten Energienutzung sowie den Einsatz erneuerbarer Energien. Beispielhaft kann hier der Einsatz von **Blockheizkraftwerken** bei Neubauvorhaben und bei der Sanierung und Revitalisierung von Quartieren genannt werden. Ebenso kann der Aufbau von **Photovoltaikanlagen** auf Gebäuden positiv vermerkt werden, wie er derzeit bei den Wohnblocks in den Stadtteilen Weinhübel, Rauschwalde und Königshufen stattfindet. Eine wichtige Rolle spielt aber auch die nachhaltige Einhaltung bzw. Umsetzung bestimmter siedlungs- und verkehrsplanerischer Leitbilder in der Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung.

Windkraftanlagen im Norden von Görlitz



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

Seit 2003 beteiligt sich die Stadt Görlitz am **European Energy Award®**. Dies ist ein europäisches Zertifizierungsverfahren und Qualitätsmanagementsystem, welches es der Kommune ermöglicht, die Energie- und Klimaschutzpolitik transparent zu gestalten.

In den sechs Handlungsfeldern - Entwicklungsplanung, Raumordnung, Kommunale Gebäude und Anlagen, Versorgung & Entsorgung, Mobilität, Interne Kommunikation & Kooperation - werden die kommunalen Energie- und Klimaschutzaktivitäten systematisch erfasst, bewertet und überprüft. Ein jährlich von der Kommune zu erstellender Katalog enthält Maßnahmen zum Energiesparen.

Die Stadt Görlitz hat 2010 als erste Kommune in Sachsen zum dritten Mal die Anforderungen für die Zertifizierung des European Energy Award® erfüllt und erhielt dafür den Titel „**Energiesparstadt**“. Damit ist die Stadt berechtigt, das eea-Label jeweils für drei Jahre öffentlichkeitswirksam zu nutzen.

EEA-Label



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

Konzeptionelle Aussagen des Fachkonzepts Umwelt

Fachliche und fachübergreifende Ziele	Maßnahmen
Umwelt und Stadtstruktur	
Erhalt der Kompakten Stadt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rückbau von Außen nach Innen, Innenentwicklung vor Außenentwicklung ➤ Revitalisierung (Neubebauung oder bei stadtklimatischer Notwendigkeit Freiraumentwicklung) von Rückbauflächen in der Innenstadt
Bewahrung und Entwicklung von Strukturvielfalt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Unterstreichen der unterschiedlichen Charakteristika der verschiedenen Stadtstrukturen, Freiraumvernetzung
Boden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Boden- und flächenschonende Stadtentwicklung
Fließgewässer	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Akzeptanz der natürlichen Gewässerdynamik mit allen Konsequenzen für Stadtentwicklung und menschliches Handeln, Sicherung des Selbstreinigungsvermögens Schutz vor Verunreinigungen
Grundwasser	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Boden- und flächenschonende Stadtentwicklung, Rückbau von Versiegelungen, Schutz vor Verunreinigungen
Flora, Fauna und deren Lebensräume	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Baumschutz, Erhalt und Vernetzung der Schutzgebiete und anderer Freiraumstrukturen, Artenschutz
Licht und andere Strahlung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Minimierung Lichtsmog, Wissenserweiterung zu den Wirkungen elektromagnetischer Strahlung und adäquate Reaktion darauf
Landschaftsbild und -ästhetik	<ul style="list-style-type: none"> ➤ In Bearbeitung
Lärmschutz	
Vermeidung/Verminderung/Kanalisierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Strukturelle Entwicklung zur „Stadt der kurzen Wege“ ➤ Erhalt ÖPNV und speziell Straßenbahn, Entwicklung zur Fußgänger- und Radlerfreundlichen Stadt, Verkehrsplanung, -organisation
Lärmausbreitung verhindern/vermindern	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Geschlossenhalten der Quartiere
Luftreinhaltung	
Verminderung des städtischen Eigeneintrags	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Strukturelle Entwicklung als „Stadt der kurzen Wege“, Verkehrslenkung, Erhalt/Ausbau von emissionsarmem ÖPNV ➤ Einsatz emissionsarmer Energieträger und effiziente Energienutzung
Stoffliche Bindung des Fremdeintrags	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vergrößerung von Vegetationsflächen und -bestand auch innerhalb der Bebauung, Baumschutz
Hochwasserschutz	
(1) Vermeiden von Schadensobjekten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Bebauung von Hochwasserrückstau- und -abflussgebieten, Beseitigung von Schadensobjekten, Schaffen neuer Retentionsflächen
(2) Mindern des Hochwasseranfalls	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abflussverzögerung und -verminderung durch Flächenvorsorge ➤ Flächenschutz im FNP
(3) Erhöhen des Hochwasserschutzes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Objektnaher technischer Schutz, Angepasste Gebäudenutzung
Stadtklima	
Verbesserung Stadtbelüftung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rückbau von Außen nach Innen, Erhalt/Schaffung von Belüftungsschneisen
Verminderung der städtischen Überwärmung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sicherung und Vergrößerung der Frischluftproduktionsflächen ➤ Verkleinerung von Wirkungsräumen durch stadtstrukturelle und bauliche Maßnahmen, Vegetations- und Baumschutz
Klimaschutz	
Minderung des städtischen Treibhauseffektes (Mitigation)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Klima- und ressourcenschonende städtebauliche Planung und Entwicklung ➤ Energieeinsparung und effiziente Energienutzung ➤ Einsatz erneuerbarer Energien ➤ Stadinterne Kohlenstoffspeicherung ➤ Nutzung bauplanerischer Instrumente zur Regelung klimaverträglichen Bauens ➤ Vorbildwirkung durch kommunale Klimaschutzpolitik und Information
Anpassung an Folgen des Klimawandels (Adaptation)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorsorge für klimatische Belastungsgebiete ➤ Risikovorsorge für Extremwetterereignisse ➤ Flächenschutz im FNP festschreiben ➤ Vergrößerung und Vernetzung von Freiraumstrukturen ➤ Artenwahl in der Freiraumgestaltung an geänderte Bedingungen anpassen ➤ Vorbildwirkung durch kommunale Klimaschutzpolitik und Information
Komplexität	
Ressortübergreifendes Denken, Planen und Handeln	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umfassende Betrachtung menschlicher Aktivitäten sowie deren Auswirkungen auf das Umfeld

2 Wirtschaft

10

2.1 Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Entwicklung der Görlitzer Wirtschaft nach 1990

Infolge der politischen Wende kam es auch in Görlitz zu drastischen Veränderungen der Wirtschaftsstruktur, was zumeist mit einem mehr oder weniger starken Abbau der Belegschaften einherging. In anderen Fällen mussten bis Ende 1991 Betriebe, darunter die VEB Textil mit mehreren Betriebsstätten im Stadtgebiet die Produktion komplett einstellen. Schwerwiegend war auch die Stilllegung des Energiezentrums Hagenwerder 1997, welches seit Mitte der 1990er zur Stadt Görlitz gehört. Allein hierbei verloren ca. 6.000 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz.

Aufgrund der **Transformation von der Plan- zur Marktwirtschaft** veränderte sich die Stadt Görlitz von einem Standort der Industrie (sekundärer Sektor) zu einem Ort, in dem die Mehrzahl der Beschäftigten im Dienstleistungsbereich (tertiärer Sektor) arbeiten. Allerdings hat in Görlitz nach 1990, wie vielerorts in Ostdeutschland, auch die Beschäftigung in Teilen des tertiären Sektors, besonders bei öffentlichen Dienstleistungen, abgenommen. Somit war die wirtschaftliche Veränderung nicht eine bloße Deindustrialisierung, sondern kam tendenziell einer Deökonomisierung der kompletten Wirtschaft der Stadt gleich. Die Arbeitsplatzzuwächse im Bau- und im Dienstleistungssektor konnten die vorherigen Verluste an Arbeitsplätzen nicht ausgleichen. Auch im Vergleich beispielsweise zum sächsischen Durchschnitt ist der Abbau an Arbeitsplätzen in den Jahren nach 1990 überdurchschnittlich und die Ansiedlung von neuen Arbeitsplätzen eher gering gewesen. Als Beispiele für Betriebe, die den Übergang zur Marktwirtschaft letztlich positiv gestalten konnten, sind die hiesigen Standorte von Siemens und Bombardier zu nennen.

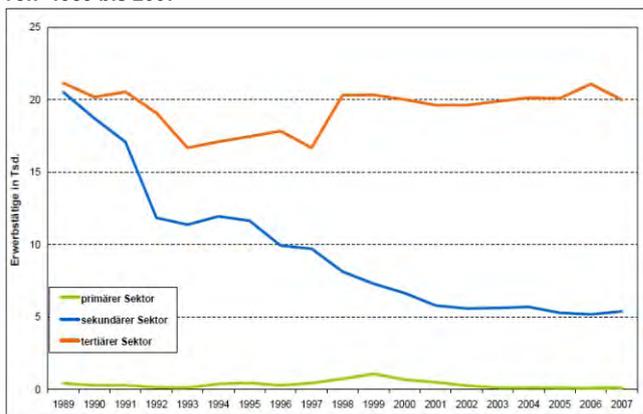
Die größten Arbeitgeber im industriellen Sektor der Stadt sind somit heute Bombardier mit ca. 1.350 Beschäftigten und Siemens mit ca. 820 Beschäftigten. Diese stellen annähernd 2/3 aller Industriebeschäftigten in Görlitz.

Die Konzentration der Industrie auf zwei Großbetriebe birgt einerseits gewisse Gefahren, andererseits bedeutet deren Branchenzugehörigkeit zum Schienenfahrzeugbau und zum Maschinen- und Anlagenbau eine relative Sicherheit, da diese Branchen als standorttreu gelten. Im Dienstleistungssektor sind die größten Arbeitgeber ein Callcenter (ca. 750 Beschäftigte), das städtische Klinikum (ca. 1.100) und die Stadtverwaltung (ca. 700).

Die Entwicklung der Beschäftigung reflektiert die **wirtschaftliche Konjunktur** der Stadt. So stieg in Görlitz nach dem allgemeinen Einbruch der Produktion nach der Wende das Bruttoinlandsprodukt [BIP] bis 1996 an und die Zahl der Erwerbstätigen nahm zu. Die Jahre ab 1997 waren dann, stärker noch als im Durchschnitt von Sachsen, meist durch negative Veränderungsrate des BIP gekennzeichnet. Grund hierfür war, neben der gesamtwirtschaftlich ungünstigen Entwicklung in dieser Phase, vor allem das Nachlassen der Sonderkonjunktur im Baugewerbe.

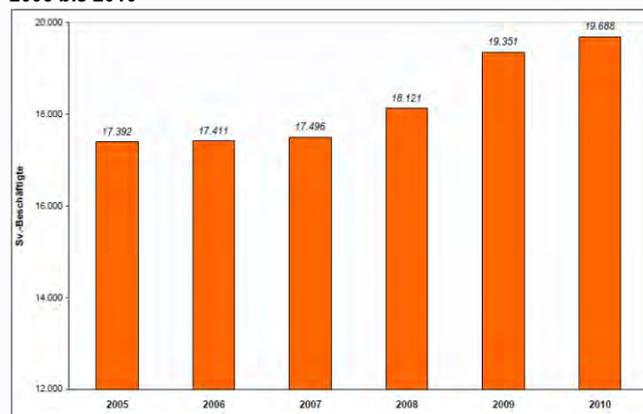
Erst zwischen 2001 bis 2010 lässt sich, von Ausnahmen abgesehen (2005), für Görlitz ein Wirtschaftswachstum feststellen, das in den meisten Jahren auch über dem sächsischen Durchschnitt lag. Die **Produktivität** der Wirtschaft, gemessen als Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen, ist in Görlitz zwischen 2001 und 2010 ebenfalls deutlich gestiegen. Im Gegensatz zu den 1990er Jahren war das Wachstum der Produktivität in den letzten Jahren nicht mehr mit dem Abbau von Arbeitsplätzen verbunden.

Entwicklung der Erwerbstätigen nach Wirtschaftssektoren von 1989 bis 2007



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Görlitz

Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen (sv-) Beschäftigten 2005 bis 2010



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Görlitz

Nach Jahren des Rückgangs der Arbeitsplatzzahl zeigt die Entwicklung für Görlitz ab Mitte des letzten Jahrzehnts einen Anstieg des Beschäftigtenstands. Ebenfalls im Anstieg begriffen ist die **Erwerbsquote**, also der Anteil der Beschäftigten an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter. Betrug die Erwerbsquote 2005 nur noch 40,2 Prozent, so ist sie mittlerweile (2010) wieder bis auf 47,3 Prozent angewachsen. Dabei sind die Erwerbsquoten der männlichen und weiblichen Bevölkerung annähernd gleich.

Die Branchenstruktur der Görlitzer Wirtschaft

In der Stadt Görlitz waren zwischen 1990 und 2010 beträchtliche Unterschiede zwischen Wachstums- und Schrumpfungsbranchen zu verzeichnen. Als Resultat der Ausgangssituation zum Zeitpunkt der Wende und des folgenden ökonomischen Strukturwandels weist die Wirtschaftsstruktur der Stadt Görlitz heute Eigenarten auf, die sie z. B. vom sächsischen Durchschnitt unterscheiden.

Im Vergleich zu Sachsen ist in Görlitz die Branche **Baugewerbe** unterrepräsentiert. Geht man davon aus, dass diese Branche nicht als zukünftige Wachstumslokomotive anzusehen ist, kann deren geringe Präsenz in Görlitz nicht so beunruhigen.

Aus wirtschaftsstruktureller Sicht positiv wäre aber gewiss die weitere Erhöhung des Beschäftigtenanteils der Industrie (Anteil **Verarbeitendes Gewerbe**: 18,5 %) zu werten, wofür es bereits Voraussetzungen bzw. gute Ansätze gibt, so besonders im Maschinenbau, im (Schienen-)fahrzeugbau und in der Nahrungsmittelproduktion, aber auch z. B. in der Biotechnologie.

Als weitere Zukunftsbranchen mit Wachstumspotenzial können für Görlitz das **Gesundheits- und Sozialwesen**, die **unternehmensbezogenen Dienstleistungen** und, im Zusammenhang mit der touristischen Entwicklung, das **Gastgewerbe** genannt werden.

Zu den unternehmensbezogenen Dienstleistungen zählen neben den Firmen mit freiberuflichen, wissenschaftlichen oder technischen Charakter auch die in Görlitz ansässigen Call-Center. Beschäftigungspolitisch noch nicht so ins Gewicht fallend, aber ebenfalls durch ein höheres Wachstumspotenzial gekennzeichnet, ist die Branche **Information und Kommunikation**, wozu in Görlitz unter anderem Firmen der Softwareentwicklung und -prüfung gehören.

Im Zusammenhang mit der Verlegung des Sitzes des neuen Landkreises Görlitz in die Stadt Görlitz verzeichnet der Sektor der **öffentlichen Verwaltung** in jüngster Zeit größere Beschäftigungszuwächse. So hat sich nach Angaben des Stat. Jahrbuchs der Stadt Görlitz zwischen 2008 und 2010 die Beschäftigung in dieser Branche annähernd verdoppelt, von 1.444 auf 2.696 sv-Beschäftigte. Inwieweit der **Handel** als Wirtschaftsbranche seinen Anteil an der Gesamtbeschäftigung künftig erhöhen wird, hängt ganz wesentlich von der Entwicklung der Attraktivität und Zentralität des Görlitzer Einzelhandels ab. Neben der Wirkung auf die Beschäftigung geht vom Einzelhandel auch eine starke Prägung des Stadtbilds aus. Auf den Handel wird weiter unten noch näher eingegangen. Obwohl in der amtlichen Statistik nicht eigens ausgewiesen, wird künftig die ökonomische Bedeutung der sogenannten **Kulturwirtschaft** vermutlich auch in Görlitz zunehmen, ohne allerdings ein solches, auch beschäftigungspolitisches, Gewicht zu erhalten, wie dies in Großstädten und besonders in den Kulturmetropolen der Fall ist.

Beschäftigte in Görlitz nach Wirtschaftsbranchen

Wirtschaftsabschnitt	Sv.-Beschäftigte 2010	Anteil der jeweiligen Branchen an der Gesamtbeschäftigung 2010
Insgesamt	19.688	100%
Land- und Forstwirtschaft und Fischerei	53	>1%
Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	4	>1%
Verarbeitendes Gewerbe	3.638	18,5%
Energieversorgung	325	1,7%
Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallentsorgung	18	>1%
Baugewerbe	595	3%
Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz	2.288	11,5%
Verkehr und Lagerei	580	3%
Gastgewerbe	601	3%
Information und Kommunikation	287	1,4%
Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	393	2%
Grundstücks- und Wohnungswesen	246	1,3%
Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen, technischen und sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	2.090	10,6%
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung	2.696	13,7%
Bildungs- und Gesundheits- und Sozialwesen, Kultur und sonstige Dienstleister	5.894	29,9%

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Görlitz 2010

Beschäftigte nach Stadtteilen

Über die Verteilung der Arbeitsplätze auf die einzelnen Stadtteile gibt der aktuelle Auszug aus dem deutschen Unternehmensregister Auskunft. Da das Unternehmensregister die Beschäftigung im öffentlichen Sektor nicht berücksichtigt, ist die Beschäftigtensumme für alle Stadtteile nicht direkt vergleichbar mit den gesamtstädtischen Beschäftigtenzahlen der amtlichen Statistik.

Der Stadtteil **Innenstadt** verfügt mit rd. 40 % über den größten Anteil der Arbeitsplätze in Görlitz. Der Beschäftigtenbesatz (Beschäftigte je 1.000 Einwohner) liegt hier mit einem Wert von 458 deutlich über dem städtischen Durchschnitt von 298 Beschäftigten je 1.000 Einwohner. Da zur Innenstadt das Bombardier-Werk und das Städtische Klinikum zählen, haben die beiden Branchen Verarbeitendes Gewerbe und Gesundheits- und Sozialwesen, neben dem Handel und den sonstigen Dienstleistungen, die größten Anteile an den Arbeitsplätzen. Auch die **Historische Altstadt** hat eine höhere Arbeitsplatzdichte, während in den Stadtteilen **Südstadt** und besonders **Nikolaivorstadt** eher die Wohnfunktion dominiert, wobei in der Südstadt das Verarbeitende Gewerbe (Siemens) stark vertreten ist. Insgesamt entfallen auf diese vier genannten Stadtteile, die man auch als „Kernstadt“ zusammenfassen kann, immerhin rd. 62 % aller Görlitzer Arbeitsplätze, bei einem Bevölkerungsanteil von 49 % (2009). Bei Berücksichtigung der Beschäftigung im öffentlichen Dienst würde der Anteil der Kernstadt sogar noch höher ausfallen.

In den Stadtteilen **Weinhübel**, **Biesnitz** und **Königshufen** ist der Besatz mit Arbeitsplätzen unter dem städtischen Durchschnitt. Im Falle von Königshufen rührt ein Großteil der

Arbeitsplätze von großflächigem Einzelhandel. In Weinhübel und Biesnitz gibt es keinen Branchenschwerpunkt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 33 % sind in diesen drei Stadtteilen nur 12 % der Görlitzer Arbeitsplätze verortet. Demgegenüber hat der Stadtteil **Rauschwalde** mit 2.850 Arbeitsplätzen mehr als Biesnitz, Weinhübel und Königshufen zusammen, vor allem deshalb, weil dieser Stadtteil ein wichtiger Standort für verschiedene Einrichtungen des Sozial- und Gesundheitswesens ist. Mit 269 Beschäftigten je 1.000 Einwohnern ist hier der Beschäftigtenbesatz sogar noch etwas höher, als in der Innenstadt. In den **dörflich geprägten Ortsteilen** sorgen Handwerksbetriebe in gewissem Umfang für Beschäftigungsmöglichkeiten. Für **Klingewalde** resultieren die hohen Werte beim Beschäftigtenbesatz aus den Einrichtungen des großflächigen Einzelhandels in den Gewerbegebieten Richtung Autobahn. In **Hagenwerder** sind vor allem auf den Flächen des ehem. Kraftwerksgelände neue industriell-gewerbliche Arbeitsplätze entstanden.

Entwicklung der Arbeitslosigkeit

Die nebenstehende Abbildung gibt die Entwicklung der **absoluten Zahl der Arbeitslosen** und die auf die Zahl der Erwerbspersonen bezogene **Arbeitslosenquote** der Stadt wieder. Zu beachten ist, dass die Bezugsbasis der Arbeitslosenquote, aufgrund der demographischen Entwicklung kontinuierlich kleiner geworden ist und die Quote sich hierdurch erhöht. Der Beschäftigtenabbau nach 1990 führte insbesondere zu einer **Freisetzung von weiblichen Arbeitskräften** (1997 ca. 60 % aller Arbeitslosen). Mittlerweile ist der Frauenanteil bei der Arbeitslosenquote kleiner als bei den Männern (2010: 45,4 %). Das relative Maximum der Arbeitslosenquote wurde 2004 mit 27,6 %, das absolute Maximum 2002 mit 7.188 Arbeitslosen erreicht. Im Dezember 2010 waren 4.478 Personen arbeitslos (16,9 %, Sachsen 11,1 %) (Quelle: Bundesagentur für Arbeit).

Beschäftigte nach Stadtteilen 2009

Stadtteil	Anzahl Beschäftigte	Anteil an Gesamtbeschäftigung	Beschäftigte je 1.000 Einwohner
Innenstadt	6.616	40,2	458
Hist. Altstadt	737	4,5	316
Nikolaivorstadt	171	1,0	111
Südstadt	2.597	15,8	293
Weinhübel	460	2,8	80
Königshufen	1.226	7,5	145
Rauschwalde	2.850	17,3	464
Biesnitz	258	1,6	66
Klingewalde	737	4,5	1.212
Hagenwerder/Tauchritz	364	2,2	335
übrige Dörfer	432	2,6	206
Gesamt	16.448	100 %	298

Quelle: Auszug aus dem Deutschen Unternehmensregister 2010

In Görlitz gibt es viele **Langzeitarbeitslose** (2003: >50 %, 2010 44,3 %). Auch in Görlitz sind davon vor allem ältere Personen und Menschen mit niedrigen Bildungsabschlüssen betroffen. Diese unterliegen zum einem dem höchsten Risiko, erwerbslos zu werden und haben zugleich weniger Chancen in Zeiten von hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten in den Arbeitsmarkt integriert zu werden. In den letzten Jahren verbessert sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt, die Abgänge an Arbeitslosen überwiegen die Zugänge.

Arbeitslosenquote in Görlitz von 1998 bis 2010



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Görlitz 2010

Blick in die Berliner Straße



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

Positiv ist zu bewerten, dass der feststellbare Rückgang der Arbeitslosenzahlen durch die Schaffung von Arbeitsplätzen vor Ort verursacht ist und nicht etwa einfach Resultat der Abwanderung von Erwerbsfähigen.

Die hohe Arbeitslosenquote der Stadt Görlitz ist auch der Tatsache geschuldet, dass in Görlitz die Möglichkeit zum Berufspendeln lagebedingt nicht so gegeben ist wie in weiter westlich gelegenen Kommunen. Daneben spielt die Suburbanisierung eine Rolle für den Arbeitsmarkt. Die Wohnsitzverlagerung aus den Städten ins ländliche Umland vollziehen eher Bevölkerungsgruppen mit geringem Arbeitsplatzrisiko, dadurch steigt auch in Görlitz die Arbeitslosigkeit relativ an.

Die angeführten Relativierungen der hohen Arbeitslosenquote von Görlitz erscheinen angebracht, weil von einer hohen Arbeitslosigkeit häufig auf mangelnde ökonomische Zukunftsfähigkeit geschlossen wird. Dies wäre im Falle von Görlitz die falsche Schlussfolgerung. Es wird hier eingeschätzt, dass sich die Entwicklung auf dem Görlitzer Arbeitsmarkt künftig günstiger vollzieht, als in den zurückliegenden Jahren, auch als Folge der demographischen Entwicklung.

Das bestehende relative und absolute Ausmaß der Arbeitslosigkeit verlangt gleichwohl verstärkte Anstrengungen der Förderung der lokalen Wirtschaft zur Schaffung von Arbeitsplätzen. Daneben wird für diejenigen Arbeitslosen, die auch in Zeiten guter konjunktureller Entwicklung nicht so ohne weiteres in den ersten Arbeitsmarkt integriert werden können, weiterhin der Einsatz spezieller arbeitsmarktpolitischer Instrumente erforderlich sein.

2.2 Einzelhandel

Bedeutung des Einzelhandels und Marktgebiet/Kaufkraft

Der Anteil der im Einzelhandel [EZH] tätigen Personen in der Stadt Görlitz lag 2010 bei rd. 10 % der Gesamtbeschäftigten. Die Tendenz der Beschäftigung im Handel ist in den letzten Jahren eher rückläufig. Die Bedeutung des EZH geht allerdings über den reinen Beitrag zur Beschäftigung hinaus, da dieser das Nutzungsbild der Stadtmitte bestimmt und damit die Attraktivität der Innenstadt für Bewohner, auswärtige Besucher und Kunden beeinflusst. Die folgenden Ausführungen basieren, soweit nicht anders benannt, im Wesentlichen auf den Untersuchungen der CIMA Beratung + Management GmbH, die im Auftrag der Stadt Görlitz zur Zeit das neue Einzelhandels- und Zentrenkonzept erstellt.

Die Abgrenzung des **Marktgebiets** bildet die wichtigste Voraussetzung zur Berechnung der für den Görlitzer EZH zur Verfügung stehenden Kaufkraft. Zum Einzugsgebiet der Stadt Görlitz sind ca. 350.000 Einwohner auf deutscher und polnischer Seite zu zählen, die zusammen eine einzelhandelsrelevante Kaufkraft von ca. 1.080 Mio. € haben (CIMA 2011). Im engeren Einzugsgebiet werden rd. 85 % dieser Kaufkraft durch den Görlitzer EZH gebunden, in den weiteren Bereichen nimmt das Abschöpfen der Kaufkraft jedoch deutlich ab. Insgesamt beträgt der **Zufluss von Kaufkraft** aus dem Einzugsgebiet nach Görlitz ca. 98 Mio. Davon entfallen ca. 56 Mio. € auf das deutsche (ohne Görlitz) und rd. 42 Mio. € auf das polnische Gebiet. Gleichzeitig findet ein **Abfluss der Kaufkraft** der Görlitzer selbst in einer Größenordnung von 79 Mio. € statt, vor allem in die Konkurrenzstandorte Dresden und Bautzen, weniger ins nahegelegene Zgorzelec.

Aufgrund der negativen **Bevölkerungsentwicklung** im Einzugsgebiet ist das spezifische Nachfragepotenzial, die sog. *einzelhandelsrelevante Kaufkraft*, in den vergangenen Jahren rückläufig gewesen. So betrug gem. IHK-Handelsatlas 1998/2010 die einzelhandelsrelevante Kaufkraft in der Stadt Görlitz im Jahr 1997 290,1 Mio. €, im Jahr 2010 noch 262 Mio. €. Etwaige Lohnsteigerungen waren auch nicht ausreichend, um nachfrageseitig die Auswirkungen der abnehmenden Bevölkerung im Einzugsbereich zu kompensieren. Das Kaufkraftniveau pro Kopf liegt in Görlitz bei 87 % des Bundesdurchschnitts (CIMA 2011).

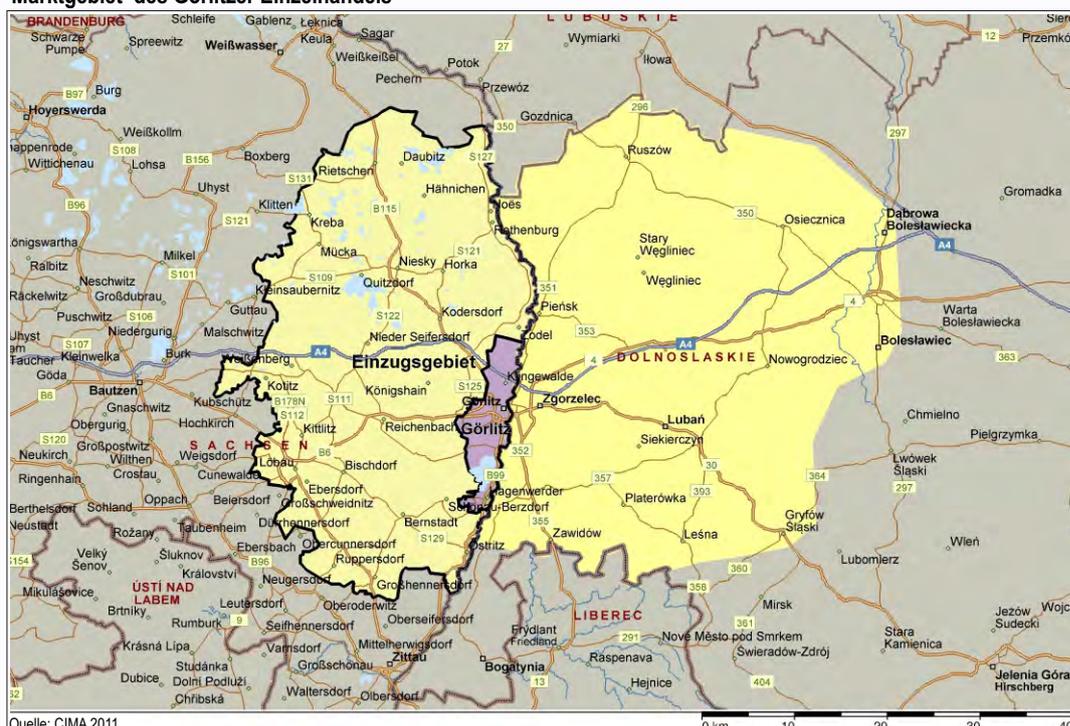
Neben den genannten Faktoren, welche die Entwicklung der einzelhandelsrelevanten Nachfrage in den zurückliegenden Jahren negativ beeinflusst haben, gibt es andererseits positive Tendenzen, die zu einer Erhöhung der Nachfrage beitragen: Mittlerweile schrumpft die Einwohnerzahl von Görlitz weniger stark als in der Vergangenheit. Ebenso wirkt sich der Beitritt Polens zum Schengenraum für den Görlitzer EZH positiv aus. Die **Kaufkraft in Polen** steigt kontinuierlich an und das Zloty/€ Verhältnis macht Waren auf deutscher Seite für polnische Kunden tendenziell günstiger. **Touristen** sind ebenfalls wichtige Kunden für den EZH in Görlitz. In Sachsen machten diese z. B. im Jahr 2004 ca. 12,7 % des Umsatzes im sächsischen EZH aus. Da die Fremdenverkehrsintensität in Görlitz in etwa auf dem sächsischen Durchschnitt liegt, wird der Anteil am Umsatz ähnlich hoch sein.

Nachfrageseitig positiv wirkt sich auch aus, dass es dem Görlitzer EZH besser gelingt, die vorhandene Kaufkraft im Einzugsgebiet abzuschöpfen. Nach Angaben der CIMA beträgt die **Zentralitätskennziffer 133** für das Jahr 2010, d.h. es gibt per Saldo einen Kaufkraftzufluss von außerhalb der Stadt nach Görlitz in Höhe von 33 % der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft der Görlitzer selbst (=100 %). Hervorzuheben ist die Steigerung dieser Kennziffer: 1999 lag diese bei 107. Aufgrund der angestiegenen Zentralität hat der Umsatz im EZH in den letzten Jahren nicht signifikant abgenommen, trotz der demografisch bedingten Abnahme des Kaufkraftpotenzials im Einzugsgebiet (vgl. GfK 1999, GMA 2004, CIMA 2011). Insgesamt gleichen sich die positiven und die negativen Einflussfaktoren auf die Entwicklung der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft in etwa aus.

Das Verkaufsflächenangebot und EZH - Leerstände

In Görlitz ist es nach der Wende insbesondere durch die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe zu einem Anstieg der Verkaufsflächen gekommen. Die gesamte Einzelhandelsfläche der Stadt Görlitz im Jahr 1993 betrug 55.625 m², 2011 waren es 135.886 m². Durch das Anwachsen des Verkaufsflächenangebots und die Bevölkerungsverluste ist die **Pro-Kopf-Versorgung** mit Handelsflächen angestiegen, von 0,82 m²/Ew. 1993 auf und 2,45 m² in 2011. Das sind mehr als im Durchschnitt von Sachsen (2010 = 1,68 m²/Ew.). Dabei spielt die oberzentrale Versorgungsfunktion der Stadt für die Umland-

Marktgebiet des Görlitzer Einzelhandels



bevölkerung natürlich auch eine Rolle. Es gibt in der Region Städte, deren Pro-Kopf-Ausstattung mit Verkaufsflächen höher ist als in Görlitz, so gemäß IHK-Handelsatlas 2010 in Bautzen (3,22 m² /Ew.), in Zittau (2,99 m² /Ew.) und in Hoyerswerda (2,63 m² /Ew.). Meist ist sie allerdings niedriger (Weißwasser 2,17 - Niesky 2,17 - Löbau 1,54).

Auf der **polnischen Seite** haben in den letzten Jahren im Sinne einer nachholenden Entwicklung in randstädtischer Lage ebenfalls Großansiedlungen von EZH stattgefunden. Diese sind primär auf polnische Kundschaft ausgerichtet. Die Pro-Kopf-Verkaufsfläche, bezogen auf die Bevölkerung von Zgorzelec, liegt mit 1,5 m² noch unter den deutschen Vergleichswerten.

Die **Innenstadt** von Görlitz verfügt über einen Anteil von 29 % an der Gesamtverkaufsfläche der Stadt. Dem innerstädtischen Hauptgeschäftsgebiet stehen die randstädtischen **Sondergebiete** mit überwiegend großflächigen Handelseinrichtungen gegenüber, die zusammen auf fast die doppelte Verkaufsfläche der City kommen. Bei der Interpretation der hohen Verkaufsflächenausstattung der Sondergebiete des großflächigen Einzelhandels in Relation zu derjenigen des innerstädtischen Hauptgeschäftsgebiets ist die unterschiedliche Branchenstruktur zu berücksichtigen. So entfallen bei ersteren 2/3 der Verkaufsfläche auf die beiden Branchen Möbel/Einrichtungsbedarf und Baumarktsortimente /Gartenbedarf.

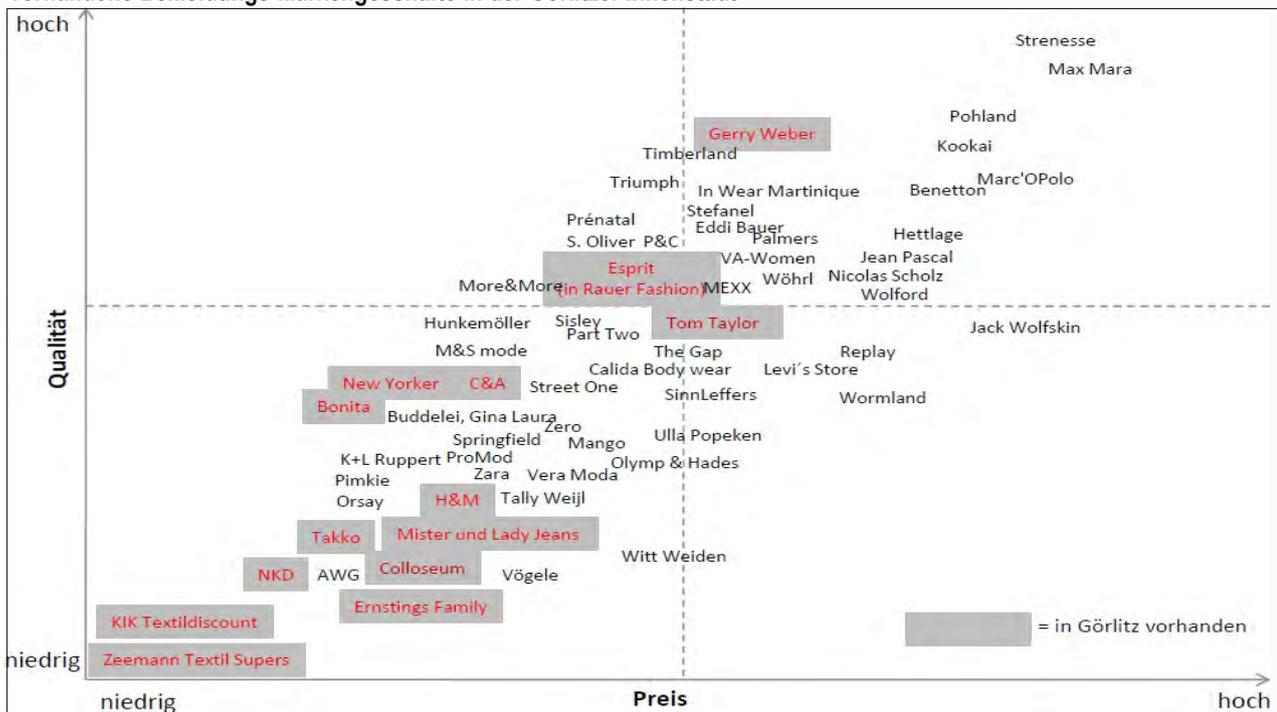
Demgegenüber sind im innerstädtischen Hauptgeschäftsgebiet stärker die sogenannten zentrenrelevanten Sortimente vertreten, beispielsweise die Innenstadt-Leitbranche „Bekleidung/Schuhe“. Insgesamt ist das Angebot des Hauptgeschäftsgebiets nach Branchen und Sortimenten vielfältiger als das der übrigen Standorte. Bestimmte großflächige Betriebsformen wie Möbel- und Baumärkte lassen sich ohnehin nur schwer in die „City-Lage“ integrieren.

Der kleinteilige EZH, wie er in der Innenstadt vorherrscht, zeichnet sich gegenüber den großflächigen Angebotsformen durch eine höhere **Flächenproduktivität** aus, wobei diese stark nach Branchen differiert. Die Unterschiede in der Branchenstruktur und den Betriebsgrößen wirken sich so aus, dass dem innerstädtischen Haupteinkaufsgebiet ein höherer Anteil am Gesamtumsatz des Görlitzer EZH entspricht als nach dem Anteil an der Verkaufsfläche. Umgekehrt liegt der Umsatzanteil bei den Sondergebieten des großflächigen EZH unter dem Anteil an der gesamtstädtischen Verkaufsfläche.

Unter der Zielrichtung der Vermeidung von Kaufkraftabflüssen werden für Görlitz **Verkaufsflächenzusatzbedarfe** vor allem im mittelfristigen Bedarfssegment gesehen, so u. a. bei Oberbekleidung (ca. 6,6 Tsd. m² Verkaufsfläche), bei Sportartikeln (4,5 Tsd. m²) und Wäsche (ca. 3 Tsd. m²; CIMA 2011).

15

Vorhandene Bekleidungs-Markengeschäfte in der Görlitzer Innenstadt



Quelle: CIMA 2011

Im Hinblick auf eine **zugkräftige Angebotsprofilierung** erscheint eine maßvolle Ergänzung bzw. Behebung von Ausstattungsdefiziten durch die Ansiedlung von weiteren Markengeschäften in der Innenstadt sinnvoller als der extensive Ausbau des großflächigen Einzelhandelsangebots der Stadt Görlitz. Dabei wäre es wichtig, dass die Markengeschäfte auch aus dem mittleren und höheren Preis- und Qualitätssegment stammen, wie die Abbildung am Beispiel der Innenstadt-Leitbranche Bekleidung zeigt.

Schrumpfung als Folge der demografischen Entwicklung und des wirtschaftlichen Strukturwandels drückt sich nicht nur in Wohnungsleerständen aus, sondern generell in einem Nachfragerückgang nach Nutzflächen wie Einzelhandelsflächen. Der **Geschäftsleerstand** ist heutzutage allerdings nicht auf ostdeutsche Städte mit negativer Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung beschränkt, sondern als Folge des durchgreifenden Strukturwandels im EZH zunehmend eine bundesweite Erscheinung. Unter besonderem Anpassungsdruck stehen die gewachsenen Einkaufslagen der Innenstädte und Stadtteilzentren, welche überwiegend durch kleinflächige und mittelgroße Fachhandelsanbieter geprägt sind.

In der Görlitzer Alt- und Innenstadt gibt es zahlreiche Leerstände, allein entlang der Haupthandelsachse vom Hauptbahnhof über die Berliner Str., Postplatz bis zum Obermarkt wurden 54 leerstehende Geschäfte gezählt, davon allein 43 % auf der (oberen) Berliner Straße (CIMA 2011). Auch in anderen, meist Nebenlagen des Einzelhandels ist der Leerstand bereichsweise sehr hoch, so z. B. auf der Landeskronstr. Der Bauzustand der leerstehenden Ladeneinheiten ist überwiegend schlecht und die Objekte bedürfen zumeist umfangreicher Sanierungsarbeiten. Den Leerständen entspricht in Görlitz, unter Ansatz einer vollständigen Nutzung der leerstehenden Einheiten durch den Einzelhandel, ein **Flächenpotenzial** von schätzungsweise 10.000 m² Verkaufsfläche.

Nahversorgung

Neben der Stärkung der Innenstadt als oberzentraler Einkaufsstandort für das gesamte Einzugsgebiet von Görlitz mit einem attraktiven Einzelhandelsbesatz ist eine weitere Zielstellung der Stadtentwicklung die Gewährleistung von wohngebietsnahe EZH der **Grundversorgung (Waren täglichen Bedarfs)**, welcher in fußläufiger Entfernung und mit dem ÖPNV erreichbar sein sollte. Auch in Görlitz setzt sich der Trend des Ersatzes von Ladengeschäften der Grundversorgung („Tante Emma-Läden“) durch große Betriebsformen fort.

Die **Nahversorgung** wird auch in Görlitz heute überwiegend über preisorientierte Betriebstypen gedeckt (Discounter 37%, SB-Warenhäuser 34%, Supermärkte 10% der Lebensmittelverkaufsfläche). Die Ansiedlungen derartiger Märkte erfolgen häufig an verkehrsorientierten Standorten, bzw. in nicht integrierter Lage. Allerdings haben in Görlitz die Handelsketten zumeist integrierte Standorte innerhalb von oder in Nähe zu Wohngebieten gewählt.

Die bundesweit zu beobachtende **Tendenz zu pkw-orientierten Standorten** zu Lasten von in das Wohngebiet integrierten Standorten ist besonders für immobile Personen problematisch und kann zu einem Defizit in der Versorgung dieser Personengruppen führen. In Deutschland verfügen ca. 77 % der Haushalte über einen PKW, in Görlitz nur etwa 2/3 aller Haushalte. In den inneren Stadtteilen sowie vor allem bei Single-Haushalten liegt der Anteil unter 50 %. Besonders für diese Personen ist eine Beibehaltung bzw. Rückführung der Nahversorgung in die Wohngebiete erstrebenswert.

Die **demografische Entwicklung** wirkt sich auf die Nahversorgung aus. Durch die heutzutage betriebswirtschaftlich notwendigen Mindestgrößen von Märkten reicht die im Einzugsbereich wohnende Bevölkerung zuweilen nicht mehr aus, um eine flächendeckende Grundversorgung vorhalten zu können. Stadtteile mit zurückgehenden Einwohnerzahlen sind von dieser Entwicklung besonders betroffen. Beispiele hierfür sind die bereits erfolgten Standortschließungen von Märkten in den Stadtteilen Weinhübel, Königshufen und Rauschwalde. In der Kernstadt sind hingegen in den letzten Jahren neue Lebensmittelmärkte entstanden.

Die Ausstattung und die Struktur der Nahversorgung lässt sich mit einer **Pro-Kopf-Verkaufsfläche bei Lebensmitteln** in Höhe von 0,59 m² insgesamt als gut einstufen. Die Einzugsgebiete der Märkte decken nahezu alle Stadtteile ab. Mit der Ansiedlung eines Discounters im Stadtteil Biesnitz wurde auch hier ein bestehendes Versorgungsdefizit behoben. Überdurchschnittlich gut ist die Ausstattung mit Verkaufsflächen der Grundversorgung als Folge der großflächigen Ansiedlungen besonders in den Stadtteilen Rauschwalde und Weinhübel, trotz der zwischenzeitlichen Betriebsschließungen. Durch das Einkaufszentrum Marktkauf liegt die Verkaufsflächenausstattung je Ew. bei Lebensmitteln im Stadtteil **Königshufen** etwa doppelt so hoch wie im Görlitzer Mittel. In der Innenstadt wird die Versorgung vorrangig von Discountern gesichert. Nur ein größerer Supermarkt bietet eine größere Produktvielfalt, so dass hier zumindest **qualitative Defizite** bestehen.

2.3 Tourismus

Entwicklung der Gästezahlen

Görlitz etabliert sich zunehmend als Zielort des Städtetourismus. Bei der Betrachtung des Tourismus in Görlitz sind zwei Segmente zu unterscheiden: der Übernachtungstourismus und der Tagestourismus. In Görlitz liegt das Verhältnis zwischen Übernachtungstourismus und Tagestourismus relativ konstant bei ca. 1 zu 5,3. Hierbei gilt, dass ein Übernachtungstourist ca. viermal mehr am Tag ausgibt als ein Tagestourist.

Die touristischen Übernachtungen zwischen 2001 und 2010 um 56,7 % gestiegen. Bezogen auf den Zeitraum 1995 bis 2007 hat sich die Zahl der Übernachtungen und der Ankünfte in Görlitz vervierfacht (vgl. Abbildung). Eine vergleichbare Entwicklung zeigt der Tagestourismus. Er stieg in Görlitz in den Jahren von 2001 bis 2010 um ca. 43 % an (Quelle: Stat. Jahrbuch Görlitz 2010), während andere Destinationen in Sachsen (Dresden, Leipzig) zeitweise Rückgänge bei den Übernachtungen aufwiesen.

Im Jahr 2010 gab es einen Einbruch bei den Ankünften und den Übernachtungen. Dies ist auf das Hochwasser im August 2010 zurückzuführen.

Unter anderem musste hierdurch das größte Hotel von Görlitz, das Mercure an der Uferstraße, seinen Betrieb vorübergehend einstellen. Für Görlitz zeigt die Verteilung des Gäste- und Besucheraufkommens eine ausgeprägte Saisonalität mit dem **Sommerhalbjahr als Hauptsaison**. Innerhalb des Sommerhalbjahrs kennzeichnet den Monat Juli ein sekundäres Minimum.

Ein wichtiges Ziel der Förderung des Tourismus ist daher die Steigerung der touristischen Attraktivität der Stadt Görlitz im Winterhalbjahr.

Das Bettenangebot

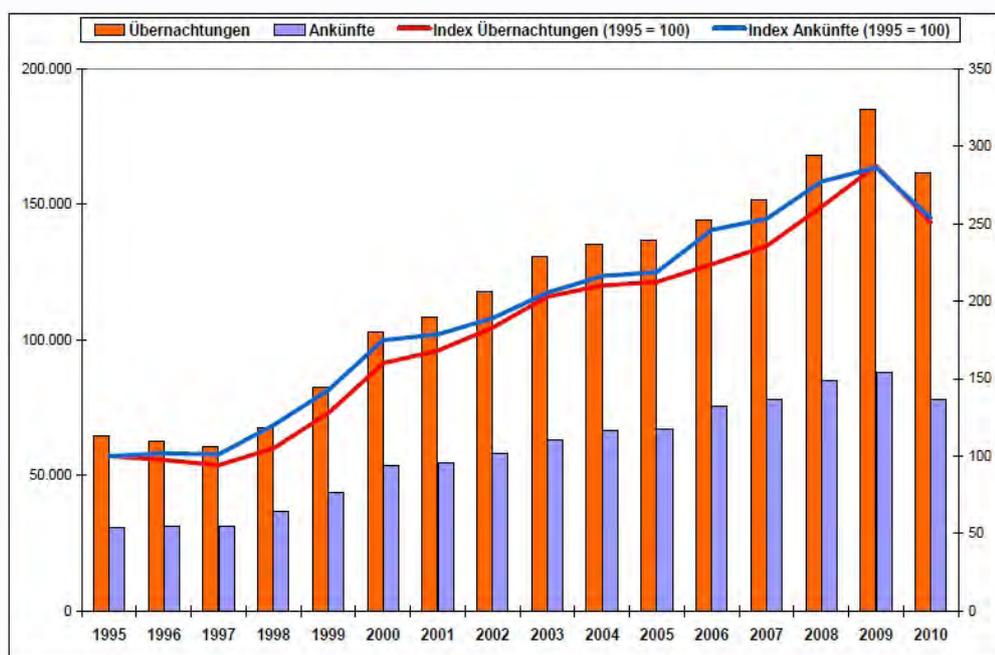
Die hier verwendeten Daten sind aus dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Görlitz entnommen. Hierbei ist zu beachten, dass nur Beherbergungsmöglichkeiten über acht Betten pro Betrieb in die **Statistik** aufgenommen werden, Ferienwohnungen und Privatunterkünfte also nicht berücksichtigt sind.

Bettenangebot in der Stadt Görlitz 2010

	Anzahl	Angebot	Anteil am gesamten Bettenangebot in %	Bettenauslastung 2010 (2009) in %
Beherbergungsstätten mit min. 8 Betten	39	1486	100 %	33,4 (37,6)
Darunter Hotels	11	692	46,5 %	36,2 (40,4)

Quelle: Statistisches Jahrbuch Görlitz

Touristische Übernachtungen und Ankünfte in Görlitz von 1995 bis 2010



Quelle: Statistisches Jahrbuch Görlitz

Der zunehmende Städtetourismus spiegelt sich anbieterseitig im Ausbau des Bettenangebotes (1994 = 692, 2010 = 1486) und der Anzahl der Beherbergungsbetriebe (1994 = 14, 2010 = 39) in Görlitz wieder. Je 100 Einwohner gab es 2010 2,7 Betten in Görlitz (Sachsen 2,9). Die **Bettenauslastung der Betriebe** hat in den letzten Jahren ein leicht überdurchschnittliches Niveau (2009: 37,6%). Das gegenwärtige Verhältnis zwischen Bettenangebot und Übernachtungen lässt die Aussage zu, dass die Ausstattung der Stadt Görlitz mit gewerblichen Betten in etwa dem tatsächlichen Bedarf entspricht. Anders fällt die Beurteilung aus, wenn sich der Wachstumstrend der vergangenen Jahre bei den Gästezahlen weiter anhält. In diesem Fall könnte es künftig zu Kapazitätsengpässen kommen.

Insgesamt werden in Görlitz 692 Betten in **Hotels** angeboten. Das Mercure dominiert die Branche mit 312 Betten (45%). Nimmt man das Hotel Mercure heraus, beträgt die mittlere Größe nur 38 Betten pro Betrieb, d. h. die Angebotsstruktur der Hotels ist in Görlitz eher kleinbetrieblich geprägt. Zumindest für das Segment der Gruppenreisen haben kleine Unterkünfte Nachteile.

Die räumliche Verteilung der Beherbergungsbetriebe weist die Historische Altstadt und altstadtnahe Standorte der Innenstadt als Schwerpunktgebiet aus. Hierin kommt unter anderem zum Ausdruck, dass der Fremdenverkehr überwiegend auf die Altstadt bezogen ist.

Insgesamt sind bei den gewerblichen Unterkünften in Görlitz alle Betriebsarten vertreten. **Defizite** bestehen in der qualitativen Ausdifferenzierung des Bettenangebots, es fehlt an höherwertigen Übernachtungsangeboten. Zum anderen bestehen Engpässe im Bereich von Unterkünften, die dem Bedarf junger Menschen entsprechen. Aufgrund der Größenstruktur des Görlitzer Beherbergungsangebots lässt sich auch das Nachfragepotenzial im Bereich der Gruppenreisen nicht optimal ausschöpfen. Ein Mehrbedarf an Beherbergungskapazitäten sollte im Übrigen künftig, neben der Nutzung von Leerständen in der Altstadt, vorrangig durch die Nutzung von Bestandsgebäuden in der Innenstadt abgedeckt werden. Zu denken ist hier an die Berliner Straße und angrenzende Quartiere.

3.5 Touristisches Entwicklungsgebiet Berzdorfer See

Die Entwicklung des Berzdorfer Sees ist aufgrund der Flächeninanspruchnahme und der Nähe zur Stadt Görlitz von erheblicher Bedeutung. Hierdurch ergibt sich für Görlitz die Möglichkeit, ein für den Tourismus interessantes Gebiet zu erschließen, welches das touristische Angebotsprofil der Stadt und der Region erweitert. Ab 2012 steht eine Wasserfläche mit 960 ha, mit einer Tiefe bis zu 72 m und einer herausragenden Wasserqualität zur Verfügung.

Ziel der im Jahr 2010 fortgeschriebenen Rahmenplanung ist es, den See weitestgehend bis 2018 zu einer touristischen Destination zu entwickeln. Bedingt durch die relativ niedrige Bevölkerungsdichte in der angrenzenden deutschen und polnischen Region, dem fehlenden überregionalen Alleinstellungsmerkmal und dem daraus resultierenden potenziellen Einzugsgebiet werden für den See vor allem Tagesgäste und Kurzurlauber als Zielgruppe definiert. Durch die Anliegerkommunen wird die Infrastruktur insbesondere auf die Nutzungsschwerpunkte Baden, Schwimmen, Segeln, Surfen und Tauchen ausgerichtet. Als räumliche Schwerpunkte weist der Strukturelle Rahmenplan Berzdorfer See folgende Bereiche aus:

Am **Nordufer** stehen Flächen zur Entwicklung eines Campingplatzes oder einer Ferienhaussiedlung zur Verfügung (1).

In relativer Nähe zu Görlitz, am **Nordostufer**, entsteht ein großer Hauptstrand, der vor allem auf die Tagesgäste aus Görlitz und dem regionalen Umfeld, einschließlich Polen, orientiert.

Die Ortslage **Deutsch Ossig** soll als regionales Ausflugsziel mit attraktiver Ausflugsgastronomie sowie als Ausgangspunkt für Rundtouren am und auf dem See entwickelt werden (2).

Am **Südufer**, an und auf der Halbinsel, wird das Wassersportzentrum entstehen. Es dient der Erschließung des Berzdorfer Sees für den Wassersport. Hafen, Ferienhaussiedlung, Campingplatz und großer Badestrand sind die verschiedenen attraktiven Hauptnutzungsbereiche für Wassersportler und Kurzurlauber (3).

Das **Westufer** wird von der Badebucht „Blaue Lagune“ geprägt. Diese soll durch eine Ferienhaussiedlung sowie eine 18 Loch Golfanlage im nahen Haldenbereich ergänzt werden (4). Der auf dem Haldenkörper entstandene Wald ist bereits heute ein äußerst attraktives Erholungsgebiet.

Unterhalb von Klein Neundorf, am **Nordwestufer**, soll eine Ferienhaussiedlung für die Zielgruppe Kurzurlauber errichtet werden. Geklärt werden muss noch der Entwicklungsansatz, in diesem Gebiet dauerhaftes Wohnen zuzulassen (5).

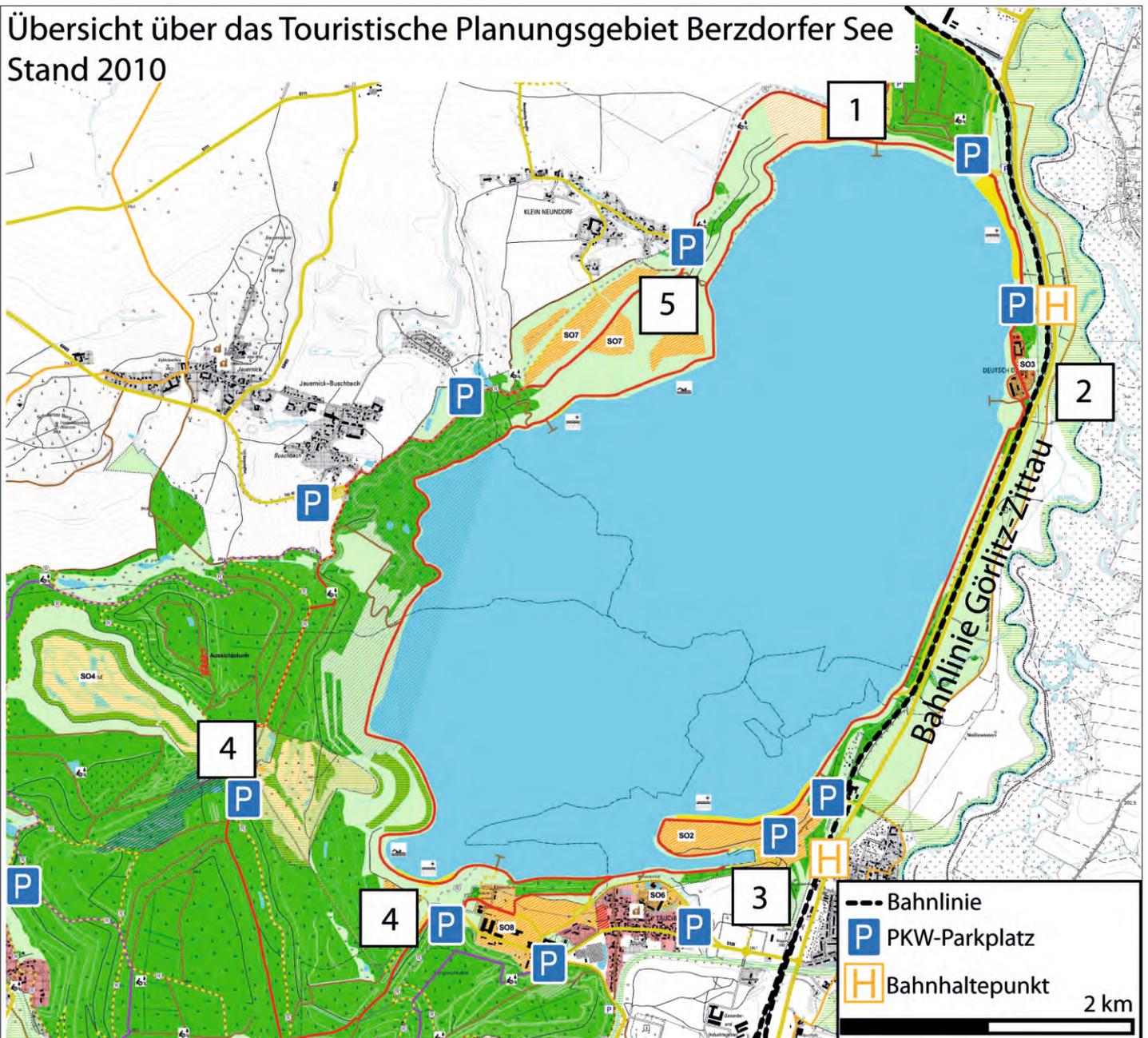
Der ÖPNV rundet dieses Angebot durch Bushaltestellen der tangierenden regionalen sowie der direkten lokalen Buslinien an weiteren Standorten ab.

Grundlegende Voraussetzung für die Nutzung der skizzierten Entwicklungspotenziale ist eine sehr gute verkehrstechnische Anbindung des Sees in die Region und die Vernetzung zwischen den verschiedenen Tourismusschwerpunktprojekten. Mit der Verknüpfungsstelle Bahn-Bus in Hagenwerder und dem geplanten Bahn-Haltepunkt Deutsch Ossig ist der See durch den SPNV sehr gut angebunden.

Für die individuellen Verkehrsbedürfnisse, letztlich auch unter Berücksichtigung der regionalen Erreichbarkeit, sind an jedem Entwicklungsbereich Parkplätze mit unterschiedlichen Kapazitäten eingeordnet.

Mit dem Oberen und dem Unteren Rundweg, die perspektivisch nahezu vollständig (Ausnahme: Naturschutzgebiet Rutschung „P“) asphaltiert sein werden, bestehen hervorragende Voraussetzungen für Radfahrer, Wanderer und Trendsportarten.

Übersicht über das Touristische Planungsgebiet Berzdorfer See Stand 2010



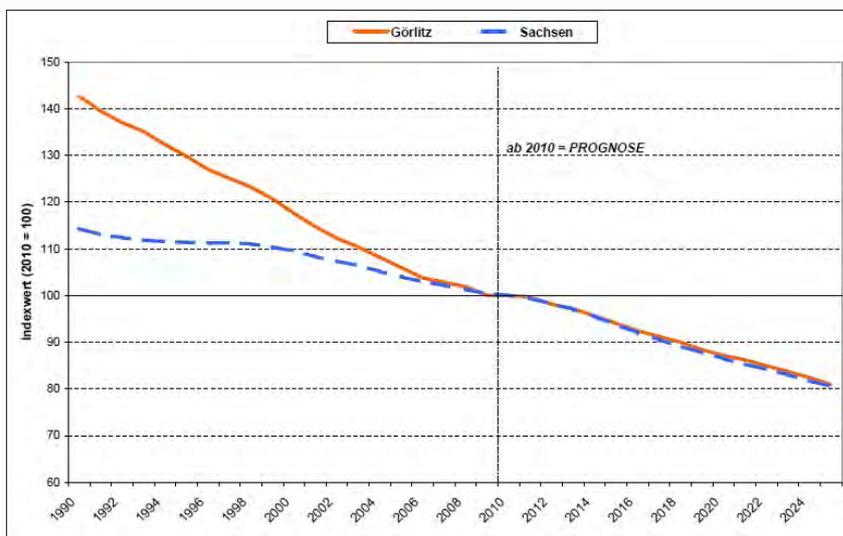
Kartengrundlage: Struktureller Rahmenplan Berzdorfer See 2010

Im Strukturellen Rahmenplan (Fortschreibung 2010) wird ein Besucheraufkommen von ca. 400.000 Tagesgästen pro Jahr prognostiziert. Ähnlich wie der auf Görlitz ausgerichtete Städte- und Kulturtourismus wird auch der Fremdenverkehr am Berzdorfer See seine Hauptsaison im Sommerhalbjahr haben. Gleichwohl bestehen Ansätze zu saisonverlängernden Nutzungen und typischen Winterangeboten, die jedoch quantitativ eher eine untergeordnete Bedeutung besitzen werden.

Zudem ist zu erwarten, dass es aufgrund der unterschiedlichen Touristenarten (Görlitz = Städtetourismus; Berzdorfer See = Erlebnis-, Erholungsurlaub) zu keiner Konkurrenz zwischen den touristischen Standorten der Kernstadt und dem Berzdorfer See kommen wird. Im Gegenteil, es kann davon ausgegangen werden, dass vorhandene Synergieeffekte verstärkt und ausgebaut werden können. Im Hinblick auf Alternativen und Schlechtwettervarianten wird die Kernstadt durch die Kurzurlauber am Berzdorfer See erheblich profitieren können. Unmittelbar neben dem (Stadt-)See bietet die Stadt optimale Ergänzungen im Kultur-, Bildungs- und Freizeitbereich in extrem geringer Entfernung.

Der Berzdorfer See sollte im Verbund mit Görlitz „als Aufhänger“ vermarktet werden. Die oben beschriebenen Entwicklungspotenziale sind regional bedeutsam, einige der vorgesehenen Nutzungen sind sogar von überregionaler Bedeutung. Daher ist der regionalen Zusammenarbeit insbesondere im Landkreis Görlitz und mit den touristischen Gebietsgemeinschaften große Aufmerksamkeit zu schenken.

Indexentwicklung der erwerbsfähigen Bevölkerung in Görlitz und Sachsen von 1990 bis 2025 (2010 = 100)



Quelle: Statistisches Landesamt, eigene Berechnung

2.4 Prognose

Im Vergleich zu Bevölkerungsprognosen sind Prognosen der wirtschaftlichen Entwicklung grundsätzlich mit größeren Unsicherheiten verbunden. Zumindest die künftige Entwicklung des Erwerbspersonenpotenzials lässt sich aber, da unmittelbar aus der demografischen Entwicklung abzuleiten, relativ verlässlich vorhersagen.

Für **Sachsen** ergibt sich aus der aktuellen Prognose des Statistischen Landesamts im Zeitraum von 2010 bis 2015 ein **Rückgang der Erwerbspersonen**, hier definiert als Bevölkerung im Alter von 20 bis 65 Jahren von **-19,5 %**. Die sächsische Bevölkerung schrumpft in diesem Zeitraum mit **-8,8 %** langsamer. Die Folge ist eine Verschlechterung des Verhältnisses von Erwerbstätigen zu Nichterwerbstätigen.

In **Görlitz** ist die **Zahl der Erwerbsfähigen** nach 1990 noch stärker gesunken als in Sachsen (vgl. Abbildung). Gemäß Prognose des Statistischen Landesamts wird sich der Rückgang des Erwerbspersonenpotenzials in Zukunft etwas verlangsamen und in etwa so schnell sinken wie in Sachsen (-19,9 % bis 2025). Über die **Pendler** ist der Görlitzer Arbeitsmarkt mit den angrenzenden Landkreisen verflochten.

In den umliegenden Gemeinden sinkt das Erwerbspersonenpotenzial aber noch deutlicher ab als in Görlitz. Eine Kompensation des geringer werdenden Erwerbspersonenpotenzials in Görlitz durch mehr Einpendler aus dem Umland ist demnach nicht zu erwarten.

Neben dem Anstieg der Beschäftigung ab 2005 ist der demographische Effekt des geringer werdenden Erwerbspersonenpotenzials eine wichtige Ursache für den festgestellten **Rückgang der Arbeitslosigkeit**. Der Demografisch bedingten Zunahme von älteren Arbeitnehmern und in der Folge von Renteneintritten steht die Abnahme der Nachwuchskräfte gegenüber. Die Anzahl von Berufseinsteigern zum Ersatz der aus dem Berufsleben scheidenden Bevölkerung wird sich in Görlitz bis 2025 halbieren. Dennoch wird aus dem steigenden Missverhältnis zwischen **Renteneintritten** und **Berufseinsteigern** nicht „automatisch“ der Abbau der Sockelarbeitslosigkeit folgen.

Prognosen des ifo-Instituts Dresden zur Entwicklung der Erwerbsfähigen nach Qualifikation zeigen für Sachsen, dass sich die Zahl der geringqualifizierten Arbeitslosen kaum verringert, während bei den Erwerbsfähigen mit Berufsschul- oder Hochschulabschluss ein Arbeitskräftemangel auftritt.

Für den Raum Görlitz gibt es keine Prognose der Entwicklung der Erwerbsfähigen nach der Qualifikation, dennoch ist davon auszugehen, dass die Tendenz hier dieselbe ist.

Bereits heute sind Görlitzer Unternehmen einem starken Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte ausgesetzt, die Vermittlung von Geringqualifizierten gestaltet sich hingegen schwierig. Möglicherweise könnte allerdings das Anwachsen des Tourismussektors in Görlitz auch Arbeitsplätze für geringer qualifizierte Arbeitnehmer schaffen.

Bei einer Betrachtung der seit dem 01.05.2011 geltenden Arbeitnehmerfreizügigkeit über die polnische Grenze hinweg kann der Raum Görlitz auch durch polnische Fachkräfte profitieren, welche in der Nähe ihrer Heimat bleiben wollen und nun die Möglichkeit hierzu in Görlitz haben.

Ob die Görlitzer Wirtschaft künftig, wie bereits in den letzten Jahren, einem **Wachstumstrend** folgt, ist natürlich fraglich. So kann man gegen die Annahme eines fortgesetzten Wachstums einwenden, dass die Görlitzer Wirtschaft in der Vergangenheit keineswegs immer gewachsen und zeitweise sogar stärker geschrumpft ist. Allerdings ist das zeitweilig negative Wachstum auch im Zusammenhang mit dem Übergang von der Plan- zur Marktwirtschaft und dem bis ins letzte Jahrzehnt hineinreichenden Umbau der lokalen Wirtschaftsstruktur zu sehen.

Diese Phase des Strukturwandels ist aber heute abgeschlossen, so dass sich die ökonomische Entwicklung künftig in „normalem“ Fahrwasser bewegen und somit im Mittel wohl eher einem Wachstumstrend folgen könnte.

Vorliegende Prognosen der zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung mit regionalem Bezug bestätigen diese Annahme.

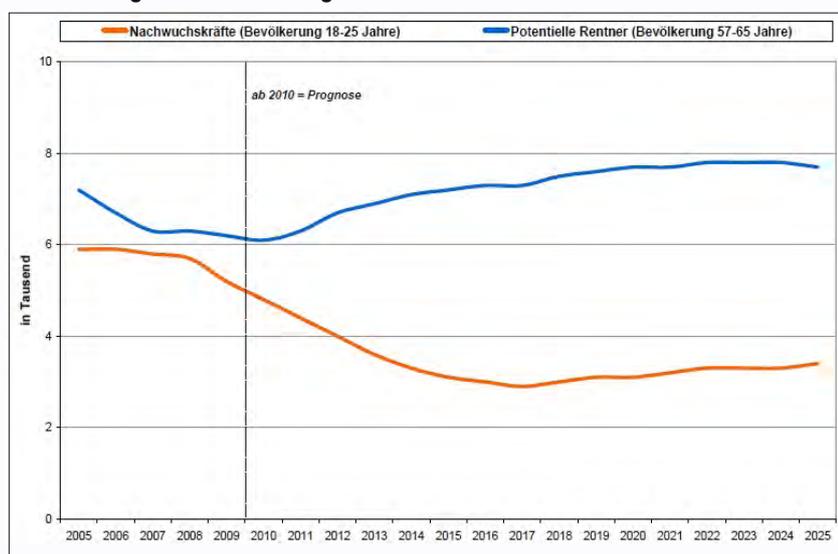
Das ifo Dresden beispielsweise berechnet in seiner regionalisierten Prognose der Wirtschaftsentwicklung für Sachsen bis 2020 ein jahresdurchschnittliches Wachstum der Bruttowertschöpfung (BWS) von ca. 1,5 %. Für die Stadt Görlitz wird ein jahresdurchschnittliches Wachstum des BWS in Höhe von 1,9% prognostiziert (ifo Dresden, 2009).

Sollte sich der mittlere Wachstumstrend der Wirtschaft der Stadt Görlitz der letzten Jahre in der Zukunft fortsetzen, so wird sich auch die Nachfrage nach Arbeitskräften verstärken. Das liegt unter anderem daran, dass die **theoretische Beschäftigungsschwelle** gesunken ist. So galt in den 1990er Jahren die Regel, dass in Deutschland erst ab 2 % Wirtschaftswachstum zusätzliche Stellen entstehen, heute liegt diese Schwelle bei 1 bis 1,5 % Wachstum.

Zusammen mit dem demografisch bedingten Abschmelzen des Erwerbstätigenpotenzials bedingt ein Wachstum der Wirtschaft einen weiteren Rückgang der Arbeitslosigkeit sowie eine zunehmende Angebotslücke bzw. Knappheit an Erwerbstätigen auf dem lokalen Arbeitsmarkt. Oder anders gesagt: damit die Wirtschaft der Stadt Görlitz in den kommenden Jahren Steigerungsraten realisieren kann, ist die Schließung der Angebotslücke bei den Arbeitskräften, besonders im Segment der qualifizierten Fachkräfte, erforderlich.

Es ist davon auszugehen, dass das Angebot an Arbeitskräften mehr noch als bisher zu einem entscheidenden Standort- bzw. Engpassfaktor für wirtschaftliche Unternehmungen wird. Der **Standortwettbewerb um (qualifizierte) Arbeitnehmer** wird noch deutlich zunehmen, da sich das Angebot an Arbeitskräften nicht nur in Görlitz und der hiesigen Region, sondern auch in anderen Regionen Deutschlands verknappt.

Bevölkerung im Berufseinstiegs- und Renteneintrittsalter von 2005 bis 2025



Quelle: Statistisches Landesamt, eigene Berechnung

2 Wirtschaft

22

Konzeptionelle Aussagen des Fachkonzepts Wirtschaft

Fachliche und fachübergreifende Ziele	Maßnahmen
Generelle Zielstellung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung von Arbeitsplätzen, Abbau der Arbeitslosigkeit ➤ Generierung von Einkommen und Kaufkraft ➤ Verbesserung der Steuereinnahmen
Strategische Instrumente	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ansiedlung von neuen Unternehmen ➤ Bestandspflege und Unterstützung von Existenzgründungen ➤ Standortmarketing
Rahmenbedingungen, Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausbau der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Görlitz, u.a. durch Fertigstellung d. SW-Umfahrung, Öffnung des GÜ Hagenwerder für Schwerlastverkehr, Integration in das Fernverkehrsnetz der Bahn und Elektrifizierung von Bahnstrecken, Bau des Busbahnhofs, etc. ➤ Ausbau der Breitbandnetze mit hoher Kapazität in allen Stadtgebieten ➤ Orientierung der Aufmerksamkeit übergeordneter Ansiedlungs- & Förderinstanzen, sowie privater Kapitalgeber auf Görlitz ➤ Absenkung des Gewerbesteuerhebesatzes ➤ Weiterentwicklung der weichen Standortfaktoren – ➤ Görlitz als Wohn-, Lebens- und Arbeitsort attraktiver machen ➤ Fachkräfte u. Hochschulabsolventen anziehen bzw. halten
Flächenvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen, auch durch Ankauf, Neuausweisung und Erschließung ➤ Laufende Abstimmung mit bestehenden Unternehmen zu deren Flächenbedarf ➤ Umwidmung von GE- in GI-Flächen, soweit möglich ➤ Umwidmung nicht geeigneter/vermarktbarer Industrie- u. Gewerbeflächen ➤ Nachnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen ➤ Günstige Gewerbeimmobilien für Existenzgründer ➤ Stadt-Umland- Kooperation /gemeinsame Gewerbegebiete mit Nachbargemeinden/ Landkreis u. Zgorzelec
Sektorale Struktur und wirtschaftliche Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorhandene Stärken ausbauen – diversifizierte Wirtschaftsstruktur fördern ➤ Entwicklung von Görlitz als attraktive Wohnstadt und als Standort für Unternehmen, vor allem aus Industrie, Unternehmensbezog. Dienstleistungen, Information u. Kommunikation, Gesundheitswesen, Tourismus, Handel ➤ Beachtung des Querschnittscharakters von Einzelsektoren und Nutzung von Synergiepotenzialen durch intersektorale Kooperation, Angebotsprofilierung und Vermarktung ➤ Bevorzugt sollten überregionale Anteile der Wirtschaft gestärkt werden, wg. größeren regionalwirtschaftlichen Effekten ➤ Unterstützung/ Ausbau der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der lokalen Wirtschaft
Arbeitsmarkt, Erwerbstätigkeit und Bildung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gegen Fachkräftemangel: Erhöhung der Erwerbsquoten und Anwerbung von qualifizierten Arbeitskräften, sowie ➤ Bessere Qualifizierung von Erwerbstätigen/Erwerbslosen ➤ Ausrichtung der Qualifizierung an den Bedarfen der lokalen und regionalen Wirtschaft ➤ Ausbau des Lehrstellenangebots. Ausbildung von Lehrlingen aus Nachbarländern ➤ Ausbau von zweisprachiger Sprach-, Bildungs- und Wirtschaftskompetenz ➤ Förderung von sozialer Integration
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Weiterentwicklung der Versorgungsfunktion von Görlitz im eigenen Verflechtungsbereich - Erhöhung der Zentralität des Görlitzer Einzelhandels/ Verringerung von Kaufkraftabflüssen ➤ durch die grenznahe Lage zu Polen sind auch transnationale Aspekte und Entwicklungsziele insbesondere in Abstimmung mit der Schwesterstadt Zgorzelec zu beachten. ➤ keine Ansiedlung von großflächigen EZH mit zentrenrelevanten Sortimenten in Randlagen bzw. außerhalb der im Einzelhandelskonzept definierten zentralen Versorgungsbereiche

Konzeptionelle Aussagen des Fachkonzepts Wirtschaft

<p>Fortsetzung Einzelhandel</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine Ansiedlung von großflächigen EZH mit zentrenrelevanten Sortimenten in Randlagen bzw. außerhalb der im Einzelhandelskonzept definierten zentralen Versorgungsbereiche ➤ Stärkung der Innenstadt als Hauptgeschäftsbereich mit ausgeprägter Magnetfunktion ➤ Angebotsprofilierung durch maßvolle Ergänzung bzw. Behebung von Ausstattungsdefiziten, v. a. durch Ansiedlung von weiteren Markengeschäften in der Innenstadt, dabei auch im mittleren und gehobenen Qualitäts- und Preissegment ➤ Vorrangige Ansiedlung von EZH in den Hauptlagen der City mit zur Zeit hohen Leerständen ➤ Zur besseren Außenwirkung und Akzeptanz des innerstädtischen Einzelhandels sind die einzelnen Mikrostandorte bzw. Straßen und Plätze mit Einzelhandel besser zusammenzuführen bzw. die Übergänge und Querungen als Verbindungen zu entwickeln. ➤ Steigerung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt ➤ Sicherstellung der Erreichbarkeit des zentralen Geschäftsbezirks für ÖPNV und MIV ➤ Absicherung der Grundversorgung im Stadtgebiet ➤ Nahversorger sind den einzelnen Wohngebieten zuzuordnen und nicht an Pkw-Kundenorientierten Standorten auszurichten ➤ Beseitigung von Defiziten in der Nahversorgung (Altstadt, zentraler bis östlicher Teil der Innenstadt) ➤ Beseitigung von qualitativen Defiziten der Grundversorgung, v.a. in der Innenstadt ➤ Anpassung des EZH an den demografischen Wandel: Berücksichtigung der Nachfrage älterer Kunden ➤ Förderung der Bilingualität ➤ Kooperation der innerstädtischen Händler untereinander und mit Akteuren aus den Sektoren Tourismus und Kultur ➤ Citymanagement
<p>Tourismus</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entwicklung des Berzdorfer Sees als zusätzliche Destination der Stadt Görlitz im Bereich des Naherholungs-, Wassersport- und Freizeittourismus: Ziel: Erschließung neuer Besucherzielgruppen <ul style="list-style-type: none"> ➤ Nordufer: Entwicklung eines Campingplatzes oder einer Ferienhaussiedlung ➤ Deutsch-Ossig: Aufbau von Ausflugsgastronomie und Ausgangspunkt für See-Rundtouren ➤ Südufer: Errichtung des Hauptwassersportzentrum, mit großem Hafen und ggf. Campingplatz oder Ferienhaussiedlung, sowie eines großen Badestrandes ➤ Westufer: Ausbau der Badebucht Blaue Lagune, sowie einer Ferienhaussiedlung und eines 18-Loch Golfplatzes ➤ Nordwestufer: Bau einer Ferienhaussiedlung und ggf. einer Wohnsiedlung für dauerhaftes Wohnen ➤ Integration der touristischen Vermarktung des Berzdorfer Sees in die Gesamtstrategie der Stadt Görlitz ➤ Bewerbung von Görlitz als Stätte des UNESCO-Weltkulturerbes ➤ Steigerung der Gästezahlen im Winterhalbjahr, u.a. durch verstärkte Anziehung von ausländischen Touristen ➤ Profilierung der Gründerzeit als touristische Destination ➤ bedarfsgerechte Erweiterung der Beherbergungskapazitäten in quantitativer und qualitativer Hinsicht, möglichst unter Nachnutzung von Leerständen ➤ Stärkung von touristisch relevanten Schwerpunkten durch Ausbau und Sanierung ➤ Verbesserung der Naherholungsstrukturen ➤ Ausbau und Vernetzung des Wander- und Radwegenetzes ➤ Kooperation des Fremdenverkehrssektors mit anderen Sektoren (Kultur, Einzelhandel, Sport) ➤ Kontinuierliche und zielgruppenorientierte Vermarktung, Ausbau des touristischen Informationssystems ➤ Kooperation mit Landkreis und mit grenznahen polnischen u. tschechischen Destinationen bei der Vermarktung ➤ Verbesserung von Service und Dienstleistungsmentalität

Die **kommunale Verkehrsplanung** basiert auf einem kontinuierlichen planerischen Prozess, bei dem eine integrierte Betrachtungsweise aller Verkehrsträger und Ziele der Stadtentwicklung nötig sind, um ein effektives und modernes Verkehrsnetz für Görlitz zu entwickeln.

3.1 Übergeordnete Verkehrsanbindung

Entsprechend der Richtlinie für integrierte Netze wird für das Oberzentrum Görlitz eine Erreichbarkeit zu den nächsten Oberzentren Dresden und Cottbus in 120 Minuten im Individualverkehr und in 150 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln angegeben. Diese Kriterien sind für Görlitz erfüllt.

Verkehrsträger und Verkehrsnetze

Görlitz besitzt einen direkten Anschluss an die Bundesautobahn A4 mit Fortführung auf polnischer Seite bis Krakau. Gleichzeitig liegt die Stadt im Schnittpunkt der Bundesstraßen B6, B99 und B115 und verfügt somit über eine gute überregionale Straßennetzanbindung.

Die Stadt hat keinen direkten Anschluss an den Bahn-Fernverkehr, jedoch verkehren derzeit täglich drei Regionalexpresszüge von Dresden bis Breslau mit Halt in Görlitz. Ferner bestehen im Bahn-Regionalverkehr vertaktete Angebote in Richtung Dresden, Cottbus, Zittau und Hoyerswerda.

Der **Bus-Regionalverkehr** bedient alle umgebenden Orte auf deutscher Seite. Ab 2012 soll in der Nähe des Görlitzer Bahnhofes ein neuer Busbahnhof als attraktive und zeitgemäße Übergangsmöglichkeit zwischen Stadt-, Regional- und Eisenbahnverkehr entstehen.

Görlitz gehört im sächsischen **Fahrradnetzsystem** zu den Hauptdestinationen. Mit dem Oder-Neiße-Radweg und der Sächsischen Städteroute durchqueren zwei Radfernwege die Stadt.

3.2 Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Auf der Basis einer durchgeführten Haushaltbefragung in 2006 und weiterer Quellen ist es möglich, ein genaues Bild der Mobilität der Görlitzer Einwohner aufzuzeigen.

Im Jahr 2010 waren laut kommunaler Statistikstelle ca. 23.400 Pkw auf Görlitzer zugelassen, der Trend der **Pkw-Zulassungen** war in den letzten Jahren stabil. Aufgrund der sinkenden Bevölkerungszahlen ergibt sich hieraus eine steigende Motorisierungsquote in Görlitz (2008: 418 Pkw/1.000 Einwohner; 2010: 423 Pkw 1.000 Einwohner).

Der Mittelwert für die täglichen, außerhäuslichen Wege mit allen **Verkehrsmitteln** einschließlich Fußwege über alle Einwohner beträgt drei Wege pro Tag.

Betrachtet man den Modal Split, so werden 43,6 % der Fahrten mit dem Kfz als Fahrer oder Mitfahrer durchgeführt, auf den „Umweltverbund“ aus Radfahrten, Fußwegen und ÖPNV-Fahrten entfallen 54,7 %. Die restlichen Wege werden mit sonstigen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Aus der Tabelle geht hervor, dass der ÖPNV- und der Fußgängeranteil zwischen 1995 und 2006 abgenommen haben, während der Anteil von Rad und Kfz zugenommen hat.

Typische Mobilitätsmuster zeigen sich bei der Betrachtung der Daten nach Entfernungsklassen. So steigt die Kfz-Nutzung bei längeren Wegen stark an. Neben der Wegweitenverteilung ist auch die verkehrsmittelspezifische **Kilometerleistung** ein wichtiges Analyse Kriterium, um beispielsweise Fragen zur Emissionsbegrenzung und Lärmminimierung zu klären. Die Einwohner von Görlitz legen pro Tag und Person ca. 14,5 km zurück. Bei der **Verkehrsleistung** hat das Kfz einen Anteil von ca. 68 %. Nur 26 % aller Kilometer werden im „Umweltverbund“ zurückgelegt, was aber auch in der Kurzstreckencharakteristik dieser Verkehrsträger begründet liegt.

Veränderung des Modalsplit (1995 - 2006) in Prozent

Verkehrsmittel	Befragung 1995	Befragung 2006	Veränderung
Kfz-Verkehr inkl. Motorräder	40	43	+ 3
ÖPNV inkl. sonstige Verkehrsmittel	16	13	- 3
Rad	10	12	+ 2
Fuß	34	32	- 2

Quelle: IVAS Dresden 2009

3.3 Innerörtlicher Verkehr

Straßeninfrastruktur, fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Das **Straßennetz** wickelt den größten Teil der Verkehrsleistung in Görlitz ab. Die Bundesstraße B6 fungiert als nordwestliche Stadt tangente und nimmt neben Quell- und Zielverkehr zwischen der Bundesautobahn A4 und Görlitz vor allem Verkehr aus dem Raum Reichenbach/Löbau auf. Durch den Neubau der Stadtanbindung Rauschwalde wird deren Funktionalität im Netz gestärkt. Die Stadt verfügt ferner über eine klassifizierte Radialstraßenstruktur, ergänzt durch einen inneren Stadtring.

In Görlitz dominiert vor allem Quell- und Zielverkehr. Sein Anteil liegt bei 60 - 71 % der jeweiligen Querschnittbelastung. Den höchsten Anteil im Durchgangsverkehr weist mit 26 % die B6 auf.

Hinsichtlich der **Verkehrsmengen** fungieren als Spitzreiter die B6 Nord (23.400 Kfz/24 h), die Zeppelinstraße (21.400), die Christoph-Lüders-Straße westlich der Zeppelinstraße (17.000) und die Reichenbacher Straße (16.800).

Zwischen 1999 und 2008 sanken im Bereich der B6, im südöstlichen Stadtbereich, im Bahnhofsbereich und in der Nikolaivorstadt die Verkehrsmengen. In den sensiblen Bereichen der Altstadt und der Innenstadt stiegen hingegen die Verkehrsmengen an.

Das Straßennetz ist mit seinen **Kapazitäten** dem Bedarf angepasst und verzeichnet in den meisten Bereichen des Straßennetzes Kapazitätsreserven für mögliche Verkehrsverlagerungen. Lediglich auf einigen Abschnitten sind zu Zeiten von Verkehrsspitzen Kapazitätsprobleme möglich, z.B. am Knoten Nieskyer/Girbigsdorfer Straße.

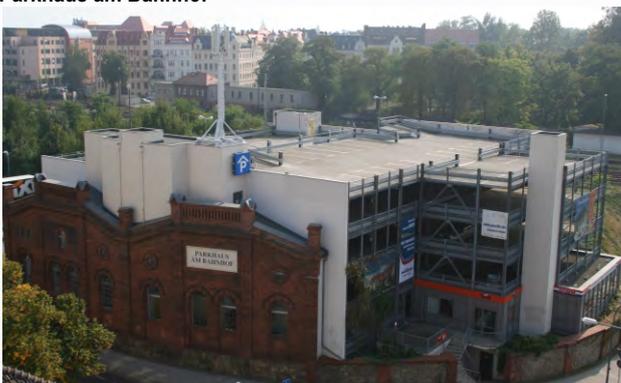
Allgemein ist zu beobachten, dass gebietsfremde Schleichverkehre in der Innen- und der Altstadt über Klosterplatz/Obermarkt, Postplatz oder Uferstraße/Hotherstraße verkehren. Diese Verkehrsströme in historisch sensiblen Bereichen gefährden die Attraktivität des Zentrums für Wohn- und die Freizeitfunktion, sowie die touristische Erlebbarkeit.

In der öffentlichen Wahrnehmung spielt der **ruhende Kfz-Verkehr** eine große Rolle. Eine hohe Verfügbarkeit bei geringen Nutzungskosten wird dabei als Attraktivitätskriterium angesehen. In der Görlitzer Innenstadt mit seiner hohen Funktionsdichte kommt es daher zu Konkurrenzsituationen im Straßenraum bezüglich der Nutzung der Flächen für Stellplätze, Verweilflächen oder Gastronomie.

In der Alt- und Innenstadt stehen neben zwei Parkhäusern die Parkplätze Innenstadt/Christoph-Lüders-Straße und Altstadt sowie verschiedene Bereiche des Straßenparkens zur Verfügung. Diese sind vor allem der Demianiplatz, die Elisabethstraße, der Wilhelmsplatz, der Obermarkt und der Postplatz. In Vorbereitung der 3. Sächsischen Landesausstellung Via Regia wurde ein neues Parkleitsystem „Görlitzer Parking“ errichtet.

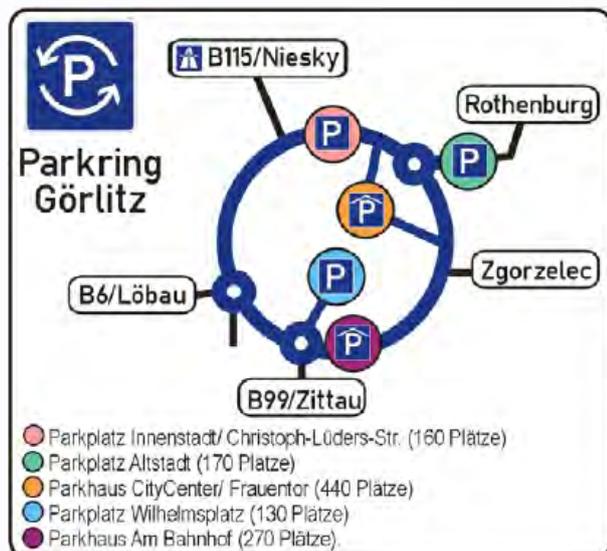
Die höchste Nachfrage der betrachteten Parkstandorte wird mit 72 % **Auslastung** über die Mittagszeit realisiert, wenn sich verschiedene Wegezwecke überlagern und auch Besorgungsverkehre aus Zgorzelec über die Mittagsstunden für ein erhöhtes Aufkommen im ruhenden Verkehr sorgen. Die Kapazitäten sind an normalen Werktagen als ausreichend zu betrachten.

Parkhaus am Bahnhof



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

Systemschema Parking



Quelle: Gesamtverkehrskonzept der Stadt Görlitz, Stand 03/2001

Öffentlicher Personennahverkehr

Die **Straßenbahn** bildet mit 70 % aller Fahrgäste die wichtigste Stütze des ÖPNV. Es gibt zwei Straßenbahnlinien mit Bedienung von 24 Haltestellen: *Linie 2* Biesnitz/Landeskrone, Königshufen/Am Wiesengrund und *Linie 3* Weinhübel Königshufen/Am Marktkauf. Diese Linien werden Tatra KT4D Straßenbahnen ohne Niederflurausrüstung befahren. Die vier Endpunkte der Strecken ermöglichen einen effektiven Straßenbahnbetrieb, welcher im Stadtzentrum zwischen Bahnhof und Alexander-Bolze-Hof einen 10-Minuten-Takt aufweist. Die maximale Querschnittsbelastung der Straßenbahn liegt bei 5.040 Fahrgästen pro Werktag auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof und Hospitalstraße. Die Fahrgastzahlen bei der Straßenbahn sind jedoch zwischen 1995 und 2008 um ca. 50 % gesunken, während die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum nur um 18 % zurückging. Allerdings sank in diesem Zeitraum der Anteil der Gruppe der verkehrlich aktiven Erwerbsfähigen besonders stark, sodass hier über den Einwohnerrückgang hinaus dem ÖPNV überdurchschnittliches Nutzerpotenzial verloren ging.

Ergänzt wird das Straßenbahnnetz durch sechs **Stadtbuslinien**, wobei hier die *Linien A* (Klingewalde Landeskrone) und *B* (Virchowstraße Rauschwalde) die wichtigsten sind. *Linie C* verkehrt ausschließlich als Rufbus (nur Mo-Fr) vom Demianiplatz nach Königshufen. Die *Linien E* und *F* verkehren im Linienverkehr und in Randlagen als Rufbus. Ein *Nachtbus (Linie N)* ersetzt täglich zwischen 20:00 Uhr und 0:00 Uhr weitgehend die Straßenbahnlinie 2 sowie die Buslinien A und B. Er verkehrt ergänzend zur Straßenbahnlinie 3 alle 30 Minuten. Im Busverkehr beträgt die maximale werktägliche Belegung eines Querschnitts ca. 2.160 Fahrgäste zwischen den Haltestellen Bahnhof/Südausgang und Im Bogen. Generell sind die Buslinien geringer belastet als die Straßenbahnlinien.

Die **Linie P** als grenzüberschreitende Buslinie verbindet Görlitz und Zgorzelec. Sie führt vom Görlitzer Bahnhof über den Demianiplatz, den Busbahnhof Zgorzelec bis zum Real Supermarkt und wird vom polnischen Unternehmen PKS betrieben. Da in Görlitz nur die Haltestellen Bahnhof und Demianiplatz bedient werden dürfen, ist die Erschließungswirkung gering. Die Linie P befördert im werktäglichen Maximum ca. 200 Fahrgäste zwischen der Grenze und dem Demianiplatz. Gründe dafür sind einerseits die ungünstigen Erschließungswirkungen in Görlitz und andererseits die massive Erleichterung einer Kfz-Fahrt über die Grenze durch den Wegfall der Personenkontrollen.

Zwischen dem Bahnhof Görlitz und den Stationen Hagenwerder und Görlitz-Weinhübel ist als ÖPNV-Verbindung auch die Nutzung der **Bahnlinie** Richtung Zittau möglich. Der dort angebotene 60-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag entspricht einem vergleichsweise guten ÖPNV-Angebot für außen liegende Stadtbereiche.

Die Fahrtenangebote des **Regionalbusverkehrs** sind in der innerstädtischen Erschließung für die Bereiche der Gewerbestandorte an der nördlichen B6 und die Ortsteile Schlauroth, Ludwigsdorf und Ober-Neundorf von Bedeutung, da hier der Regionalverkehr die einzige ÖPNV-Erschließung bietet.

Das Görlitzer ÖPNV-System verfügt mit knapp 100 Haltestellen, über eine Vielzahl von **Zugängen zum ÖPNV**. Deutliches Defizit der Zugänglichkeit ist die Barrierefreiheit, da die Straßenbahnen und Regionalbusse im Gegensatz zu den Stadtbussen nicht im Niederflurbetrieb verkehren. Dies bedeutet, dass insbesondere in den Außenbereichen der Stadt an einer Verbesserung des Zugangs für körperlich beeinträchtigte Leute gearbeitet werden muss.

Zur Zugänglichkeit des ÖPNV zählt im erweiterten Sinne auch der Bereich der **Fahrgastinformation**. Diese erfolgt über aktuelle Fahrplanaushänge, Informationsangebote im öffentlichen Raum, das VGG-Kundenbüro am Demianiplatz sowie im Internet. Dynamische Fahrgastinformationssysteme bestehen kaum.

Die **Verknüpfung von Fahrten** innerhalb des städtischen und regionalen ÖPNV-Systems und des ÖPNV mit den Verkehrsträgern MIV, Radverkehr und Fußgängerverkehr ist eine Aufgabe, die von der Nahverkehrsplanung gefordert ist. Solche Verknüpfungspunkte in Görlitz sind:

- der Bahnhof und Bhf./Südausgang (Bahn, Straßenbahn 2 & 3, Buslinie B, P, Regionalbus)
- der Demianiplatz (Straßenbahn 2 und 3, Stadtbus A, B & C, Buslinie P)
- die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 3 in Weinhübel (Straßenbahn 3, Stadtbus E&F, Regionalbus)

Insbesondere der Bereich Bahnhof soll als Knotenpunkt ausgebaut werden, hier werden in Zukunft über 5.000 Fahrgäste am Tag erwartet.

Radverkehr

Der Anteil Radverkehr im Modal Split stieg von 10 % im Jahr 1995 auf 12,4 % im Jahr 2006. Neben der Stärkung des Alltagsradverkehrs verfolgt die Stadt Görlitz gleichzeitig das Ziel auch für Radtouristen attraktiv zu werden.

Zu den wichtigsten innerörtlichen Relationen zählen die Verbindungen von der Alt- und Innenstadt nach Biesnitz, Königshufen, Weinhübel und Rauschwalde. Ein Großteil des Straßennetzes wird im Mischverkehrsprinzip auch vom Radverkehr mit genutzt. Separate Radverkehrsanlagen befinden sich vor allem an stark frequentierten Hauptstraßen der Stadt.

Defizite bestehen vor allem bei der Anzahl moderner, kleinteiliger Abstellanlagen, der Wegweisung auf Hauptrouten und teilweise der Erreichbarkeit bestimmter Ziele.

Fußgängerverkehr

Ein hohes Maß an Fußgängerverkehr ist sowohl für den Einzelhandel in der Alt- und Innenstadt sowie den Stadtteilzentren als auch für die Erlebbarkeit der einzigartigen Stadträume für Einwohner und Besucher wichtig. Fußverkehr ist mehr als alle anderen Verkehrsträger für den spezifischen Charakter der Stadt Görlitz verantwortlich und durch eine intensive Nutzung der Straßen und Plätze maßgebend für die Anziehungskraft der Stadt als Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort. Die Potenziale im Fußgängerverkehr werden nicht voll ausgeschöpft. Aus dem städtebaulichen Kontext heraus, ist die Entwicklung einer attraktiven und sicheren Fußgängerachse durch die Alt- und Innenstadt (Sechsstädteplatz bis Altstadtbrücke) voranzutreiben. In diesem Bereich sind die stärksten Fußgängerströme vorhanden.

3.4 Fazit Verkehr

Das **Verkehrssystem** in Görlitz wurde in den letzten Jahren sukzessiv verbessert. Es konnten dabei deutliche Fortschritte in der Qualität der Straßeninfrastruktur erreicht werden. Im Bereich des ÖPNV wurden durch den Ausbau der Straßenbahn in Königshufen günstigere Bedingungen geschaffen und auch für den Rad- und Fußgängerverkehr sind Maßnahmen umgesetzt worden, die sich vor allem im Bau der Altstadtbrücke zeigen.

Von den eingetretenen Erleichterungen im **grenzüberschreitenden Verkehr** durch den EU-Beitritt Polens konnten vor allem der Kfz-Verkehr sowie der Fuß- und Radverkehr profitieren.

Der ÖPNV hat hingegen kaum von diesen Entwicklungen profitiert und sollte in Zukunft verbessert werden. Es fehlen ein gemeinsamer ÖPNV-Übergangspunkt, bessere grenzüberschreitende Erschließungswirkungen im Busverkehr und ein gemeinsames Tarifangebot.

Die Rolle von Görlitz als **Stadt des Tourismus** ist nur mit einer verträglichen Kombination von Erreichbarkeits- und Aufenthaltsqualität möglich. In einigen Bereichen der Altstadt werden hier bereits Grenzen der Belastung durch Kfz-Verkehr erreicht, die den Wohnwert dieses Stadtgebiets und die Bemühungen der Tourismusförderung beeinträchtigen.

Die weitere **Aufwertung von Straßenräumen** an verkehrlich stark belasteten Straßen ist als Zukunftsaufgabe absehbar. Die verträgliche Überlagerung von verkehrlich-funktionellen und nutzungsseitigen Anforderungen im Sinne eines attraktiven Stadtbildes ist bereits vielfach gelungen, bedarf aber weiterhin großer planerischer und konzeptioneller Anstrengungen und integrierter Betrachtungen über alle Verkehrsträger hinweg.

3.5 Prognose

Ausgehend von den Erkenntnissen aus der Haushaltsbefragung 2006 sowie unter Nutzung aktueller Trends von Einwohnerprognosen und Motorisierung wurden im Rahmen der Fortschreibung des Görlitzer Gesamtverkehrskonzeptes 2008/09 drei Szenarien der Mobilitätsentwicklung erarbeitet, wobei sich das Szenario Urbanität als Zielstellung der Verkehrs- und Stadtplanung herauskristallisiert hat. Dieses Szenario sieht als Ziel die Entwicklung einer kompakten, dicht bebauten und mit einem attraktiven Verkehrsnetz ausgestatteten Stadt vor.

Es wird deutlich, dass sich bei diesem Szenario der Modal Split günstiger zum Umweltverbund entwickelt als bei allen anderen. Es zeigt sich, dass eine geringere Motorisierung und die Bewahrung von dichten Stadtstrukturen sowie den damit verbundenen geringeren Wegeweiten positiv auf die Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV wirken. Zwar ist die Kfz-Verfügbarkeit höher, aber durch entsprechende Angebote im ÖPNV und nicht-motorisierten Verkehr müssen die Kfz-Fahrten nicht unbedingt weiter ansteigen.

Entscheidend für den Erhalt attraktiver Stadtstrukturen und eine weitgehende Verkehrsvermeidung sind demnach der Erhalt kurzer Wege und die Vermeidung steigender Verkehrsleistung. Das Szenario Urbanität sollte deswegen Ziel des planerischen Handelns sein, auch wenn es einen Idealzustand darstellt, der nicht bis zum Jahr 2020 erreichbar ist.

Konzeptionelle Aussagen des Fachkonzepts Verkehr

Fachliche und fachübergreifende Ziele	Maßnahmen
Erhöhung der Lebensqualität in Görlitz zur langfristigen Stabilisierung der Einwohnerentwicklung unter Beachtung der besonderen Bedürfnisse der demografischen Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Modellierung von Verkehrsnachfrage und -belastung in einem Netzmodell mit Prognosenullfall und Planfällen
Optimierung der Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung von Görlitz zum regionalen Zentrum unter Nutzung des Verkehrs zur Stärkung der Stadt als Wohnstandort, Wirtschaftszentrum und Tourismusziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Etablierung eines fachlichen Diskussionsprozesses zur deutlichen Verringerung (und nicht nur Verlagerung) der verkehrlichen Belastungen in der Alt- und Innenstadt unter Nutzung des erarbeiteten Verkehrsmodells und mit dem Ziel, komplexe Maßnahmenempfehlungen für entsprechende Veränderungen zu erarbeiten, ohne dadurch die generelle Funktionsfähigkeit und Erreichbarkeit der Alt- und Innenstadt deutlich zu beeinträchtigen
Sicherung bzw. Ausbau der regionalen und überregionalen Anbindungen im individuellen und öffentlichen Verkehr (Kfz, Rad, ÖPNV) als wirtschaftliche Basis der Entwicklung, insbesondere für die Industrie-, Gewerbe- und Tourismusstandort	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Systematisierung von Straßenkategorien und Verkehrsregelungen sowie Definition von Ausbaugraden und Nutzungsprioritäten ➤ detaillierte verkehrstechnische Prüfung und Modellierung des Knotenpunktes Zeppelinstraße/ Christoph-Lüders-Straße und seiner zuführenden Strecken zur Ableitung von Maßnahmen für eine optimale Leistungsfähigkeit, um durch eine Attraktivierung des Hauptnetzes Schleichverkehre durch die Altstadt zu vermeiden und ggf. den Bus der Linie A mit aufzunehmen
Integration aller Akteure – Nachbarstädte und -gemeinden, insbesondere Zgorzelec, Kreise, Verkehrsunternehmen, Straßenbauverwaltungen, Tourismus- und Wirtschaftsverbände – in die Umsetzung der kommunalen Gesamtverkehrsplanung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausbau und Stärkung der interkommunalen Verkehrsplanung ➤ Fortführung gemeinsamer Verkehrserhebungen im fließenden Kfz-Verkehr, im Radverkehr und in Form einer kontinuierlichen Haushaltbefragung mit einer Folgebefragung bis 2013
Perspektivische Ausweitung der konzeptionellen Verkehrsplanung auf die Stadt Zgorzelec in Form intensiver grenzüberschreitender Zusammenarbeit als Europastadt und Umorientierung auf die vollständige Vernetzung des Verkehrssystems	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperative deutsch-polnische Fortschreibung der Machbarkeitsstudie für eine mögliche Straßenbahnverbindung zwischen Görlitz und Zgorzelec unter Beachtung betrieblicher und finanzieller Randbedingungen, der Förderbedingungen sowie einer realistischen Umsetzungsstrategie ➤ Erarbeitung und Pflege eines grenzüberschreitenden, prognosefähigen Verkehrsmodells zur Bewertung von Maßnahmen im Straßennetz unter Nutzung bestehender Daten sowie Ergänzung einzelner Eckwerte der Verkehrsnachfrage ➤ Potenziale und Planungsvarianten des Grenzübergangs Schlesische Straße und seiner Anbindungen in das Zgorzelecer Straßennetz sowie an die Autobahn erarbeiten ➤ Umsetzung von Verbesserungen im straßengebundenen, grenzüberschreitenden ÖPNV – insbesondere durch Veränderungen an der jetzigen Buslinie P im Altstadtbereich (siehe auch Maßnahme 21) und Veränderungen im Tarifsysteem des ÖPNV ➤ Diskussion und Prüfung zweier ergänzender Grenzübergänge für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Ludwigsdorf (Neißesteg) und Weinhübel (Seidenberger Straße)
Gesamtstädtische Minderung negativer verkehrlicher Wirkungen durch Erhalt und Schaffung kompakter Stadtstrukturen und Zentren der Nahversorgung in den Stadtteilen mit	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhaltung und Verbesserung der Ausstattung von Nahräumen mit Nutzungs- und Versorgungsgelegenheiten

<p>dem Ziel der Verkehrsvermeidung und kurzer Wege bei den Alltagsaktivitäten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhaltung und Förderung verträglicher Funktionsmischungen ➤ Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten ➤ Orientierung der Verkehrsplanung an dem Konzept Urbanität
<p>Weitgehende Orientierung der Flächennutzung und Bauleitplanung an vorhandenen Infrastrukturkorridoren und insbesondere an den bestehenden Straßenbahntrassen um effektive ÖPNV-Erschließungsstrukturen zu erhalten und die Straßenbahnnutzung zu intensivieren</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung kontrollierter Verdichtung (Wohn- und Gewerbenutzung)
<p>Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum durch die Förderung nicht-motorisierten Verkehrs sowie des ÖPNV bezüglich der Arbeitswege und der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte, aber auch durch effektive Güterverkehrsführung in der Stadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ tarifliche Maßnahmen der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen (Job-Ticket, Umweltkarte) ➤ räumlich ausgedehnte Parkraumbewirtschaftung und progressive Parkgebührengestaltung ➤ Ausweisung von Schwerverkehrs- und Gefahrgutnetzen ➤ Beachtung der Anforderungen von Fußgängern an Direktheit, Sicherheit und Barrierefreiheit bei allen anstehenden Maßnahmen gemäß den geltenden Richtlinien (minimale Gehwegbreite 2,50 m) ➤ Planung und Umsetzung baulicher Querungshilfen bis zum Jahr 2013 insbesondere in den Bereiche Postplatz, Otto-Buchwitz-Platz, Sechsstädteplatz, unterer Demianiplatz, oberer Demianiplatz, Reichenbacher Straße und Goethestraße ➤ Schaffung eines eigenen Radverkehrsbudgets unter Verwaltung eines/r Radverkehrsbeauftragten der Stadt für eigene Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur ➤ planerische Prüfung, wie die Linie P im Görlitzer Bereich zur besseren Erschließung der Altstadt und des Bereiches der Fachhochschule genutzt werden kann ➤ Prüfung bestehender Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Vorgaben aus der VwV-StVO 2009 und der ERA 2010 – insbesondere zu Signalisierungen, Furtmarkierungen, Benutzungspflicht und Dimensionierungen aber auch der Freigaben von Einbahnstraßen sowie gemeinsamen Führungen von Fußgängern und Radfahrern – Ableitung von Maßnahmen und Umsetzung organisatorischer Veränderungen ➤ Integration der Radverkehrsanforderungen entsprechend der Radverbindungskategorie und der Dimensionierungen in anstehende Maßnahmen des Straßenbaus und der –sanierung ➤ Einbindung privater Eigentümer bei der Schaffung attraktiverinnerstädtischer Abstellanlagen des Radverkehrs
<p>Anpassung von Straßeninfrastruktur und Knotenpunkten sowie deren Ausstattung an den langfristigen Bedarf unter Beachtung des Aspekts der kommunalen Unterhaltskosten, der Leistungsfähigkeit sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prüfung der prognostischen Erforderlichkeit von LSA an bestimmten Knotenpunkten auf Grundlage der verkehrlichen Analysen und der Verkehrsprognose und ggf. Ersatz von LSA durch Kreisplatz- oder Vorfahrtregelungen und unsignalisierte Querungshilfen
<p>Nutzung der geplanten Entlastungswirkungen der Stadtanbindung Rauschwalde sowie des Neubaus der S 111a (Südwestumfahrung) für die Aufwertung und den Umbau innerstädtischer Infrastruktur und eine Verkehrsverlagerung auf weniger sensible Stadtbereiche</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Netzorganisatorische Einbindung der Stadtanbindung Rauschwalde sowie der S111a zur optimalen Entwicklung der Verkehrswirksamkeit ➤ verkehrliche und planerische Prüfung der Südstadtsperre, wenn die OU Kunnerwitz in Form der S111a (1. BA) nicht realisiert werden sollte - an-

Konzeptionelle Aussagen des Fachkonzepts Verkehr

Konzeptionelle Aussagen des Fachkonzepts Verkehr

	sonst ist diese Maßnahme verzichtbar
Gestalterische Aufwertung und verkehrsorganisatorische Anpassungen an Hauptverkehrsstraßen, um zukünftig auch an Stadtstraßen mit höheren Verkehrsmengen gute Wohnqualitäten zu ermöglichen und so den Verfall der Bausubstanz zurück zu drängen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prüfung der drei Randbedingungen (Verkehrstechnik KP Zeppelin/ Chr.-Lüders-Str. (Maßn. 10), Nutzbarkeit und Verkehrsstruktur Hilgerstraße und Haltestellenanpassung) für eine Entscheidung zur Verlegung der Buslinie A in die Hilgerstraße
Verbesserung der generellen Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen und der Erlebbarkeit bzw. Wohnqualität der Innenstadt durch geeignete Maßnahmen, um die Erfolge des Stadtbbaus (Zuzug) und der Wirtschaftsförderung (Belebung von Gastronomie, Handel und Dienstleistungen) langfristig zu erhalten und gleichzeitig eine gute Erreichbarkeit zu sichern	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vertiefung der Empfehlungen zu flächenhaften geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen zur Sicherung von Handel und Gewerbe in der Innenstadt, der Verkehrssicherheit sowie der Verbesserung und Aufwertung des Wohnumfeldes
Effektive Nutzung der wachsenden wirtschaftlichen Potenziale aus dem Tourismus, wie z. B. der Landesausstellung 2011, durch die maßgebliche Rückgewinnung verkehrlich überformter Bereiche der Innenstadt für Verweilfunktionen, indem ruhender und fließender Kfz-Verkehr verlagert werden – insbesondere im Bereich Obermarkt, Klosterplatz und Demianiplatz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerung von Kapazitäten des ruhenden Verkehrs (ca. 100 Stellplätze) vom Obermarkt und vom Demianiplatz zum Parkplatz Innenstadt/ Christoph-Lüders-Straße ➤ Planung und Bewertung eines gestalterisch angepassten, zusätzlichen Parkdecks auf dem Parkplatz Altstadt, bei einer baulichen Umsetzung ist eine weitere Verlagerung von öffentlichen Stellplätzen aus dem Bereich Obermarkt sinnvoll und effektiv
Systematisierung der Straßennetzhierarchie und Straßenkategorie zur Vereinfachung verkehrsorganisatorischer Regelungen und dem Schutz von Wohnbereichen und besonders der Innenstadt vor unverträglicher Verkehrsbelastung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzung der aktualisierten Verkehrswegekategorien nach RIN zur Organisation des kommunalen Straßennetzes hinsichtlich der Ausbaugrade, Geschwindigkeiten und der Netzhierarchie
Anpassung des kommunalen ÖPNV-Systems an die zukünftigen Herausforderungen von Gebiets- und Kostenstrukturen, Demografie, Barrierefreiheit und der Stadtentwicklung durch einfache Nutzbarkeit, verbesserte Information, die regionale Einbindung, grenzüberschreitende Ausrichtung, weitgehende Barrierefreiheit und effiziente Verknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausbau der Radabstellanlagen an den Bike+Ride-Standorten in Biesnitz (mit Anbindung durch einen neuen Geh/Radweg nach Kunnerwitz), Weinhübel und Königshufen (Am Marktkauf)
Förderung multimodaler Mobilität durch Ausbau von ÖPNV-Verknüpfungsstellen sowie deren Stärkung durch zusätzliche Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, gute Straßen- und Wegeanbindungen, barrierefreie Zugänge sowie zeitgemäße Informationssysteme – insbesondere am Görlitzer Bahnhof sowie am Bahnhof Hagenwerder als Zugang zum Berzdorfer See	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bau eines neuen Busbahnhofs im Bereich des Görlitzer Bahnhofs und Anpassung des Linienkonzeptes
Erarbeitung einer langfristigen Strategie für den Erhalt und die Nutzungsintensivierung der Görlitzer Straßenbahn unter Beachtung von Wirtschaftlichkeit und Stadtentwicklung sowie den Auswirkungen auf Stadtqualität, Zentralität sowie Lärm- und Klimaschutz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diskussion der Straßenbahn-Netzvarianten des Gesamtverkehrskonzeptes mit dem Fokus auf den Potenzialen für den ÖPNV in Zgorzelec lt. Variante 2 ➤ Investition in die Perspektiven der Straßenbahn durch Modernisierung des Fahrzeugparks, verstärkte Barrierefreiheit an Haltestellen und Zugängen, attraktive Takte (in Überlagerung nicht größer 10 Minuten) und Tarife
Anpassung des Parkraumangebotes zur Aufwertung historisch sensibler Bereiche, der Absicherung des weiteren Zuzugs von Einwohnern in die Innenstadt und zur Behebung von Defiziten bei der Verkehrssicherheit und Straßenraumqualität unter Abwägung relevanter lokaler Interessen und besonders den Belangen der Anwohner und Gewerbetreibenden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umsetzung des Parkleitsystems „Parkring Görlitz“ mit Beschilderung, Analysen und ggf. Anpassung

<p>Erhalt des effektiven Prinzips der Parkraumbewirtschaftung für Besucher der Innenstadt und weitere Minimierung des Parksuchverkehrs durch entsprechende Verkehrsführungen bei gleichzeitig besserer Ausnutzung der Parkhäuser und der teilweisen Verlagerung von Besucherparken auf neu zu schaffende Parkierungsstandorte am Rande der Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ bedarfsgerechte Anpassung der Parkgebühren ggf. auch unter Aufgabe der Zonendifferenzierung und Ausweitung der Bewirtschaftung, um neue Anwohnerstellplätze zu schaffen, die Auslastung der Parkhäuser zu erhöhen und externen Zielverkehr in die Alt- und Innenstadt an den Gebietsrändern abzufangen
<p>Beachtung der Belange der peripher gelegenen Ortsteile hinsichtlich einer angemessenen verkehrlichen Anbindung an die Innenstadt mit dem ÖPNV, MIV und Radverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umsetzung des bestehenden, integrierten Erschließungskonzeptes unter Einbindung der ÖPNV Verknüpfungsstelle Hagenwerder, den Radrundwegen und dem Konzept des ruhenden Verkehrs – die ÖPNV Erschließung der Bereiche außerhalb der Bahnhaltepunkte Hagenwerder und Berzdorfer See erfolgt dabei mit dem Bus
<p>Regelmäßiges Monitoring der Verkehrsmengen im Straßennetz, an Konfliktstellen der Verkehrsbelastung, im ÖPNV und an Konzentrationspunkten des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie Fortführung der Zeitreihen aus der Haushaltbefragung als wichtiges Beurteilungsinstrument zur gesamtstädtischen Mobilität</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Durchführung von Verkehrserhebungen und Haushaltsbefragungen ➤ Fortschreibung, Prüfung und Anpassung des Verkehrskonzeptes 2020 im Jahr 2015

Konzeptionelle Aussagen des Fachkonzepts Verkehr

Verkehrsknotenpunkt Demianiplatz



Quelle: Stadtverwaltung Görlitz

