

Lebensqualität widerspiegelt sich u. a. darin, wie gut Einrichtungen der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung erreichbar sind. In den Karten des Abschnittes D wird dieses Thema aufgegriffen. Dargestellt ist die Erreichbarkeit von:

- höherrangigen zentralen Orten (Oberzentrum, Mittelzentren)
- Grundschulen und Oberschulen
- Autobahnen
- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Hausärzten
- Apotheken und
- Lebensmittelgeschäften.

Bei einigen Themen konnte nur die Erreichbarkeit mit dem PKW ermittelt werden, da dem Regionalen Planungsverband kein Modell zur Simulierung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung stand. Wir bemühen uns darum, künftig ein solches Modell nutzen zu können.

Um die mittleren PKW-Fahrzeiten für die Gemeinden zu bestimmen, wurde zunächst ein Netz aus Rasterzellen mit einer Kantenlänge von 250 x 250 m über die Region gelegt. Im nächsten Schritt wurden diejenigen Rasterzellen ermittelt, in denen bewohnte Gebäude vorhanden sind. Anschließend wurde für jede bewohnte Zelle die zeitlichste Grundschule, Hausarztpraxis, Apotheke u. s. w. ermittelt. Die Berechnung erfolgte entweder vom Mittelpunkt der Rasterzelle aus oder, wenn dieser fernab von Verkehrswegen lag, von einem Punkt in der Nähe einer Straße. Aus den ermittelten Fahrzeiten aller bewohnten Rasterzellen einer Gemeinde wurde dann der Medianwert bestimmt.

Durch diese Methode werden zwar Extremwerte, die innerhalb einer Gemeinde auftreten können, nicht mehr sichtbar, auf der anderen Seite jedoch die Übersichtlichkeit der Ergebnisse zum Zweck einer regionalen Auswertung verbessert.

D1 – Erreichbarkeit des Oberzentrums

Das Oberzentrum Dresden ist ein Wirtschafts-, Innovations-, Bildungs- Kultur- und Verwaltungsstandort mit überregionaler Ausstrahlung. In Oberzentren werden hoch spezialisierte Waren und Dienstleistungen vorgehalten. Dazu gehören u. a. Hochschulen, Fachbibliotheken, Opernhäuser, Kongresszentren, Sportstadien, Krankenhäuser mit Maximalversorgung, oberste und obere Landesbehörden, große Einkaufszentren bzw. Warenhäuser, Fachgeschäfte sowie ICE- und IC-Haltepunkte. Daneben sind in Oberzentren aber auch alle Einrichtungen der unteren Zentralitätsstufen (Mittelzentren, Grundzentren) zu finden.

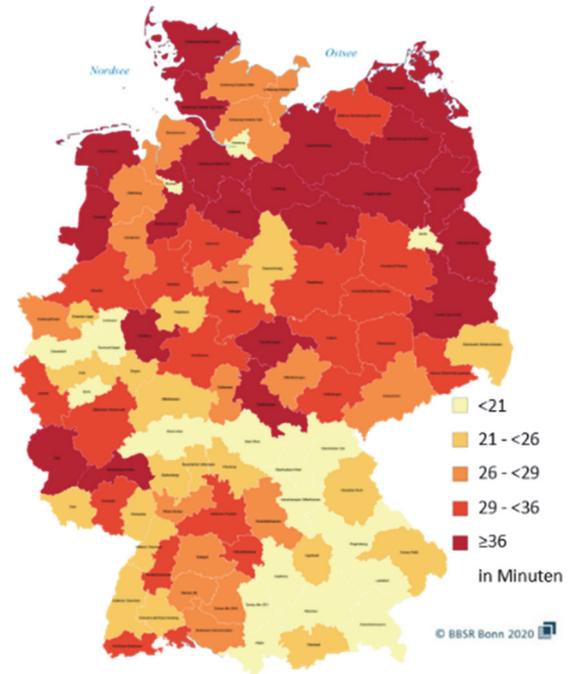
In der Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge ist Dresden das einzige Oberzentrum. Die Raumstruktur ist klar auf diese Stadt ausgerichtet. Die benachbarten Oberzentren Bautzen/Hoyerswerda/Görlitz (oberzentraler Städteverbund), Cottbus, Leipzig, Chemnitz sowie das tschechische Entwicklungszentrum Ustí nad Labem liegen weiter entfernt und sind aus fast allen Teilen der Region schlechter erreichbar als Dresden, so dass sie die Dominanz Dresdens nicht einschränken. Eine Ausnahme bildet das Gebiet um die Stadt Riesa, das über eine schnellere Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln an Leipzig verfügt.

In Karte D1 ist die mittlere PKW-Fahrzeit zum Oberzentrum Dresden in Minuten dargestellt. Erwartungsgemäß steigt die Fahrzeit mit zunehmender Entfernung. Darüber hinaus zeichnet sich auch das Autobahnnetz mit seiner begünstigenden Wirkung ab. Erfreulich ist, dass der Richtwert von 60 Minuten bei keinem der Mittelwerte der Gemeinden überschritten wird. Dies schließt aber nicht aus, dass aus einzelnen Ortsteilen dennoch mehr als 60 Minuten Fahrzeit ins Oberzentrum benötigt werden.

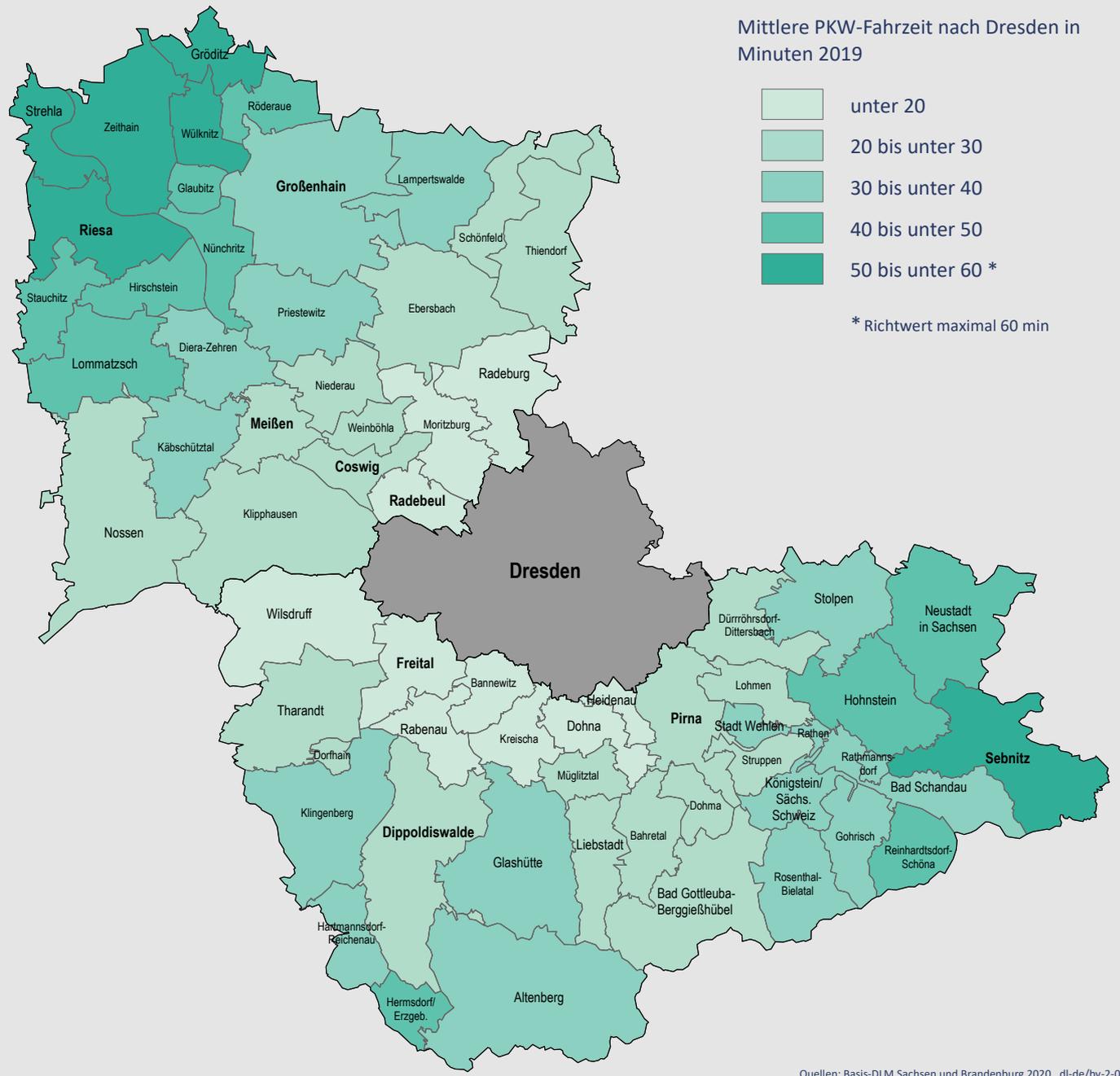
In der Beikarte zur Erreichbarkeit des Oberzentrums mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist dagegen die Fahrzeit von konkreten Haltestellen aus dargestellt. Hier kommt es im Norden, Osten und Süden der Region zu Überschreitungen des Richtwertes von 90 Minuten.

Im bundesweiten Vergleich aller Raumordnungsregionen schneidet die Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge bei der Erreichbarkeit des Oberzentrums nach den Daten des BBSR unterdurchschnittlich ab. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass Regionen teilweise mehrere Oberzentren haben (z. B. Region Chemnitz) bzw. Städte oberzentrale

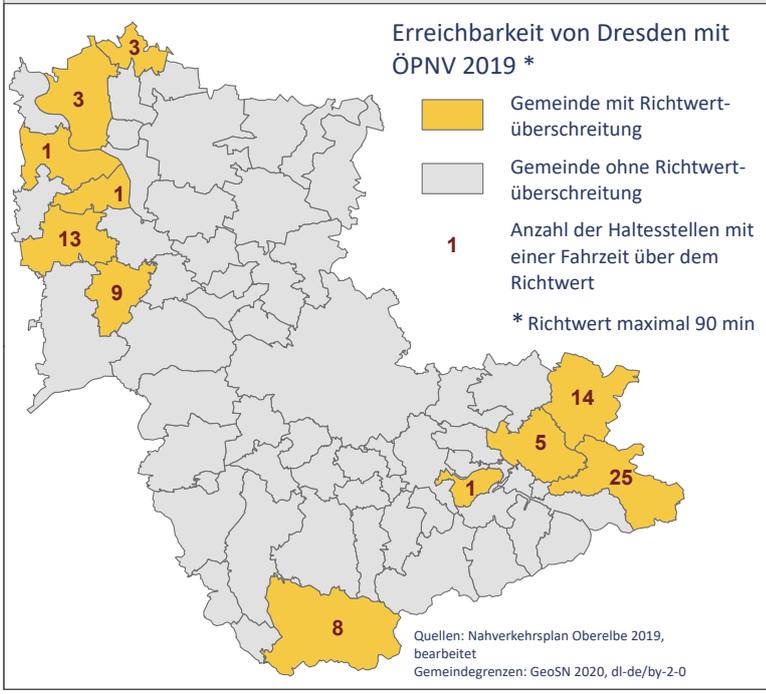
Städteverbände (Region Oberlausitz-Niederschlesien) jeweils einzeln als Oberzentren gewertet wurden.



Durchschnittliche PKW-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum in Minuten 2018; Raumbezug Raumordnungsregionen; Quelle: INKAR – BBSR 2021; Datengrundlage: Erreichbarkeitsmodell BBSR



Quellen: Basis-DLM Sachsen und Brandenburg 2020, dl-de/by-2-0
Gemeindegrenzen: GeoSN 2020, dl-de/by-2-0



D2 – Erreichbarkeit der Mittelzentren

Mittelzentren sind Schwerpunkte der regionalen Wirtschaft. Darüber hinaus sollen sie als regionale Bildungs-, Kultur- und Versorgungszentren zur Stabilisierung des ländlichen Raumes beitragen.

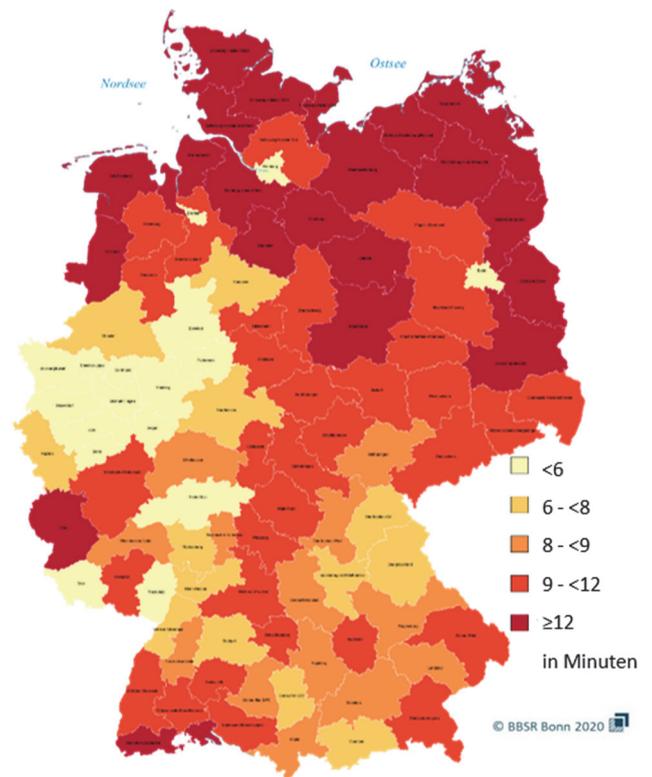
In Mittelzentren stehen Waren und Dienstleistungen des periodischen Bedarfs zur Verfügung. Dazu gehören insbesondere weiterführende Schulen und Berufsschulen, Fachärzte, Kaufhäuser, Kinos und kulturelle Angebote, Krankenhäuser, Schwimmbäder, Notare, Rechtsanwälte und Steuerberater.

Über den periodischen Bedarf hinaus decken Mittelzentren auch die Grundversorgung ab.

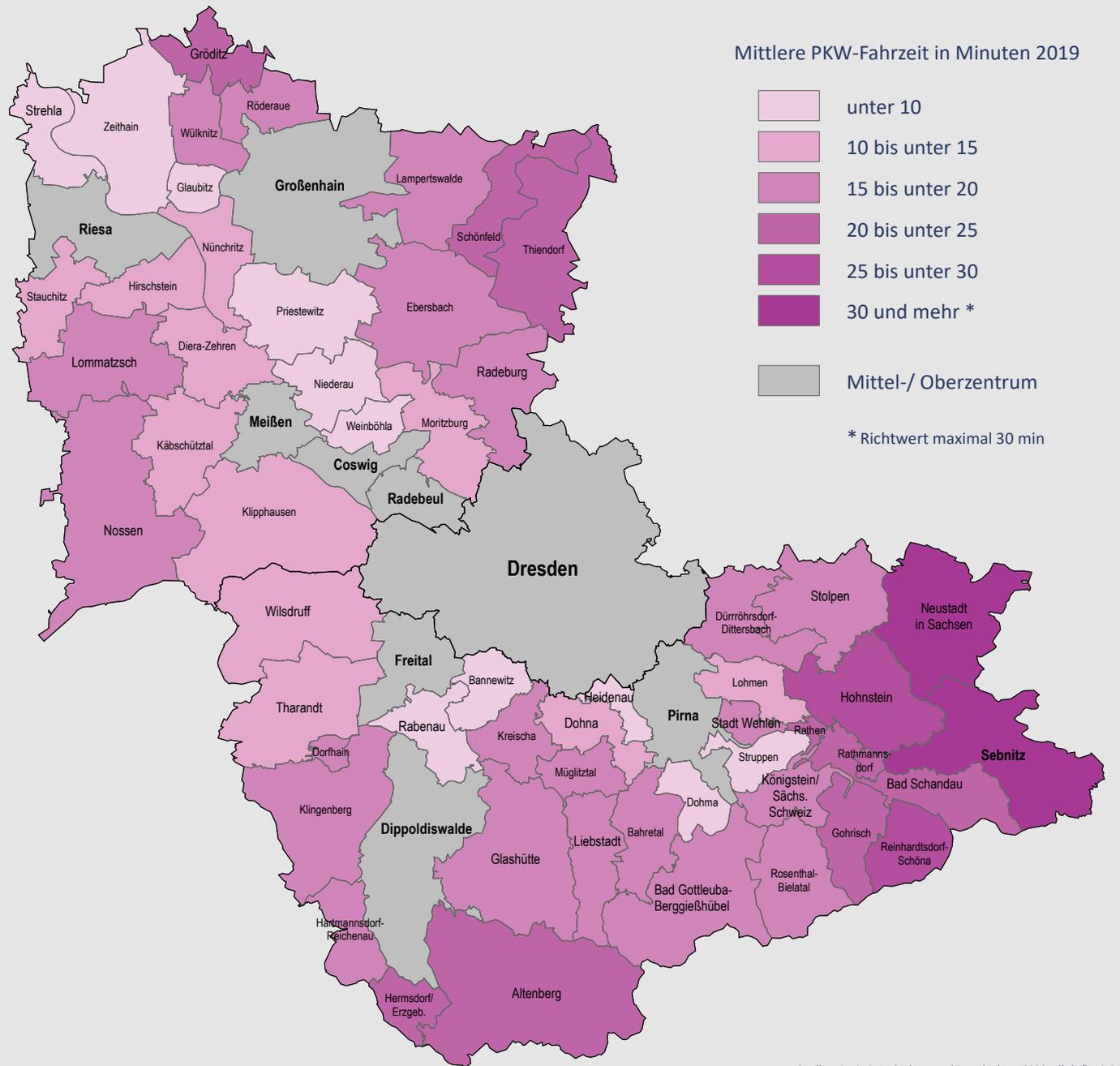
In der Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge sind durch die Landesplanung die Städte Riesa, Großenhain, Meißen, Radebeul, Coswig, Freital, Pirna und Dippoldiswalde als Mittelzentren festgelegt. Dresden als Oberzentrum füllt die Funktion eines Mittelzentrums ebenfalls aus.

In Karte D2 ist erkennbar, dass die Mittelwerte der Gemeinden Sebnitz und Neustadt in Sachsen den Richtwert für die Erreichbarkeit des zeitnächsten Mittelzentrums von 30 Minuten überschreiten. Auch die Gemeinden Hohnstein und Reinhardtsdorf-Schöna, ebenfalls im Osten der Region gelegen, weisen längere Fahrzeiten im Vergleich zum Durchschnitt der Region auf.

Im nationalen Vergleich sind für die Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge, so wie auch für die anderen sächsischen Planungsregionen, bei der Erreichbarkeit der Mittelzentren verhältnismäßig lange, jedoch keine extrem langen Fahrzeiten kennzeichnend.



Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum zeitnächsten Mittel- oder Oberzentrum in Minuten 2018; Raumbezug: Raumordnungsregionen; Quelle: INKAR – BBSR 2021; Datengrundlage: Erreichbarkeitsmodell des BBSR



D3 – Erreichbarkeit von Autobahnen

Ein schneller Zugang zum Autobahnnetz ist ein wichtiges Entscheidungskriterium vieler Unternehmen bei der Standortwahl. Unternehmen wiederum sind eine wichtige Finanzquelle für Gemeinden, um Investitionen in das Gemeinwohl tätigen zu können.

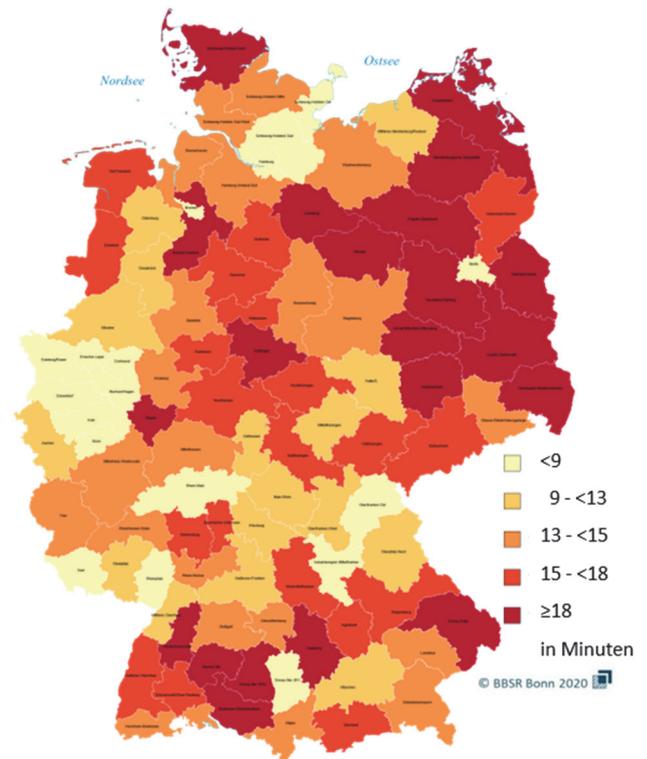
Für die Einwohner bedeutet ein guter Zugang zum Autobahnnetz, dass der Radius, innerhalb dessen Arbeitsplätze erreicht werden können, größer wird. Dies ist insbesondere für die Bewohner des ländlichen Raums wichtig, da das Angebot an Arbeitsplätzen im engeren Umfeld in der Regel nicht so umfangreich und weniger breit gefächert ist als dies in einem urbanen Umfeld der Fall ist.

Mit besserer Arbeitsplatzversorgung steigen sowohl der materielle Wohlstand der Einwohner als auch das Steueraufkommen der Gemeinden. Darüber hinaus werden im Allgemeinen auch weniger Sozialleistungen benötigt.

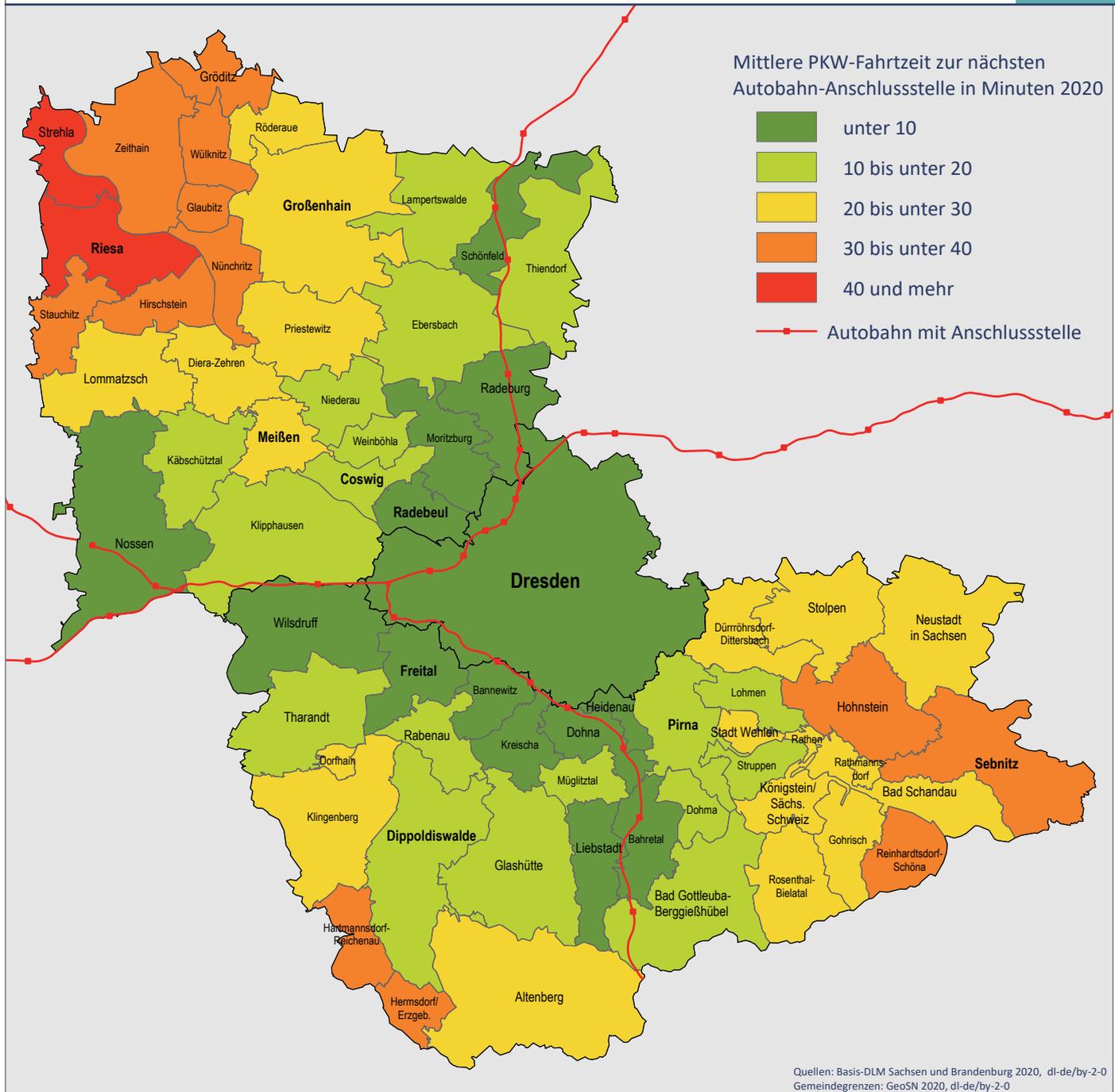
Durch die Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge führen vier Autobahnen: A 4, A 13, A 14 und A 17. In Karte D3 ist die mittlere PKW-Fahrzeit zur nächsten Bundesautobahn-Anschlussstelle in Minuten dargestellt. Der Verlauf der Autobahnen zeichnet sich in den Erreichbarkeitswerten der Gemeinden deutlich ab.

Den ungünstigsten Zugang zum Autobahnnetz weisen die Gemeinden Riesa und Strehla auf. Deshalb ist der Ausbau der dortigen Zubringerstrecken zu den Autobahnen (Bundesstraßen 98 und 169) auch aus der regionalen Sicht besonders wichtig.

Im gesamtdeutschen Vergleich liegt die Erreichbarkeit von Autobahn-Anschlussstellen in der Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge auf einem durchschnittlichen Niveau. Innerhalb Sachsens erreicht sie dagegen den Spitzenwert.



Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zur nächsten BAB-Anschlussstelle in Minuten 2018; Raumbezug: Raumordnungsregionen; Quelle: INKAR – BBSR 2021; Datengrundlage: Erreichbarkeitsmodell des BBSR

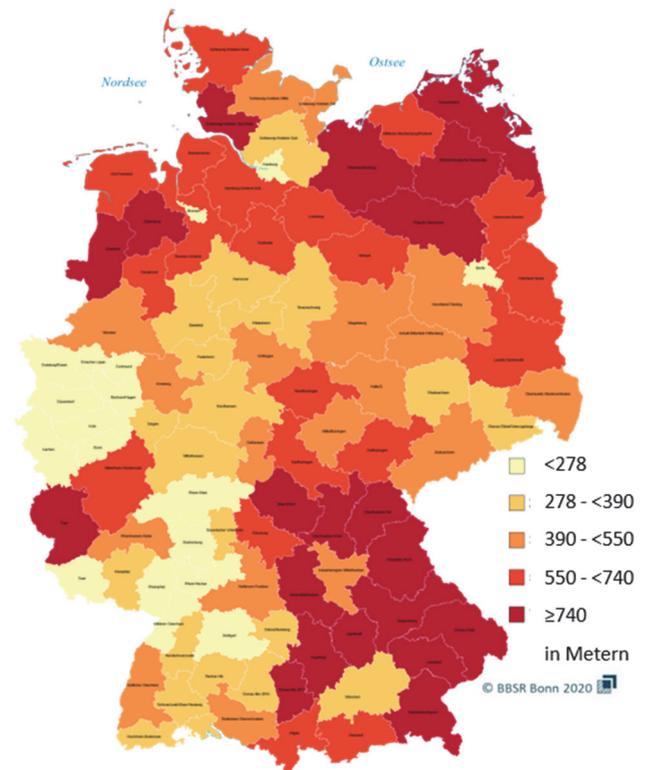


D4 – Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs

Die Unabhängigkeit von der Nutzung privater Fahrzeuge erleichtert insbesondere für Bevölkerungsteile ohne eigenes Auto den Zugang zu Versorgungseinrichtungen, Bildungs- und Arbeitsstätten, aber auch zu Kultur und Erholung sowie soziale Kontakte im privaten und beruflichen Umfeld. Lebensqualität bemisst sich deshalb auch daran, wie viele Menschen an ihrem Wohnort einen günstigen Zugang zum öffentlichen Verkehr haben.

In Karte D4 ist der Anteil der Bevölkerung in den Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften, der in maximal 600 m bzw. bei Bahnhöfen 1.200 m Luftlinienentfernung um eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit mindestens 20 Abfahrten pro Tag wohnt, dargestellt. Erfreulich ist, dass sich die gut versorgten Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften nicht auf den Verdichtungsraum beschränken, sondern auch im ländlichen Raum vertreten sind. Die Daten wurden vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zur Verfügung gestellt.

Im bundesweiten Vergleich schneidet die Region gut ab. Die hohe Bevölkerungsdichte von mehr als 300 Einwohnern je km² ermöglicht es, ein relativ dichtes Liniennetz vorzuhalten und zu finanzieren. Die verwendeten Indikatoren unterscheiden sich allerdings. Beim bundesweiten Vergleich ist nicht der Anteil der Einwohner im Umkreis von Zugangspunkten, sondern die mittlere Entfernung vom Wohnsitz zum Zugangspunkt des öffentlichen Verkehrs verwendet worden. Die Frequenz der betrachteten Zugangspunkte liegt bei der regionalen Auswertung bei mindestens 20 und bei der bundesweiten Auswertung bei mindestens 10 Abfahrten am Tag.



Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit mindestens 10 Abfahrten am Tag 2017; Raumbezug: Raumordnungsregionen; Quelle: INKAR – BBSR 2021; Datengrundlage: Nahversorgungsmodell BBSR, HaCon Ingenieurgesellschaft mbH

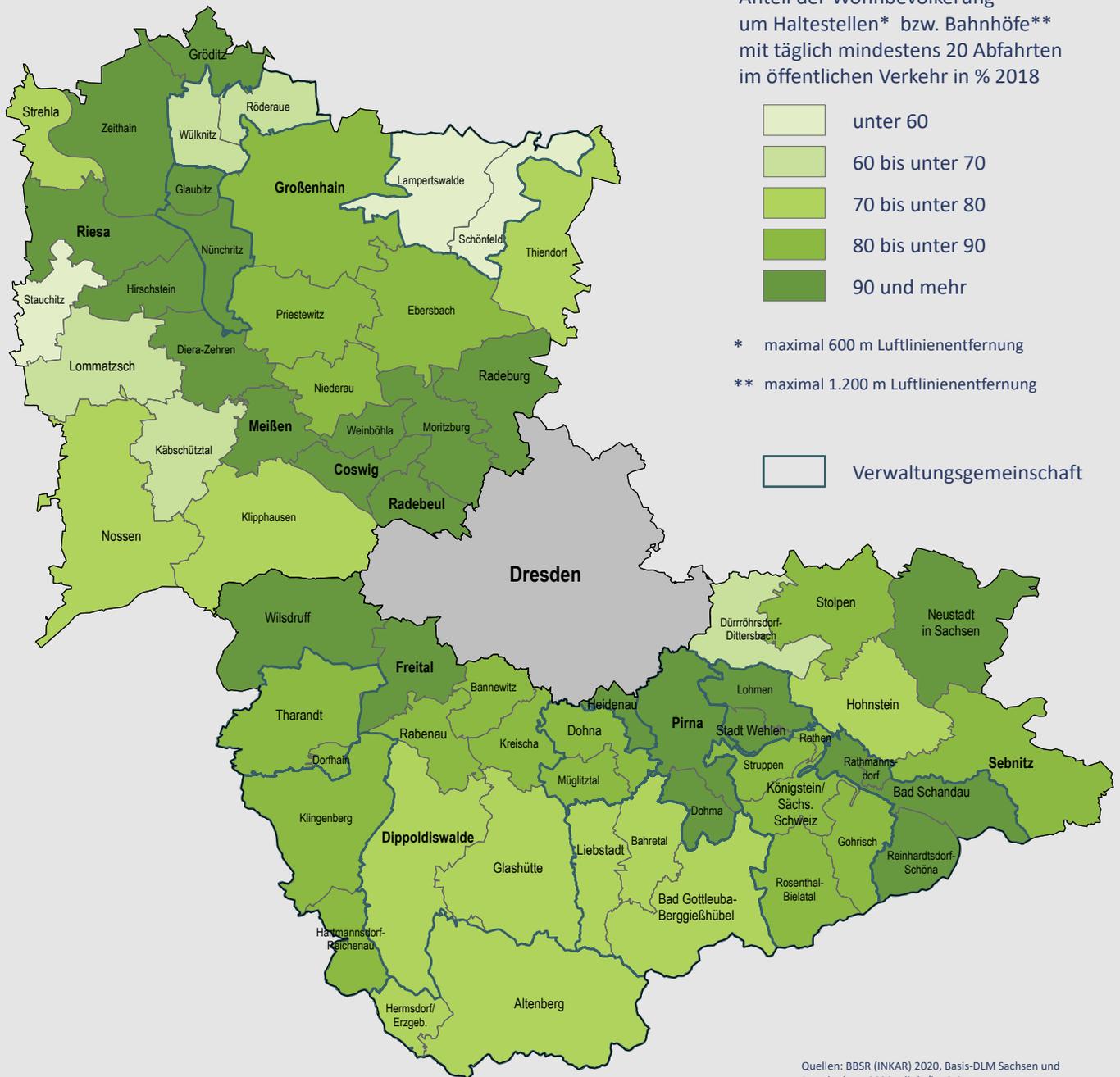
Anteil der Wohnbevölkerung um Haltestellen* bzw. Bahnhöfe** mit täglich mindestens 20 Abfahrten im öffentlichen Verkehr in % 2018



* maximal 600 m Luftlinienentfernung

** maximal 1.200 m Luftlinienentfernung

Verwaltungsgemeinschaft



Quellen: BBSR (INKAR) 2020, Basis-DLM Sachsen und Brandenburg 2020, dl-de/by-2-0
Gemeindegrenzen: GeoSN 2020, dl-de/by-2-0

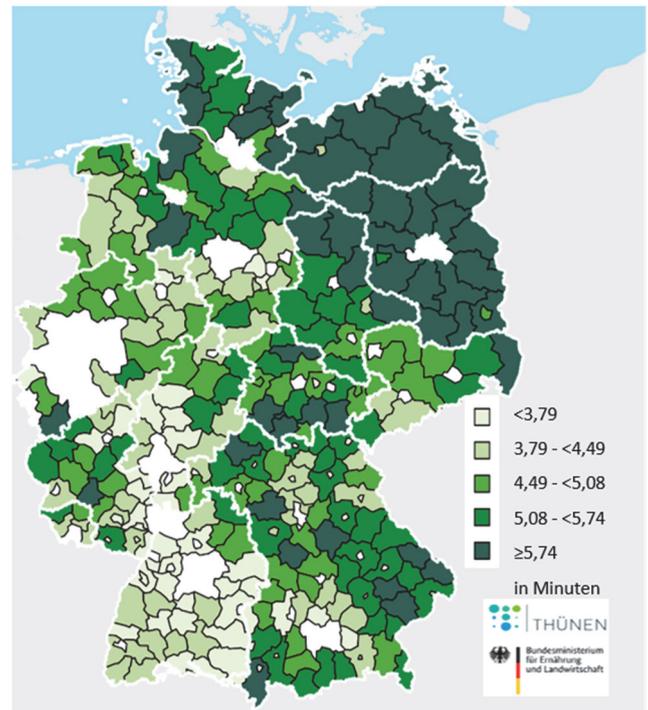
D5 – Erreichbarkeit von Grundschulen

Grundschulen sollen in allen Zentralen Orten und darüber hinausgehend in weiteren Gemeinden vorhanden sein, wenn dafür ein öffentliches Bedürfnis besteht (LEP 2013). In Karte D5 ist die mittlere PKW-Fahrzeit zur nächsten Grundschule dargestellt.

Es wird deutlich, dass Gemeinden mit einer guten Erreichbarkeit häufig (aber nicht ausschließlich) den landesplanerischen Gebietskategorien „Verdichtungsraum“ und „verdichteter Bereich im ländlichen Raum“ angehören. Ebenso ist zu erkennen, dass die Erreichbarkeit von Grundschulen in solchen Gemeinden besonders gut ist, in denen sich mehrere Grundschulstandorte befinden oder wo nur ein Standort existiert, dieser aber zentral in einem relativ einwohnerstarken Ortsteil liegt. Dagegen weisen Gemeinden ohne Grundschulstandort oder mit einem Standort in einem Ortsteil mit einer relativ geringen Einwohnerzahl häufig (aber nicht ausschließlich) eine unterdurchschnittliche Erreichbarkeit auf.

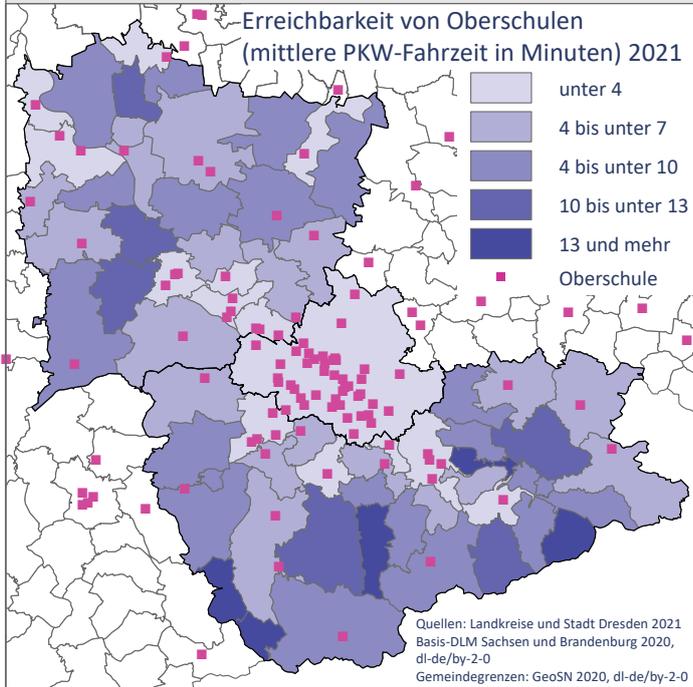
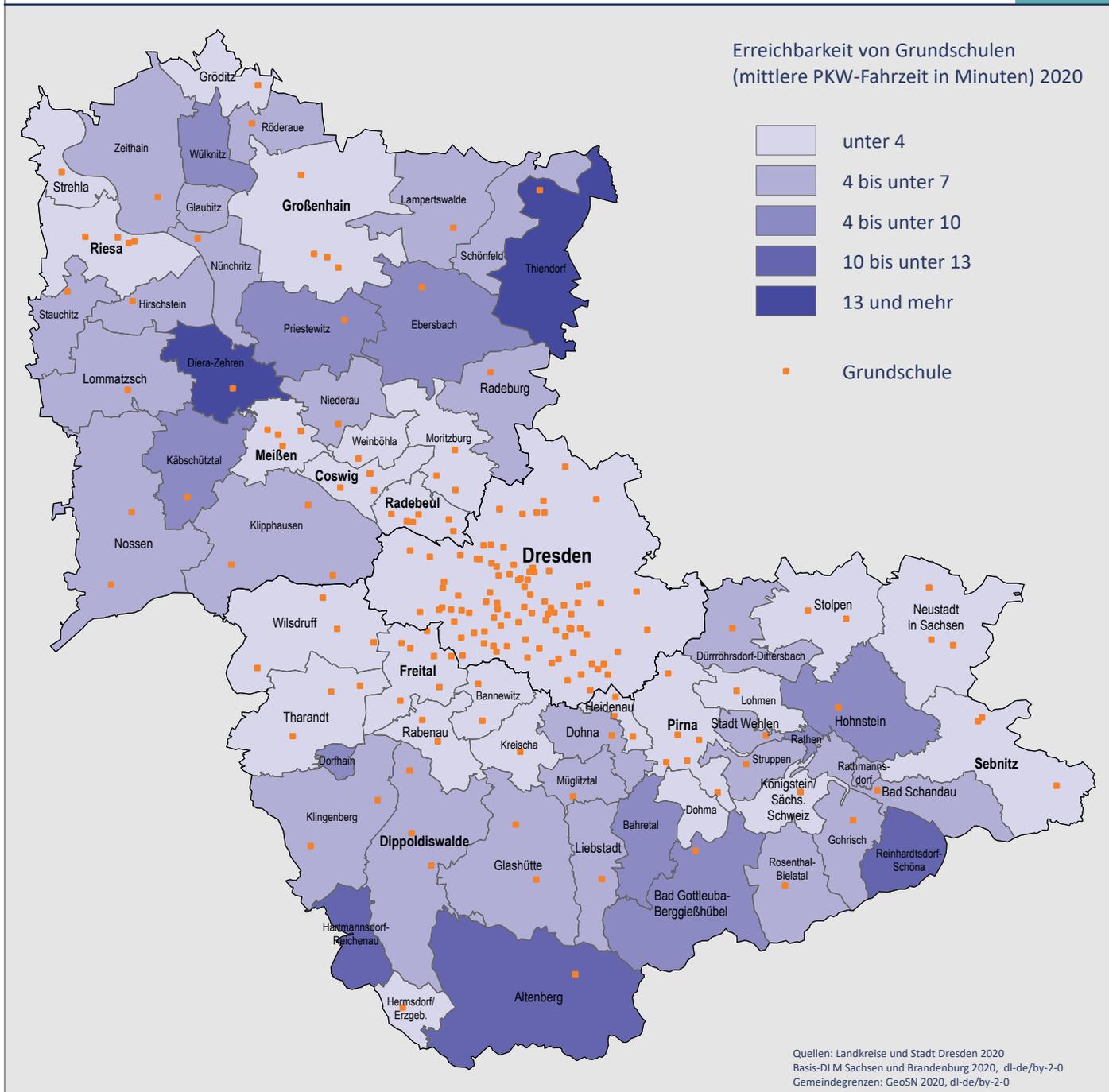
Im nationalen Vergleich ist die PKW-Fahrzeit zu den Grundschulen in der Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge durchschnittlich (Landkreis Meißen) bis überdurchschnittlich (Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge) lang (Quelle: Thünen-Land-atlas; die Stadt Dresden darin nicht bewertet).

Ergänzend wird in einer Beikarte die mittlere Erreichbarkeit von Oberschulen aus den Gemeinden der Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge dargestellt.



©Thünen-Institut, April 2020

Pkw-Fahrzeit zur nächsten Grundschule in Minuten 2016; Quelle: Thünen-Institut/BMEL



D6 – Erreichbarkeit von Hausärzten

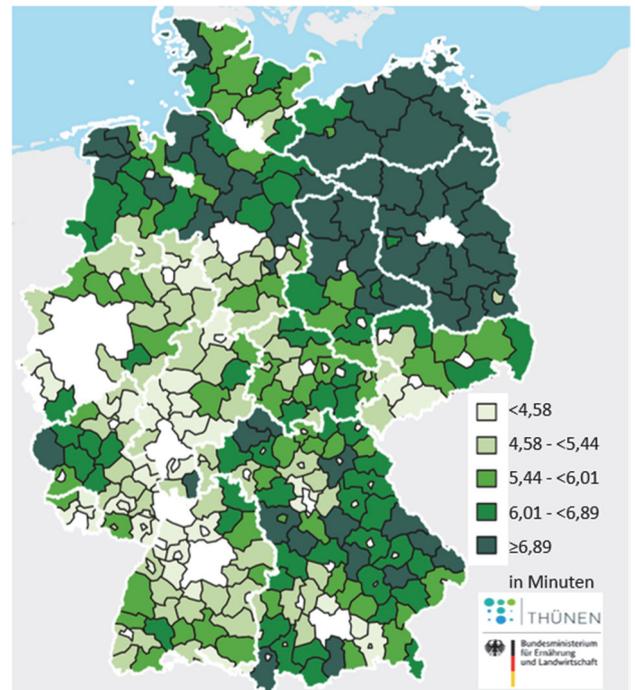
Hausärzte sind oft die erste und häufigste Anlaufstelle für Patienten bei gesundheitlichen Problemen oder der Gesundheitsvorsorge. Ein langer Weg zum nächsten Hausarzt ist daher vor allem für ältere und immobile Bevölkerungsgruppen ein einschränkender Faktor in punkto Lebensqualität.

In Karte D6 ist die mittlere PKW-Fahrzeit zum nächsten niedergelassenen Hausarzt in Minuten dargestellt. Als Hausärzte dürfen Allgemeinmediziner, Ärzte für Innere Medizin, praktische Ärzte sowie Kinder- und Jugendärzte praktizieren.

Es zeigt sich, dass Hausärzte im Vergleich zu den Apotheken (Karte D7) deutlich besser in der Fläche präsent sind. Neben den verdichteten Räumen sind auch große Teile des ländlichen Raums ausgeglichen versorgt. Alle Gemeinden mit einer unterdurchschnittlichen Erreichbarkeit gehören jedoch zum ländlichen Raum ohne Verdichtungsansätze.

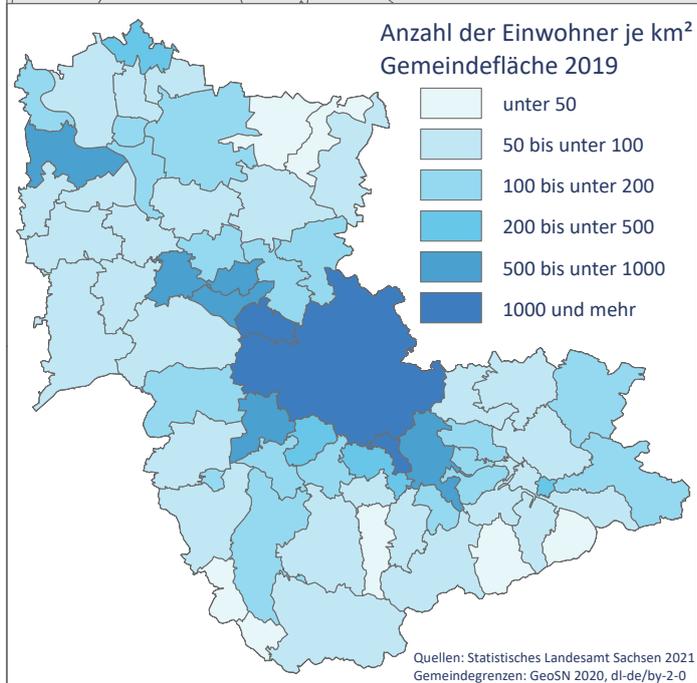
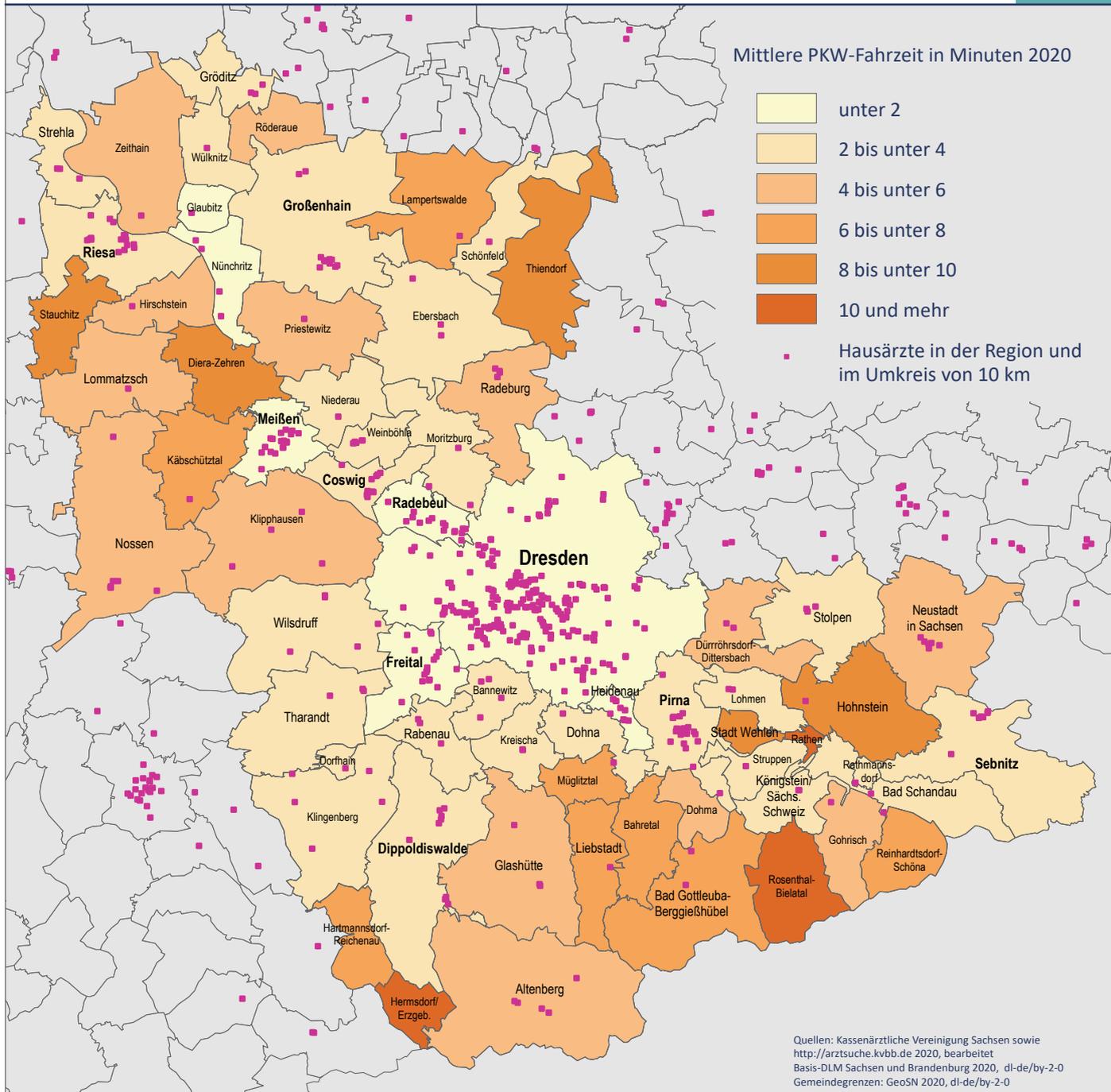
Als größerer Raum mit relativ langen Fahrzeiten zum nächsten Hausarzt zeichnet sich das Gebiet zwischen Liebstadt und Reinhardtsdorf-Schöna ab.

Im bundesweiten Vergleich ist die PKW-Fahrzeit zum nächsten Hausarzt in der Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge durchschnittlich (Landkreis Meißen) bis überdurchschnittlich (Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge) lang. Die Daten wurden dem Thünen-Landatlas entnommen. Für die Stadt Dresden sind im Thünen-Landatlas keine Angaben enthalten.



©Thünen-Institut, April 2020

Pkw-Fahrzeit zum nächsten Hausarzt in Minuten 2016; Quelle: Thünen-Institut/BMEL



D7 – Erreichbarkeit von Apotheken

Apotheken dienen der Grundversorgung der Bevölkerung mit Arzneien und medizinischen Hilfsmitteln. Da diese oft kurzfristig benötigt werden, sollten Apotheken von allen Wohnstandorten aus schnell erreichbar sein.

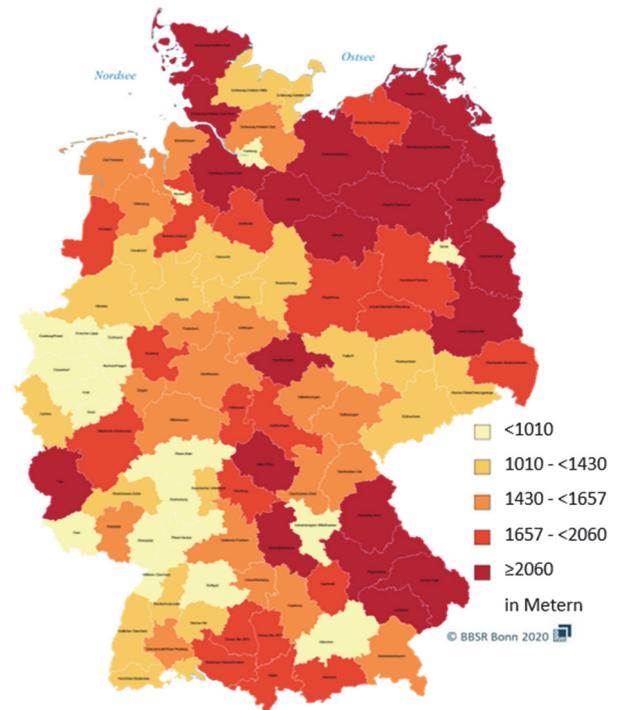
Karte D7 stellt die mittlere PKW-Fahrzeit zur nächsten Apotheke für jede Gemeinde dar. Zusätzlich sind die Apothekenstandorte in der Region sowie im 10-km-Umkreis von der Regionsgrenze dargestellt. Für die Tschechische Republik wurden keine Daten ermittelt.

Im Vergleich zu den Hausärzten ist die Erreichbarkeit der Apotheken weniger gut. Eine mittlere Erreichbarkeit mit dem PKW von weniger als 4 Minuten erreichen 16 Gemeinden.

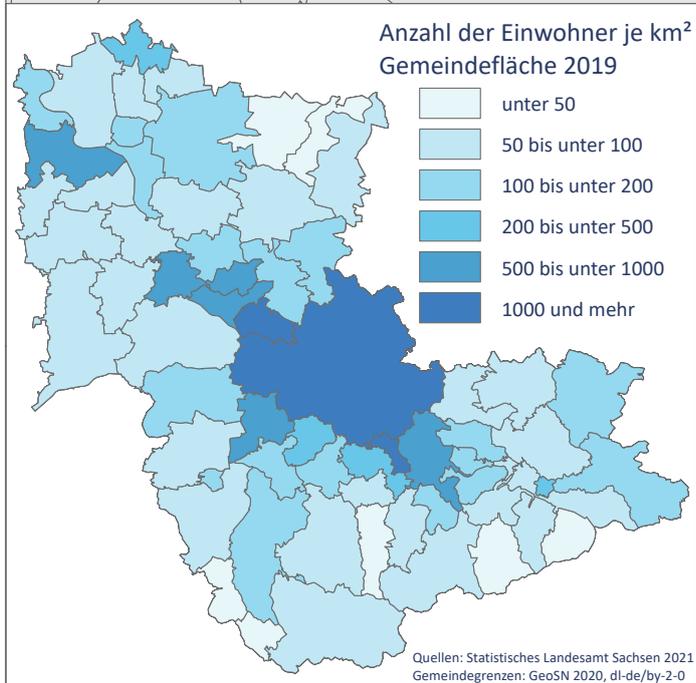
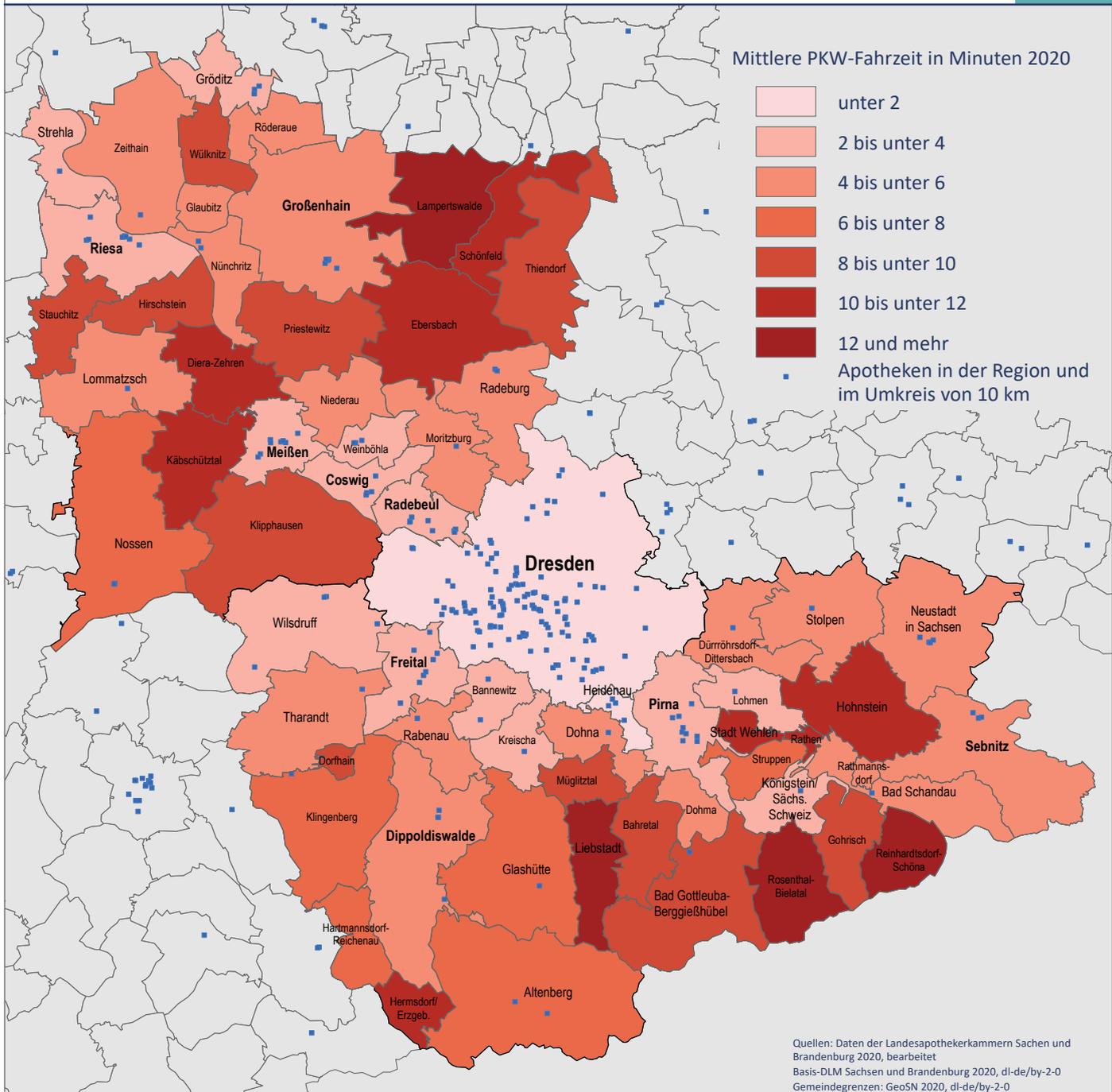
Von den 65 Gemeinden der Region haben 28 keine Apotheke. Das entspricht einem Anteil von 43 Prozent. Auffällig ist ein zusammenhängendes Gebiet aus elf Gemeinden in der Mitte des Landkreises Meißen, in dem es keine Apotheke gibt.

Alle Gemeinden mit einer unterdurchschnittlichen Erreichbarkeit von Apotheken gehören dem ländlichen Raum ohne Verdichtungsansätze an. Umgekehrt haben jedoch nicht alle Gemeinden im ländlichen Raum ohne Verdichtungsansätze lange Wege zur nächsten Apotheke. Einige der Zentralen Orte im ländlichen Raum wirken dabei deutlich als Ankerpunkte.

Im bundesweiten Vergleich aller Raumordnungsregionen schneidet die Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge bei der Erreichbarkeit von Apotheken überdurchschnittlich ab, analog zur Bevölkerungsdichte, die mit mehr als 300 Einwohnern je km² auch über dem Bundesdurchschnitt von 233 liegt. Dem bundesweiten Vergleich liegt ein entfernungsbezogener Indikator im Gegensatz zum zeitbezogenen Indikator bei der innerregionalen Auswertung zugrunde.



Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zur nächsten Apotheke 2017; Raumbezug: Raumordnungsregionen; Quelle: INKAR – BBSR 2021; Datengrundlage: Nahversorgungsmodell des BBSR, Bundesapothekenregister



D8 – Erreichbarkeit von Lebensmittelläden

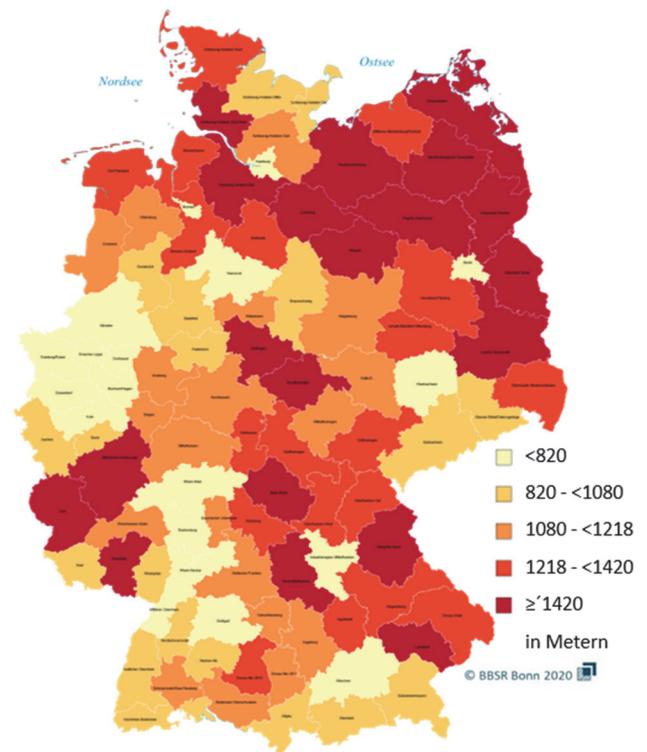
Selbstbedienungs-Lebensmittelgeschäfte sind in der Region Oberes Elbtal/Ostertagebirge die derzeit wichtigste Betriebsform für die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Waren des täglichen Bedarfs. Zu ihnen zählen Discounter, Supermärkte, Verbrauchermärkte und SB-Warenhäuser („Hypermärkte“). Sie dienen der Grundversorgung der Bevölkerung und sollen wohnortnah erreichbar sein.

In Karte D8 ist die mittlere PKW-Fahrzeit zum nächsten Selbstbedienungs-Lebensmittelgeschäft in Minuten dargestellt. Ergänzend sind die Standorte dieser Geschäfte in der Region einschließlich eines Umkreises von 10 km um die Regionsgrenze abgebildet. Für die Tschechische Republik wurden keine Daten ermittelt.

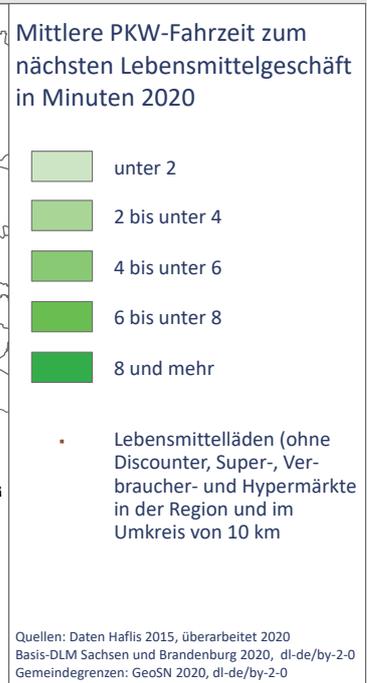
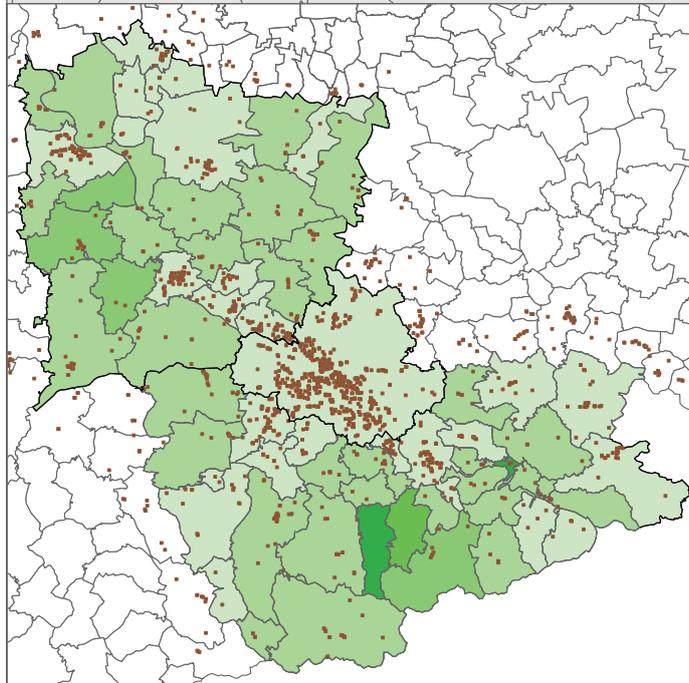
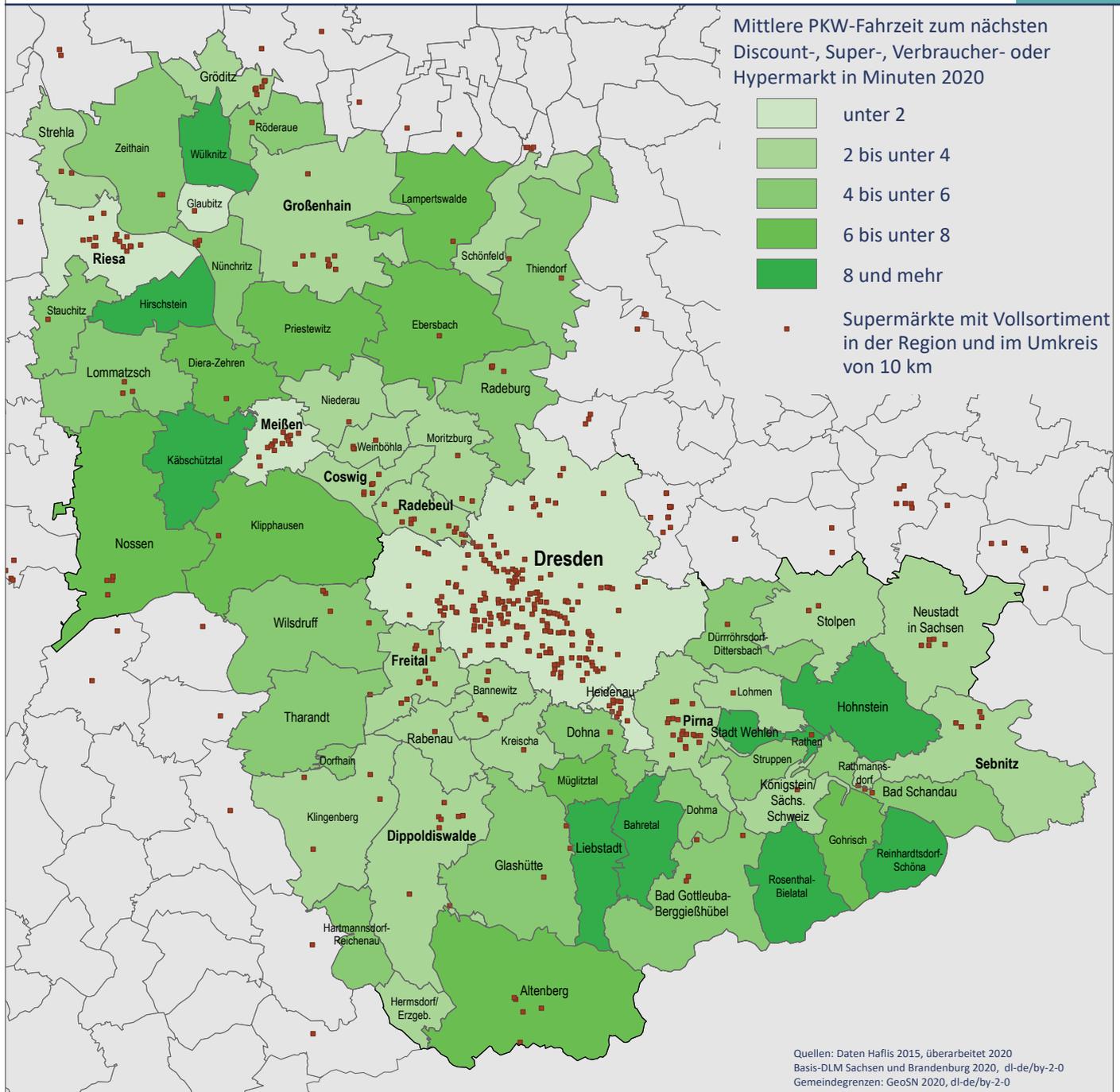
Für zehn Gemeinden in der Region wurde eine mittlere Erreichbarkeit des nächsten Selbstbedienungs-Lebensmittelgeschäftes von mehr als acht Minuten errechnet. Dabei handelt es sich ausnahmslos um Gemeinden, in denen kein solches Geschäft vorhanden ist. Alle betroffenen Gemeinden haben keine zentralörtliche Funktion und liegen im ländlichen Raum.

Bezieht man kleine Lebensmittelgeschäfte ohne Selbstbedienung wie Bäckereien und Fleischereien in die Betrachtung ein (Beikarte unten links), stellt sich die Situation wesentlich günstiger dar. Kleine Lebensmittelgeschäfte leisten demnach einen Beitrag, um Versorgungslücken im ländlichen Raum zu verringern, wobei sie allerdings nur eine stark eingeschränkte Produktpalette bieten.

Im gesamtdeutschen Vergleich liegt die Erreichbarkeit von Supermärkten nach Gemeinden in der Region über dem Durchschnitt. Dem bundesweiten Vergleich liegt ein entfernungsbezogener Indikator im Gegensatz zum zeitbezogenen Indikator bei der innerregionalen Auswertung zugrunde.



Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter 2017;
Raumbezug: Raumordnungsregionen; Quelle: INKAR – BBSR 2021; Datengrundlage: Nahversorgungsmodell des BBSR, Wer-zu-Wem-Verlag



IMPRESSUM

Herausgeber:

Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
Meißner Straße 151a
01445 Radebeul
<https://rpv-elbtalosterz.de>

Redaktion:

Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
Verbandsgeschäftsstelle

Gestaltung, Satz und Fotos:

Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
Verbandsgeschäftsstelle

Redaktionsschluss:

15. August 2021

Druck:

Reprogress GmbH Dresden
www.reprogress.de

Auflage:

250 Exemplare
Onlinevariante unter <https://rpv-elbtalosterz.de>

Verteilerhinweis:

Diese Publikation wurde vom Regionalen Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit erstellt. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Dies gilt für alle Wahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Genderhinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten grundsätzlich für alle Geschlechter.