

4.4 Verkehr und technische Infrastruktur

Inhaltsverzeichnis

4.4	Verkehr und technische Infrastruktur	1
1	Bestandsanalyse	2
1.1	Straßenverkehrsnetz.....	3
1.2	ÖPNV	4
1.3	Binnenschifffahrt.....	5
1.4	Rad-, Wander- und Reitwegenetz	6
1.5	Technische Infrastruktur / Ver- und Entsorgung	7
1.6	Prognose und Fazit	13
2	Konzeption	15
2.1	Ziele und Maßnahmen im Bereich Verkehr und technische Infrastruktur.....	15
2.2	Schwerpunkthemen	20
2.3	Auswirkungen der Konzeption auf andere Fachkonzepte	20
3	Anlagen	21

1 Bestandsanalyse

Im Rahmen dieses Fachkonzeptes erfolgt die Betrachtung für den Verkehr sowie die technische Infrastruktur. Insbesondere die zu erwartenden Auswirkungen durch demografische Veränderungen, den Einwohnerrückgang und die zunehmende Überalterung werden dabei berücksichtigt.

Die innerhalb dieses Fachkonzeptes gemachten Inhalte beziehen sich auf die wesentlichen Handlungsschwerpunkte der städtischen Entwicklung. Daneben bestehen weitere, nachfolgend genannte Fachplanungen der Stadt Torgau und ergänzend zuständiger Fachplanungsträger wie insbesondere:

- Vorentwurf zum Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Torgau - Dreiheide - Zinna (in Aufstellung), Landschaftsplan (Stand: 10/2005)
- Generalentwässerungsplan/Zentrale Mischwasserbehandlung mit Stand Mai 2006 (derzeit in Umsetzung)
- Parkraumbewirtschaftungskonzept 1994 mit letzter Fortschreibung 1999 (aktuelle Fortschreibung 2010 in Arbeit)
- Planungen weiterer Fachplanungsträger wie Autobahnamt, Straßenbauamt zu den überregionalen und regionalen Fernverkehrsstraßen
- Verkehrskonzept der Stadt Torgau (schrittweise Fortschreibung ab 2010 in Arbeit)

Torgau ist ein regional bedeutsamer Knotenpunkt der Verkehrsinfrastruktur und liegt mit der B87 an der internationalen Entwicklungsachse Leipzig - Poznan. Im fachlichen Entwicklungsplan Verkehr (FEV) wird Torgau als ein Ausbaustandort hinsichtlich der Schnittstelle zwischen Schiff, Straße und Schiene, besonders für Großraum- und Schwertransporte, eingestuft (Z 5.2 FEV). Der nächste Flughafen Leipzig/Halle ist ca. 65 km entfernt, weitere Flughäfen sind in Dresden (ca. 90 km) und Berlin Schönefeld (ca. 130 km) nutzbar.

Die Errichtung einer leistungsstarken Straßenverkehrsanbindung der Stadt Torgau an das überregionale und internationale Straßennetz ist ein Belang, der für die Stadtentwicklung, insbesondere für die Wirtschaft von ausschlaggebender Bedeutung ist. Derzeit ist die Anbindung an das Autobahnnetz und an das Oberzentrum (OZ) Leipzig mangelhaft, insbesondere die geringe Durchlassfähigkeit führt zur infrastrukturellen Benachteiligung der Region um Torgau.

1.1 Straßenverkehrsnetz

Autobahnen

Die Verkehrslagegunst von Siedlungen und Regionen aufgrund der besonderen Orientierung der Wirtschaft orientiert sich vor allem an einer guten Anbindung an das Autobahnnetz, die so für Torgau nicht gegeben ist. Die nächsten Anschlussstellen zu den Bundesautobahnen **A 9** und **A 13** befinden sich in ca. 60 km Entfernung, die zur Autobahn **A 14** in etwa 40 km Entfernung. Erreichbar sind die Autobahnen über die vorhandenen Bundes- und Landstraßen, wobei die Anbindung an die **A 14** durch den noch nicht in Angriff genommenen **Ausbau der B 87n** eine lange Fahrtzeit hervorruft.

Bundesstraßen und Staatsstraßen

Torgau stellt sich vor allem als regionaler Verkehrsknotenpunkt dar, der von den Bundesstraßen B 87, B 182 und B 183 sowie den Staatsstraßen S 23 und S 24 gebildet wird. Aufgrund des bereits erwähnten fehlenden leistungsfähigen Anschlusses an das Autobahnnetz haben vor allem die Bundesstraßen eine wesentliche Bedeutung für den Fernlast- und Transitverkehr. Durch die hohe Verkehrsbelastung auf den Bundesstraßen, die den Kraftfahrzeugverkehr in die Innenstadt leiten, ergeben sich erhöhte Umweltbelastungen wie z.B. Lärm und Abgase.

Besonders betroffen ist das PG I, da hier drei Bundesstraßen mit regionaler bzw. überregionaler Verbindungsfunktion aufeinander treffen. Die **B 87** hat aufgrund des Fehlens einer Autobahnanbindung eine große Bedeutung für die Region Torgau, um diese an den Ballungsraum Leipzig und nach Osten an den Raum Frankfurt/Oder, Cottbus, Polen anzubinden. Auch die **B 183**, die als überregionale Verbindung zwischen Bad Liebenwerda – Torgau – Bad Düben – Bitterfeld – Zörbig (Anschluss A9) – Köthen – Zerbst fungiert, durchquert Torgau. Diese Bundesstraße weist jedoch gegenüber der B 87 und der B 182 wesentlich geringere Belegungszahlen auf und ist diesbezüglich kein vorrangiges Projekt in der Verkehrsplanung. Die **B 182** verbindet Torgau mit Riesa im Südosten und Wittenberg im Nordwesten und hat die höchsten Belegungszahlen und damit im Zusammenhang stehenden Belastungen zu verzeichnen. Das überörtliche Verkehrsnetz wird durch die Staatsstraßen **S 23** und **S 24** und Kreis- und Ortsverbindungsstraßen ergänzt.

Bereits für das Jahr 2006 wurde an der Dauerzählstelle Torgau der bestehenden B 87 eine durchschnittliche Verkehrsbelastung werktags (DTV Mo-Fr) von ca. 9.400 Kfz/24h ermittelt. Damit liegt die Verkehrsstärke über der durchschnittlichen Verkehrsstärke der Bundesstraßen im Freistaat Sachsen. Hinsichtlich des Schwerverkehrsanteils wurde ein Anteil von ca. 16 % ermittelt. Damit liegt auch der Schwerverkehrsanteil auf der B 87 deutlich über dem Durchschnittswert auf den Bundesstraßen im Freistaat Sachsen, der im Jahr 2006 ca. 11 % betrug. Weitere Verkehrszählungsergebnisse werden derzeit durch das Straßenbauamt ausgewertet und liegen Mitte 2011 vor. Eine Netzerfassung der Straßen mit Zustand wird voraussichtlich im Herbst 2010 vorliegen.

Ruhender Verkehr

Auf Grund der ursprünglich schwierigen Parkplatzsituation für die Innenstadt Torgau wurde 1994 ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeitet und 1999 zuletzt aktualisiert. Eine Stellplatzbilanz ist vorhanden, die Aussagen zum Defizit darstellt. Anhand erhobener Daten zum ruhenden Verkehr wurde für den Innenstadtbereich inzwischen festgestellt, dass der Bedarf bei 1.900 Stellplätzen mittlerweile in etwa dem Angebot entspricht. Neben den 1.200 Stellplätzen im Umkreis von 200 m um den Marktplatz stehen weitere 700 Stellplätze im näheren Umfeld zur Verfügung. Es bestehen sowohl gebührenpflichtige Angebote in direkter Zentrumsnähe als auch freie Plätze etwas weiter entfernt. Eine Herausforderung bleibt die Koordination zwischen Anwohner-, Kurzzeit- und Dauerparkern. Durch die Zeitbegrenzung in Teilen der Altstadt wurden Dauerparkplätze an die Peripherie der Altstadt verlegt. Eine aktuelle Erhebung der öffentlich zugänglichen Parkplätze erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes. Bei den Garagenanlagen wird derzeit kein Rückbaubedarf gesehen.

Anlage

- *Übersichtskarte: Verkehrsnetz, Karte 44-11 Nord und Süd*

1.2 ÖPNV

Bahnverkehr

An der Hauptstrecke Leipzig – Cottbus gelegen, hatte Torgau über viele Jahre eine Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt, weil hier die Strecken nach Belgern im Süden und Dommitzsch – Pretzsch – Wittenberg im Norden abzweigten. Die genannten Strecken sind allerdings seit mehreren Jahren nicht mehr in Betrieb. Die Trasse Torgau - Belgern ist inzwischen zurückgebaut. Die Strecke Dommitzsch - Pretzsch ist möglicherweise im Rahmen der gewerblichen Anbindung zu reaktivieren. Insbesondere die westlichen Gewerbestandorte, teilweise der Holzverarbeitenden Industrie, schätzen den Gleisanschluss an das Betriebsgelände. Die Eisenbahnstrecke Leipzig – Torgau – Cottbus – Frankfurt/Oder ist gemäß Ziel 2.1 und 2.2 (FEV) als Bestand / Ausbaustrecke des überregionalen Verkehrs zu erhalten und auszubauen. Als Grundsatz G 1.5 (FEV) ist bestimmt, dass die Eisenbahnstrecke Torgau – Pretzsch als Vorbehaltsgebiet ausgewiesen und ihre Trasse freizuhalten ist. Der Torgauer Bahnhof hat durch die bestehende Verbindung (Leipzig – Torgau – Cottbus) überregionale Bedeutung. Direkte Verbindungen gibt es nach Eilenburg, Leipzig sowie nach Cottbus und Hoyerswerda. Reisende in Richtung Halle müssen in Eilenburg umsteigen. Das Oberzentrum Dresden oder die Bundeshauptstadt Berlin sind nicht direkt von Torgau, sondern von den nahe gelegenen Bahnhöfen Falkenberg und Dahlen zu erreichen. Eine wesentliche Verbesserung soll durch die Optimierung der Bahnsteige geschehen. Nach dem Bau des City-Tunnels in Leipzig ist voraussichtlich eine S-Bahn-Anbindung bis Torgau vorgesehen, wodurch die Anbindung entscheidend verbessert wird.

Mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde eine Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger SPNV und ÖPNV sowie dem Individualverkehr mit entsprechendem Angebot an Parkplätzen erreicht. Für die verkehrsseitige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer vom nordöstlichen Bereich der Stadt Torgau in den Stadtkern zum Bahnhof und somit zur zentralen Bushaltestelle, die von allen regionalen und überregionalen Linien angefahren wird, besitzt die Schaffung einer Unterführung der Gleisanlage im Bereich der Dommitzscher Straße weiterhin höchste Priorität. Mit dieser Querung entstände für viele Bürger durch bessere Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen, wie Arbeitsamt und der sensiblen Bereiche, wie Krankenhaus und Friedhof ein Stück mehr Lebensqualität.

Die gewerbliche Entwicklung Torgaus vollzog sich lange Zeit entlang der Bahntrassen. Zahlreiche Betriebe verfügen über direkte Gleisanschlüsse, die derzeit nicht genutzt werden und somit ein ruhendes Potenzial darstellen. Lediglich der Hafen ist in das Cargo-System der DB AG eingebunden.

In den Übersichtskarten „Verkehrsnetz, Karte 44-11 Nord und Süd“ sind die Bahnlinien dargestellt.

Buslinien

Zahlreiche Buslinien des ÖPNV verbinden das Mittelzentrum Torgau mit den benachbarten zentralen Orten wie z.B. Oschatz. Die Stadt Torgau wird durch zwei Stadtlinien erschlossen. Neben den zahlreichen Überlandlinien des ÖPNV ergänzen einige Linien des Schülerverkehrs das Angebot. Das größte Busunternehmen der Stadt ist die OVH-Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbh „Heideland“ in Trägerschaft des Landkreises Nordsachsen. Defizite des ÖPNV-Angebots bestehen vor allem in den Abendstunden und am Wochenende. Die große Entfernung einiger Wohnbereiche und Ortsteile zu den Haltestellen stellt ein Problem dar. Im Stadtverkehr wird eine halbstündige Frequenz gewährleistet. Die Ortsteile sind im Stundentakt (Schülerverkehr, sonst 2h) Richtung Oschatz angebunden. Die Anbindung Richtung Belgern ist hingegen weniger gut gewährleistet. So bestehen insbesondere in den Ortsteilen Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der Linien und Taktzeiten. Versuche zur Verbesserung der Linienführung etc. wurden bereits gemacht, jedoch zum Teil nicht angenommen.

Anlage

- *Übersichtskarten ÖPNV: Bahntrassen und Bus-Linien, Grafiken*

1.3 Binnenschifffahrt

Die Elbe als Binnenwasserstraße ermöglicht den Transport von Gütern und Personen zwischen der Tschechischen Republik und der Nordsee. Südlich der Torgauer Altstadt besteht ein Hafen mit Umschlagkapazitäten. Mit einer Gesamtfläche von 12 Hektar ist der Hafen Torgau der kleinste sächsische Binnenhafen mit Umschlaganlagen für Stück-, Schütt- und Schwergut sowie Container. Mit der Hafenbahn sind eigene Schienentransportleistungen möglich. Der Hafen in Torgau wird von der Elbe-Container-Linie (ECL 2000) und der Binnenschiffslinie ETS Elbe (Ecological Transport Service) angesteuert. Er verfügt über eine günstige Lage zum Wirtschaftsraum Leipzig/Halle und eine Anbindung an das Bundesstraßennetz (B 87, B 182, B 183) sowie an das Kernnetz der DB AG. Mit dem Zusammenreffen von drei Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasserstraße) hat Torgau gute Voraussetzungen für einen Ausbau als Umschlagplatz für Waren und Güter. Das für den Schienengüterverkehr in der Wirtschaftsregion Eilenburg, Wurzen, Oschatz, Düben, Torgau, Riesa, Leipzig affine Ladungsaufkommen (über 1 Mio. t/a) droht jedoch durch das sich immer weiter verschlechternde Leistungsangebot des marktführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens durch noch weitere LKW-Transporte abgelöst zu werden. Durch die Konzentration der Deutschen Bahn AG auf die Kernnetze sind mittelfristig Anschlussgleise in dieser Region von Schließungen bedroht. **Gleichzeitig wächst aber das Interesse der Unternehmen an trimodalen Angeboten in den Elbhäfen.** Mit der Inbetriebnahme eines 35 t – Kranes im Juli 2001 im Hafen Torgau wurden hier die Voraussetzungen für den Containerumschlag, also auch für den kombinierten Verkehr Straße-Schiene-Wasserstraße, geschaffen. Marktuntersuchungen haben gezeigt, dass ein erhebliches Potential für den Schienengüterverkehr vorhanden ist. Die Unternehmen erwarten jedoch ein Komplettangebot, welches neben der Gestellung von Güterwagen auch die gesamten damit zusammenhängenden organisatorischen Dienstleistungen beinhalten muss.

Im Rahmen des Forschungsprojektes „**Entwicklung von Strategien zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene durch die Integration eines Schienenshuttles in trimodale Logistikketten in der Modellregion Torgau, Eilenburg, Oschatz, Leipzig, Wurzen, Riesa**“, welches die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe innerhalb des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Verbundvorhabens „Innovationen für Gleisanschlussverkehre“ (2003-2005) bearbeiteten, startete bereits der praktische Probeumlauf. Haltepunkte des fahrplanmäßigen Schienenshuttles im Probeverkehr waren: SBO Hafen Torgau - Stora Enso Eilenburg - WRC Wurzen - ABC Baustoffe- GVZ Leipzig-Wahren. Der Torgauer Hafen als Anlage der Binnenschifffahrt soll gemäß Ziel 5.2 (FEV) im Bestand gesichert werden, damit er modernisiert und als Schnittstelle Schiff / Straße / Schienen ausgebaut werden kann. Nach Ziel 5.2.2 (FEV) soll dies auch für Großraum- und Schwertransporte gelten. Der Elbehafen Torgau bietet den Anschluss an das europäische Binnenwasserstraßennetz. In der Übersichtskarte „Verkehrsnetz, Karte 44-11 Nord“ ist der Hafenstandort dargestellt.

1.4 Rad-, Wander- und Reitwegenetz

Fuß- und Radwege bieten **umweltfreundliche Verknüpfungspunkte** innerhalb der Stadt Torgau. Daneben stellen vor allem Rad-, Wander- und Reitwege ein wichtiges Potenzial für die Naherholung der einheimischen Bevölkerung aber auch für touristische Erschließung von attraktiven Zielen dar.

Im Territorium der Verwaltungsgemeinschaft verlaufen vier **regionale bzw. überregionale Wander- und Radwanderwege**: Elberadweg (Hamburg-Prag), Elbe-Mulde Radweg (Torgischer Weg), Dahleiner Heideradweg (Radroute) sowie Ostelbischer Rad-Wanderweg. Die genannten Verbindungen verlaufen teilweise auf separaten Radwegen oder auf weniger befahrenen Nebenstraßen. Insbesondere an den größeren Straßen sind begleitende Radwege vorgesehen (Radweg Loßwig-Torgau, Torgau-Werdau-Graditz und Warschauer Straße). Hierfür ist allerdings nicht die Stadt Torgau Planungsträger, sondern das Straßenbauamt Leipzig. Insofern ist deren Realisierung von der Stadt leider nur unzureichend beeinflussbar. Dies betrifft in vergleichbarer Form auch den dringend notwendigen Ausbau des vorhandenen Rad-/ Fußweges „Dammweg“ parallel des Großen Teichs, um die südlichen Stadtgebiete und den Raum Dahleiner Heide an die Innenstadt anzubinden. Obwohl die Stadt Torgau nicht Eigentümer ist, sollten gemeinsame Lösungen mit dem Freistaat machbar sein. Insgesamt ist ein dringender Bedarf zur Vervollständigung des Netzes vorhanden. Derzeit bis ca. Mitte 2011 wird das Radwegekonzept der Stadt Torgau überarbeitet. Mittelfristig soll das **Radwegenetz** weiter optimiert werden. Dazu gehört insbesondere die Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten für den Elberadweg. Schließlich ist der Elberadweg als touristische Hauptradroute dargestellt und gemäß G7.5 (FEV) als Vorbehaltsgebiet ausgewiesen.

Torgau liegt im **Fernreitwegnetz Sachsen** mit den Routen Sachsen - Brandenburg mit Elbquerung in Torgau und der Route Nord - Süd (Dübener Heide/Wittenberg - Dahleiner Heide). Im Jahr 2004 billigte der Stadtrat die Wegeführung Dübener Heide bis Repitz, Dübener Heide - Ratsforst - Bennewitz - Dahlen und Anbindung von Graditz an den Fernreitweg Richtung Brandenburg. Über Pflückuffer Gebiet ist der Anschluss an einen überregionalen Reitweg geplant. Die direkte Anbindung der Stadt selbst mit Elbquerung steht noch aus.

Anlagen

- Übersichtskarte: *Überörtliche touristische Wege, Karte 44-12*
- Übersichtskarte: *Örtliche Radwege, Karte 44-13*

1.5 Technische Infrastruktur / Ver- und Entsorgung

Die Anlagen und Netze der kommunalen Infrastruktur, insbesondere die Trinkwasserversorgung, Abwasserentsorgung und Energieversorgung, sollen die nachgefragten Leistungen möglichst effizient bereitstellen. Sinkende Einwohnerzahlen sowie Ressourcen sparende Produktionsverfahren und verändertes Verbraucherverhalten führen zu Bedarfsänderungen in Bezug auf die Kapazitäten der technischen Infrastruktur.

Durch die **Eingemeindung der Gemeinde Pflückuff** hat sich das Stadtgebiet vergrößert. Der Bereich der ehemaligen Gemeinde Pflückuff ist derzeit Konzessionsnehmer und wird nicht durch die Stadtwerke Torgau abgedeckt. Tendenziell ist die Übernahme der Verträge denkbar. Melpitz ist ebenfalls Konzessionsgebiet. Graditz wird mit Gas versorgt. Die Stromversorgung wird über die Envia abgedeckt, auch in Melpitz. Im ländlichen Gebiet besteht derzeit kein größerer Handlungsbedarf.

Langfristig gehört das Gebiet Nordwest zu den schrumpfenden Wohngebieten. Die **Rückbauziele** unter städtebaulichem oder wohnungswirtschaftlichem Fokus führen in Teilbereichen auch zum Rückbau bzw. zur Kapazitätsanpassung von Versorgungsleitungen, die z. T. koppelbar mit den Instandsetzungszyklen sind. Fernwärme wird insgesamt als sehr teuer eingestuft. Auswirkungen des Bevölkerungsrückganges sind zu erwarten, wurden aber noch nicht quantifiziert. Die **Fernwärmeversorgung** insgesamt wird aber derzeit nicht in Frage gestellt.

Ein Versorgungsengpass liegt in keinem Gebiet vor.

Der **Einsatz regenerativer Energien** wird derzeit zumeist bei privaten Maßnahmen realisiert. Eine großflächige Anlagenversorgung und entsprechende Investitionen (Investitionsrückfluss eher gering) sind seitens der Stadtwerke nicht vorgesehen. Die Kraftwärmekopplung (Klein-KWK bis 50 KW) im Zusammenhang mit dem weiteren Netzausbau stehen dabei im Vordergrund. Ob die Elbe Potenzial bietet, ist noch nicht ausreichend untersucht. Ein wesentliches Problem stellt nach wie vor die Energiespeicherung dar. Im Fall des Ausfalls des dezentralen Versorgers ist daher immer noch eine zentrale Versorgung als Alternative notwendig. Als eine Grundlage für die weitere Entwicklung wird u. a. das Energiekonzept Nordsachsen gesehen. Am Repitzer Weg ist der Bau einer Bioethanolanlage geplant.

In den folgenden zwei Übersichten werden die Zuständigkeiten der einzelnen Zweckverbände im Stadtgebiet von Torgau dargestellt:

Ver-/ Entsorger	Ansprechpartner
Zweckverband für Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung	04860 Torgau, Am Wasserturm 1
Zweckverband Beilrode-Arzberg	04886 Beilrode, E.-Thälmann-Str. 98
Abwasserzweckverband Heidelberg	04889 Langenreichenbach, Am Heidelberg 99

Quelle: Stadtverwaltung Torgau, 2010

ZV	ZV Westelbien		ZV Beilrode-Arzberg		ZV Heidelberg	
	TW	AW	TW	AW	TW	AW
Torgau	x	x				
Graditz			x	x		
Beckwitz	x					x
Bennewitz	x	x				
Kranichau	x	x				
Loßwig	x	x				
Mehderitzsch	x	x				
Staupitz	x					x
Weßnig	x	x				

Quelle: Stadtverwaltung Torgau, 2010

Trinkwasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung wird vom **Zweckverband zur Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung Torgau-Westelbien** geleistet. Ein Teil der östlichen Stadtgebiete (Graditz) wird durch den Zweckverband Beilrode / Arzberg abgedeckt. Sie ist durch Ringnetze gekennzeichnet und erfolgt durch eine nördliche Einspeisung vom Wasserwerk Mockritz und einer südlichen Einspeisung vom Wasserwerk Torgau-Ost der Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH. Die **Altersstruktur** des Trinkwasserleitungsnetzes wird im Anhang (Stand August 2010) als Karte dargestellt.

Altersstruktur	Längenangabe		Altersstruktur	Längenangabe
bis 1899	ca 8.8 km		1980 - 1989	ca 6.0 km
1900 - 1949	ca 2.8 km		1990 - 1999	ca 36.3 km
1950 - 1959	ca 2.6 km		2000 - 2009	ca 15.8 km
1960 - 1969	ca 7.3 km		ab 2010	ca 0.5 km
1970 - 1979	ca 10.2 km			

Längenangaben ohne Ortsteile mit Schwarzer Bär und Pflückuffer Wald

Quelle: Zweckverband zur Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung Torgau-Westelbien; August 2010

Die **Trinkwasserversorgung** ist ohne Einschränkungen ausreichend gesichert. Die Bereitstellung von Löschwasser für Brandbekämpfung ist ebenfalls über das vorhandene Verteilernetz gesichert.

Die reale **Auslastung** des Versorgungsnetzes liegt deutlich unter der Sollauslastung. Das Versorgungsnetz wurde vor 1990 auf einen Verbrauch von 200 bis 220 l/Tag/Ew. ausgerichtet. Die tatsächliche Entnahme liegt zur Zeit bei 82 l/Tag/Einwohner.

Infolge des Wohnerrückgangs und eines umweltorientierten, sparsameren zukünftigen **Wasserverbrauchs** wird die Entnahmemenge voraussichtlich weiter zurückgehen. Die einzelnen Stadtgebiete sind davon unterschiedlich betroffen. Am prägnantesten ist die Problemlage in Stadtteilen mit hohem Bevölkerungsrückgang, also besonders im Plangebiet III. Im Stadtgebiet Nordwest wird das Trinkwassersystem schon heute nur noch zu 30 % ausgelastet. Angenommen die Trinkwasserentnahme in diesem Bereich ginge innerhalb der nächsten 15 Jahre um 15 % bis 25 % zurück, läge die Auslastung des Netzes nur noch bei 22 % bis 25 % der rechnerischen Sollauslastungen. Die Auslastung im gesamten Stadtgebiet liegt derzeit etwa bei 46 % bis 48 % und könnte mittelfristig durch die genannten Effekte auf etwa 35 % absinken.

Bei sehr geringen **Netzauslastungen** kann die hygienische Qualität des Trinkwassers abnehmen. Im Bereich der Trinkwasserversorgung macht der Bevölkerungsrückgang im prognostizierten Rahmen zunächst keine Änderungen an den Ver- und Entsorgungsnetzen notwendig. Auch in den Gewerbegebieten, die für einen höheren Bedarf ausgelegt sind, sind bei geringer Belegung dennoch keine Folgen für die Versorgungssituation zu erwarten.

Der Verbrauch hat sich in den letzten Jahren unterschiedlich entwickelt. Der **Trinkwasserverbrauch** ist seit 2000 um 7,7 % zurückgegangen. Dies liegt im wesentlichen am starken Rückgang des Bevölkerungsverbrauchs von -12,9 %. Der Industrieverbrauch ist hingegen im gleichen Zeitraum um 6,3 % gestiegen, was auf die zuletzt wieder gestiegene Wirtschaftskraft der Stadt zurückzuführen ist.

Jahr	Entwicklung						
	Einwohner*	TW-Gesamtverbrauch	Bevölkerungsverbrauch	Verbrauch öffentl. Einrichtungen	Verbrauch Industrie	Verbrauch I/EW pro d	Schmutzwasser-einleitung**
2000	18.720	857.500	577.579	122.658	157.263	85	852.600
2001	18.600	803.341	566.264	118.475	118.602	83	843.526
2002	18.550	813.609	528.600	124.030	160.979	76	862.765
2003	18.469	855.486	553.630	112.623	189.233	82	857.450
2004	18.368	804.483	529.820	107.888	166.775	79	810.256
2005	18.223	792.400	541.902	99.876	150.622	81	807.986
2006	17.876	793.169	533.342	103.001	156.826	82	818.762
2007	17.183	817.049	523.650	130.410	162.989	83	821.868
2008	17.037	792.096	508.394	122.225	161.477	82	817.038
2009	16.875	791.604	503.149	121.256	167.199	82	810.439
Entwicklung 2000 - 2009 absolut	-1.845	-65.896	-74.430	-1.402	9.936	-3	-42.161
Entwicklung 2000 - 2009 in %	-9,9%	-7,7%	-12,9%	-1,1%	6,3%	-3,4%	-4,9%
Mittelwert 2000 - 2009	17.990	812.074	536.633	116.244	159.197	82	830.269
erwartet 2010	16.870	792.000	503.000	120.000	169.000	82	802.000
erwartet 2012	16.530	780.000	500.000	110.000	170.000	81	795.000
erwartet 2015	16.200	755.000	495.000	100.000	160.000	80	790.000
erwartet 2017	15.900	743.000	490.000	98.000	155.000	79	770.000
erwartet 2020	15.600	737.000	487.000	95.000	155.000	75	755.000

* nur altes Stadtgebiet Torgau / ** einschließlich Betriebswasser-Ableitung

Quelle: Zweckverband zur Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung Torgau-Westelbien; 2010

Es erfolgt laufend eine **Überprüfung von möglichen und notwendigen Rückbau- und Anpassungsmaßnahmen im TW- und AW-Netz**. Rückbaumaßnahmen und Anpassungsmaßnahmen im TW- und AW-Netz erfolgen jedoch in dem Spannungsfeld zwischen der Erfüllung der Versorgungs- und Entsorgungsverpflichtung und der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Nicht jede Anpassungsmaßnahme ist wirtschaftlich vertretbar (z. B. durch hohen Restbuchwert der vorhandenen Anlagen - Aufwendungen der Anpassung im Vergleich zu den laufenden Instandhaltungsaufwendungen etc.). Daher sind Einzelmaßnahmen der Anpassung und des Rückbaus im Zuge des Sanierungsplanes im TW- und AW-Netz

durchzuführen. Die Aufstellung der Sanierungspläne erfolgt vor dem Hintergrund der zwingenden Notwendigkeit der technischen Maßnahmen und der möglichen Finanzierung unter dem Gesichtspunkt einer vertretbaren Gebührenentwicklung.

Aufgrund der vorhandenen Netzstruktur ist ein Rückbau von Trinkwasseranlagen derzeit nicht vorgesehen. Einzelne Netzbestandteile können nicht ohne weiteres zurückgebaut werden. Änderungen an den bestehenden Netzen sind daher nur in geringem Maße zu erwarten, also z. B. Rückbau von Hausanschlüssen, die von den Hauptleitungen getrennt werden müssen, oder Schließung von „Versorgungsringen“. Ausnahme hierbei sind die Hauptleitungen im Wohngebiet Torgau Nordwest, wo die Versorgungsleitungen mit den Kollektorgängen verlegt sind. Sollten einzelne Wohnblöcke abgerissen werden, so sind diese Leitungen dann umzuverlegen und die vorhandene Netzstruktur wiederherzustellen. Endstränge größerer Dimensionen sind wegen der Gefahr von Trinkwasserverkeimung zu vermeiden. Die jährlichen Kosten zum Unterhalt des Trinkwasserleitungsnetzes betragen ohne Lohnkosten durchschnittlich ca. 36 Teuro pro Jahr. Die Trinkwasserversorgungsnetze werden sukzessive saniert und - soweit möglich - an die geänderten Bedarfe angepasst. Von den vorhandenen Versorgungsleitungen wurden bisher ca. 30% ausgewechselt. Es ist davon auszugehen, dass nach erfolgter Netzsanierung die Kapazitäten des Trinkwasserversorgungsnetzes weitgehend der realen Bedarfsentwicklung angepasst sind.

Anlage

- *Übersichtskarte: Altersstruktur Trinkwasserleitungen*

Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung erfolgt ebenfalls durch den Zweckverband für Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung Torgau-Westelbien. Die Entwässerung ist zentral ausgelegt und erfolgt im Misch- und Trennsystem. Der Großteil des Abwassers wird in der zentralen Kläranlage im Repitzer Weg behandelt (Ausbaugröße 49.000 Einwohnerwerte EW). Die Länge des Abwassernetzes beträgt ohne Hausanschlüsse 64.820,5 m. Nahezu jeder Standort im Stadtgebiet von Torgau ist an das zentrale Abwassernetz angeschlossen. Die Entsorgung ist gesichert. Das Netz befindet sich trotz seines hohen Alters in einem ausreichenden Zustand. Dennoch ist in Zukunft von einem Sanierungsbedarf auszugehen. Die Beurteilung des Zustandes des Kanalnetzes erfolgt über Schadensklassen (SK). Die unten aufgeführte Tabelle zeigt die Gegenüberstellung des Zustandes, zum einen aus der Fortschreibung des Generalentwässerungsplans/Zentrale Mischwasserbehandlung Mai 2006 und zum anderen die Beurteilung von Juni 2010.

	SK 1 sofortiger Reparatur- bedarf (kurzfristig)	SK 2 dringender Reparatur- bedarf (2-3 Jahre)	SK 3 mittelfristiger Reparatur- bedarf (3-5 Jahre)	SK 4 langfristiger Reparatur- bedarf (5 -10 Jahre)	SK 5* geringe Mängel, aber kein Hand- lungsbedarf	mängelfrei/ kein Re- paraturbedarf
2006	10,8 %	31,7 %	33,5 %	10,9 %	6,7 %	6,4 %
2010	22,0 %	14,0 %	30,0 %	2,0 %	-	32,0 %

Schadensklassen des Kanalnetzes in Torgau

* Die frühere SK 5 wird durch den ZV nicht mehr bewertet. Anlagen die geringe Mängel aufweisen, werden in die SK 4 eingestuft.

Quelle: Zweckverband zur Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung Torgau-Westelbien; 2010

Der **Ersatzneubau bzw. die Sanierung des Kanalnetzes** erfolgt gemäß der Einstufung des fortgeschriebenen Generalentwässerungsplanes/Zentralen Mischwasserbehandlung. Die Abwasserklärung erfolgt in der zentralen Kläranlage, die sich im guten Zustand befindet und erhalten bleibt. Sie ist seit 1999 vollumfänglich in Betrieb. Bedeutende Investitionsarbeiten stehen nach jetzigem Kenntnisstand nicht an. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Kläranlage Torgau-Außenring ergab, dass der Ersatz dieser Abwasserbehandlungsanlage durch ein Pumpwerk und die Überleitung des Abwassers in die zentrale Kläranlage von Torgau die Vorzugsvariante zu einem Ersatzneubau der Anlage ist. Infolgedessen wurde der Rückbau der Kläranlage Torgau-Außenring im Gewerbering 2008 umgesetzt.

Für die Abwasserentsorgung besteht derzeit nur **Rückbaubedarf** im Bereich des Fasanen-/Lerchen-/Kiebitzweges im PG III, der in 2010 realisiert wird. Für die übrigen Bereich werden bei Gebäuderückbau zurzeit lediglich die Anschlussleitungen verschlossen, um bei einer späteren Neunutzung des Grundstücks die Entsorgung wieder zu gewährleisten. Aufgrund der im Zusammenhang mit der Trinkwasserversorgung genannten Effekte ist auch beim Abwasseraufkommen eine rückläufige Entwicklung zu erwarten. Da es sich bei dem Abwasserentsorgungsnetz weitgehend um ein Mischsystem handelt, wird die Sollauslegung des Netzes vor allem durch die Spitzenwerte der Regenwasserabführung bestimmt. Diese Werte werden sich auch langfristig nicht nennenswert verändern, so dass der angeführte Bedarfsrückgang kaum Handlungsbedarf in der Abwasserentsorgung hervorruft.

Die **Bedarfsentwicklung der Ver- und Entsorgung** im gewerblichen Bereich steht in keiner direkten Abhängigkeit zur Bevölkerungsentwicklung. Die Kapazitätsbedarfe hängen vielmehr vom Branchenbesatz, der Absatzentwicklung sowie den Produktionserfordernissen der jeweiligen Branchen ab. Unter Umständen steigen die Bedarfe trotz Bevölkerungsentwicklung. Das gilt vor allem für die gewerbliche Bedarfsentwicklung im Energiebereich. Bezüglich des Trinkwasserverbrauchs ist nicht mit einem geänderten Bedarf zu rechnen, da mit Ausnahme der Lebensmittelproduktion der gewerbliche Wasserverbrauch strengen Restriktionen unterliegt. Damit sind auch dem gewerblichen Abwasseraufkommen gewisse Grenzen gesetzt.

Das **Abwasserentsorgungsnetz** befindet sich trotz seines hohen Alters in einem ausreichenden Zustand. Dennoch ist in Zukunft von einem Sanierungsbedarf auszugehen. Die Durchführung dieser Arbeiten erfolgt nach einem per Mai 2005 fortgeschriebenen Generalentwässerungsplan i. V. mit einem zentralen Mischwasserbehandlungskonzept und wird aufgrund der hohen Kosten noch einen längeren Zeitraum erfordern. Für den Bereich der Abwasserentsorgung erfolgte auf Grund der geänderten Rechtslage ein Gebührensplittung in Schmutz- und Niederschlagswassergebühr. Das Gesamtgebührenaufkommen hat sich jedoch dadurch nicht verändert.

Energieversorgung (Strom, Erdgas sowie Nah- und Fernwärme)

Die Energieversorgung wird durch die Stadtwerke Torgau geleistet. Die Kapazitäten sichern eine ausreichende Versorgung mit Strom, Erdgas, Nah- und Fernwärme. Eine Übersicht über Preise und Tarife findet sich auf der Internetseite der Stadtwerke Torgau.

Als problematisch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit erweist sich der sinkende Kapazitätsbedarf. Die rückläufigen Bedarfe wurden vor allem durch technische Lösungen, insbesondere durch Verbesserungen in der Wärmedämmung, hervorgerufen. Diese Entwicklung wird sich aufgrund des anhaltenden Bevölkerungsrückgangs und weiterer technischer Innovationen fortsetzen. Die Netzkosten sind nach Informationen der Regulierungsbehörde gesunken bzw. stagnieren. Im Bereich der Energieversorgung führt der offene Markt momentan zu einer Preisentwicklung nach oben, da die Rohstoffpreise (vor allem Erdöl und Erdgas) erheblich gestiegen sind.

Im Ergebnis führt dies zu einem Anstieg der Verbraucherpreise, da die Leitungsnetze bei geringerer Nachfrage nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können. Insbesondere in der Fernwärmeversorgung kann es dadurch zu erheblichen Wirtschaftlichkeitsproblemen kommen. Hier entstehen durch weniger Abnehmer aufgrund des Bevölkerungsrückgangs Verluste für die Versorgungsunternehmen. Die Energieversorgungsnetze wurden zu einem großen Teil in den 1980er Jahren umfassend saniert und befinden sich in einem dementsprechend guten Zustand. Für die Nahwärmeversorgung in der Eilenburger Straße sind keine Veränderungen zu erwarten. Die Gasversorgung ist durch den Stadtumbau nicht beeinträchtigt.

Zum 31.12.2009 waren in Torgau Anlagen nach EEG mit einer Leistung von 6.665,38 kW installiert. Mit einer installierten Leistung von 5.690 kW hat die Biomasseanlage am Forstweg den größten Anteil. Der Rest entfällt auf Solaranlagen. Die Einspeisung betrug 2009 18.116.717 kWh. Vor allem im ländlichen Bereich kommen immer mehr Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energien zum Einsatz.

1.6 Prognose und Fazit

Straßenverkehrsnetz

Die Planungen des Freistaates Sachsen zur Verbesserung des Straßennetzes beziehen sich neben Netzverbesserung im Süden der Stadt im Wesentlichen auf die B 87n, die aufgrund des Fehlens einer Autobahnanbindung große Bedeutung für die Region Torgau als Anschluss an den Ballungsraum Leipzig und nach Osten an den Raum Frankfurt/Oder, Cottbus und Polen hat.

Die Planungen des Freistaates zur Verbesserung des Fernstraßennetzes beziehen sich neben Netzverbesserungen im Süden der Stadt im Wesentlichen auf die B 87n, die aufgrund des Fehlens einer Autobahnanbindung große Bedeutung für die Region Torgau als Anschluss an den Ballungsraum Leipzig und nach Osten an den Raum Frankfurt/Oder, Cottbus und Polen hat. Zur Sicherung einer künftigen Führung durch/um Torgau wurde eine nördliche Ortsumgehungsstraße der B 87 geplant. Die weitere Trassenführung wird derzeit in einem Raumordnungsverfahren für den vierspurigen Ausbau der B 87n geplant, um die strukturellen Defizite für Torgau abzubauen.

Aufgrund der erheblichen Verkehrszunahme der letzten Jahre sind wesentliche Abschnitte der Ortsdurchfahrten überlastet (B 87 Eilenburger Straße, B 182/B 183 Warschauer Straße). Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der Autobahnanbindung ist der Bau einer Nordumgehung im Zuge der B 87 N vorgesehen. Dadurch werden sich die Quell- und Zielverkehrsströme in Torgau grundlegend ändern. Heute relativ hoch belastete Straßen wie z. B. die Eilenburger Straße, die Straße der Jugend und Dahleiner Straße sowie die Elbstraße werden vom (Durchgangs-)Verkehr entlastet werden. Die Verkehrsbelastungen der Zinnaer Straße, (der Warschauer Straße), der Domnitzscher Straße, der Nordstraße, der Döbernschen Straße, Wolfersdorffstraße werden sich auf Grund der anderen Routenwahl des Quell- und Zielverkehrs von Torgau deutlich erhöhen. Die Gestaltung des innerstädtischen Straßennetzes der Knotenpunkte und des Ausbaustandards der betroffenen Straßen, muss diesen neuen Bedingungen angepasst werden.

Parallel zur weiteren Sanierung und zum verkehrlichen Ausbau des Straßenhauptnetzes sollen im Stadtzentrum von Torgau und in den Wohngebieten weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt werden, die die touristische Attraktivität und gleichzeitig die Wohnqualität in diesen Bereichen verbessern. So ist mit der Verschiebung der Altersstruktur auch der Bedarf für eine Anpassung des innerstädtischen Straßennetzes - Bordsteinabsenkung, Gehwege - verbunden.

Als weitere Schwerpunkte im Sektor der Verkehrsinfrastruktur sind die Sanierung bzw. der grundlegende Ausbau letzter Teilabschnitte der B 182 und B 183 geplant. Die S 24 Richtung Oschatz (am stärksten belegte Führung) wird als Anbindung an die Autobahn BAB 14 inklusive Nebenanlagen (Rad- und Fußwege) ausgebaut.

Beim ruhenden Verkehr sind vor allem qualitative Defizite im Innenstadtbereich erkennbar. Die Geschäftsstraßen sowie die bestehenden größeren Parkplätze können bei Beibehaltung der derzeitigen eingeschränkten Parkraumbewirtschaftung vor allem den wachsenden Bedarf der Bewohner nicht flächendeckend abdecken. Insofern ist davon auszugehen, dass Flächenressourcen (insbesondere Baulücken oder Hofbereiche) für den ruhenden Verkehr in verträglichem Maß genutzt werden müssen.

ÖPNV

Mit dem Neubau eines elektronischen Stellwerkes kommt es in den nächsten Jahren im Bereich des Torgauer Bahnhofs zu erheblichen Umbaumaßnahmen („Knotenumbau“ der Deutschen Bahn). Im Bereich des Bahnverkehrs ist eine Reaktivierung stillgelegter Strecken vorgesehen. Die wachsende Nachfrage bestimmter Zielgruppen oder nach bestimmten Zeiten (Abend / Wochenende) ist bei künftigen Planungen zu berücksichtigen.

Die Anbindung in den Ortsteilen erfolgt über Busverbindungen, wobei derzeit von den Busunternehmen flexible Lösungen (z. B. Rufbus) geprüft werden, um bei sinkenden Belegungszahlen Verbindungen aufrecht zu erhalten. .

Trimodaler Verkehr

Im Zusammenhang mit der Herstellung einer schienengebundenen Transportkette ist bei weiteren Planungen zu beachten, dass der Hafen im Süden von anderen Verkehrsträgern nicht ausreichend erschlossen ist. Die Eisenbahnhauptstrecke und die künftige B 87n (Ortsumgehung) verlaufen nördlich der Altstadt. Das vorhandene Anschlussgleis zum Hafen quert zwei Bundesstraßen und das Glacis, welches als Park und Landschaftsschutzgebiet einen wertvollen Freiraum darstellt.

Rad-, Wander- und Reitwegenetz

Der wachsende Städtetourismus bietet das Potenzial, bereits bestehende überregionale Rad- und Wanderwege stärker mit den Geschäftszentren sowie touristischen Sehenswürdigkeiten zu verknüpfen. Um Kurzstrecken attraktiver für den Radverkehr zu gestalten, sind die Radwege weiter auszubauen. Besonderes Augenmerk muss auf die weitere Verbesserung des Radwegenetzes gelegt werden. Nachdem die touristischen Hauptstrecken weitgehend bestimmt sind, sollen zielgerichtet weitere Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen (Staats- und Bundesstraßen Außenring, B182, Ostelbien B87 und B 183) angelegt werden. Eine einheitliche Ausschilderung und bessere Verknüpfung der Rad-, Wander- und Reitwege mit Bahnhöfen, ÖPNV-Haltestellen und Parkplätzen sowie besonderen touristischen Anlaufpunkten bildet ein weiteres Entwicklungsziel.

Über die ländlichen Gebiete erfolgt die Anknüpfung an überregionale Reitwege.

Technische Infrastruktur

Durch die zu erwartende geringere Auslastung der Netze und Anlagen der technischen Infrastruktur ist künftig von einem Handlungsbedarf im Sinne des Rückbaus auszugehen. Dabei sind die o. g. netzspezifische Besonderheiten zu beachten. Von den Versorgungsträgern der Stadt Torgau wurde bisher kein technisch begründeter Handlungsbedarf bei dem prognostizierten Bevölkerungsrückgang gesehen. Bei einer weiterhin negativen Bevölkerungsentwicklung könnte mittel- bis langfristig allerdings ein Handlungsbedarf eintreten.

2 Konzeption

2.1 Ziele und Maßnahmen im Bereich Verkehr und technische Infrastruktur

Alle nachfolgend aufgeführten Ziele und Maßnahmen stellen den Stand zur Erarbeitung des Fachkonzeptes dar. Sie sind fortwährend zu überprüfen und den Entwicklungen anzupassen. Maßnahmen aus anderen Konzeptionen, die hier nicht aufgeführt sind, haben weiterhin Bestand. Plangebietsbezogene Maßnahmen werden im Kapitel 5 - Umsetzungsstrategie in den Zeit-Kosten-Plänen näher erläutert und hinsichtlich Finanzierung, Priorisierung und Zeitrahmen vertieft.

Allgemein

1. Ausbau der Bundesstraße B 87n als überregionale Anbindung

- Umsetzung aller Maßnahmen (derzeit Raumordnungsverfahren), die zu einer schnellen Realisierung der B 87n im Sinne der Erhöhung der Durchlässigkeit der Trasse an das Oberzentrum Leipzig führen, bis zu diesem Zeitpunkt weitere Sicherung der Trasse der Ortsumgehung der B 87 (Linienbestimmung)

2. Ausbau und Sanierung der weiteren überregionalen und regionalen Verbindungsstraßen, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Anbindung an die Autobahn

- Sanierung bzw. grundlegender Ausbau letzter Teilabschnitte der B 182 und B 183
- Ausbau S 24 Richtung Beckwitz bzw. Oschatz als Anbindung an die Autobahn A 14 inklusive Nebenanlagen (Rad- und Fußwege)
- Verbesserung der Straßenfernverkehrsanbindung durch gemeinsames Einwirken mit den Umlandgemeinden und Kreis auf Land und Bund

3. Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen

- Neubau (2011 bis 2015) der Kreuzung der B 87 und B 183 mit der Bahnstrecke über Sonderprogramm „Brücken“
- Sanierung und partieller Ausbau weiterer vorhandener Straßen

4. Optimierung der Parkraumbewirtschaftung für den ruhenden Verkehr

- Weiterentwicklung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes und Umsetzung
- Weitere Verbesserung der innerstädtischen Parkplatzsituation durch Ergänzung von Stellplätzen im Randbereich der Altstadt (z.B. weiterer Bereich R.-Luxemburg-Platz)
- Gestaltung der Fußwegebeziehungen von den peripheren Parkplätzen ins Zentrum
- Flächenentsiegelung nicht genutzter Parkflächen, insbesondere in Rückbaugebieten

- 5. Ausbaustandort hinsichtlich der Schnittstelle zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße, besonders für Großraum- und Schwertransporte**
- Verbesserung des Schienenverkehrs (bessere Zusammenarbeit zwischen EVU, Binnenhafen und verladendem Unternehmen) v. a. durch Ausbau des trimodalen Angebotes (Logistikette - Einbindung eines fahrplanmäßigen Shuttles in die Gesamttransportkette)
 - Umsetzung des weiteren Ausbaus des Hafens (besonderer Standortvorteil für Torgau)
 - Optimierung der Hafenanbindung
- 6. Nutzung der Trassenpotenziale der Bahn**
- anzustreben ist Verkürzung der Takt- und Fahrzeiten der DB zur Sicherung bzw. Verbesserung der Anbindung des Mittelzentrums Torgau an das Oberzentrum Leipzig
 - Während des Berufsverkehrs ist dem Bedarf angemessen eine Vergrößerung der Zuglänge erforderlich
 - Reaktivierung alter stillgelegter Bahnlinien (Wiederinbetriebnahme der Strecke Dommitzsch – Pretzsch)
 - Erhalt des Bahnhofs und Weiternutzung entsprechend seiner ursprünglichen Funktion
 - Vermarktung der Standorte zur Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe
 - Neubau elektronisches Stellwerk, Knotenumbau (etwa 2016)
- 7. Punktuelle Verbesserung des ÖPNV und Ergänzung des Streckennetzes**
- Aufwertung der lokalen Verkehrsinfrastruktur, qualitative Angebotsverbesserung
 - Gewährleistung einer flächendeckenden Versorgung des Stadtgebietes insbesondere für den Schülerverkehr
 - Erhalt der vorhandenen Linien
 - Verbesserung der Umsteigewege zwischen Bahn und Bus nach Neugestaltung des Busbahnhofs (Realisierung durch Stadt ist erfolgt) durch Ergänzung Bahnsteig durch DB
 - weitere Optimierung der Haltestellen des ÖPNV
 - Einrichtung eines Rufbusses zur Beseitigung von Versorgungsdefiziten vor allem in den ländlichen Ortsteilen
- 8. Verbesserung und Ausbau des Rad-, Fuß- und Reitwegenetzes**
- Stärkung der Attraktivität Torgaus als Ausgangs- und Zielpunkt für Tourismus/Naherholung
 - Schaffung straßenbegleitender Radwege bei Sanierung und Ausbau der Hauptverkehrsstraßen (Radweg parallel der B 182 zwischen Loßwig und Torgau, Radweg Werdau – Graditz, Erhalt und Sanierung Radweg Dammweg)
 - Anschluss an den Sächsischen Fernreitweg in Nordsüd- und Westost-Richtung
 - Ergänzung/Erneuerung des Rad- und Fußwegenetz (z.B. Döbernsche Straße am Bahnübergang, Brückenbauwerk 38 der B87 Eilenburger Str.)
 - Fortsetzung des Ausbaus und der Anbindung an den Reiterfernwanderweg und den Radfernwanderweg an der Elbe
 - Schaffung von umweltfreundlichen Alternativangeboten
 - Verbesserung der Wegeführung, insbesondere der Bezeichnungen/Wegeführung von der Elbe zur Stadt - benutzerfreundliche Beschilderung

9. Erhalt und Ausbau der technischen Infrastruktur

- mittelfristiger Handlungsbedarf (nach 2015) zur Sanierung von Trink- und Abwassernetzen bzw. Ver- und Entsorgungsanlagen
- Sicherung und Entwicklung Torgaus als Gewerbestandort
- Einbeziehung laufender und geplanter Sanierungsarbeiten in einen langfristigen Planungshorizont (verträglichen Rückbau der Kapazitäten)
- Vermeidung von Gebührenerhöhungen durch rechtzeitige Anpassung der Infrastruktur unter Ausnutzung möglicher Fördervarianten

Gebietsbezogene Einzelmaßnahmen

Plangebiet Altstadt (PG I)

10. Brücke Schwarzer Graben
11. Sanierung von innerstädtischen Fußwegen
12. Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen
 - Gemeindestraßen - Leipziger Wall
 - Umbau Bahnübergänge Hafenbahn
13. Investitionen Straßenbeleuchtung
 - u. a. August-Bebel-Straße
14. Investitionen ruhender Verkehr
15. Netzergänzung des Radwegenetzes außerhalb des historischen Zentrums (30er Zone)
 - Instandsetzung, Umgestaltung Leipziger Wall / Straße der Jugend (kommunaler Teil)
16. Freiraumgestaltung
 - Innenstadtstraßen/Markt/Bäckerstraße (behindertengerecht/Stärkung Aufenthaltsfunktion)
17. Versorgung des Geländes am Brückenkopf im Falle einer baulichen Entwicklung
 - technisch möglich, aber mit hohem Kostenaufwand verbunden
 - Installierung von Druckleitungen notwendig
 - Wirtschaftlichkeit nur mit hochwertiger Nutzung zu rechtfertigen

Plangebiet Eilenburger Straße (PG II)

18. Ordnungsmaßnahmen - Neugestaltung des Bereiches Straße des Friedens, Aufbauweg und Schulweg (Bereich ehem. Joe-Polowsky-Gymnasium)

Plangebiet Nordwest (PG III)

19. Teilrückbau Verkehrsanlage/technische Infrastruktur im Bereich Fasanenweg
 - Rückbau der Abwasserleitung im Bereich Fasanen-/Lerchen-/Kiebitzweg

Plangebiet Nordstraße (PG IV)

20. Bahnübergang Repitzer Weg
21. Investitionen Straßenbeleuchtung
 - u. a. Repitzer Weg

Plangebiet Dommitzcher Straße (PG VI)

22. Bahnunterführung Dommitzcher Straße (Maßnahme im Bereich PG II / PG VI)

Plangebiet ländliche Ortsteile (PG VII - Beckwitz)

23. Investition Feuerwehr
24. Investition Gemeindestraßen und ruhender Verkehr
 - Gemeindestraße Staupitz - Beckwitz
 - Ausbau Waldschlösschenweg
 - Befestigung Stellplätze nahe Feuerwehr

Plangebiet ländliche Ortsteile (PG VII - Bennewitz/Weßnig/Kunzwerda)

25. Investition Feuerwehr - Erweiterung Feuerwehrgerätehaus
26. Sanierung Pumpenplatz Weßnig
27. Investition Gemeindestraßen und ruhender Verkehr
 - Fußwegebau Ortslage Bennewitz
 - Gehwegebau in Weßnig, Kunzwerdaer Straße
 - Freiraum vor Gutshaus Kunzwerda

Plangebiet ländliche Ortsteile (PG VII - Graditz/Neusorge)

28. Investition Feuerwehr - Neubau Feuerwehr Graditz
29. Neubau Gehwege Graditz
30. Schaffung straßenbegleitender Radwege Torgau - Graditz

Plangebiet ländliche Ortsteile (PG VII - Loßwig)

31. Investition Feuerwehr
32. Investition Gemeindestraßen und ruhender Verkehr
 - Wegeausbau Querung und Schiffsmühlenweg
33. Schaffung straßenbegleitender Radwege Torgau - Loßwig und Netzergänzung Dammweg

Plangebiet ländliche Ortsteile (PG VII - Mehderitzsch/Kranichau)

- 34. Investition Feuerwehr - Sanierung Feuerwehrgerätehaus
- 35. Fußwegebau Ortslage Kranichau

Plangebiet ländliche Ortsteile (PG VII - Melpitz)

- 36. Fußwegebau

Plangebiet ländliche Ortsteile (PG VII - Satupitz)

- 37. Investition Feuerwehr - Neubau Feuerwehrgerätehaus
- 38. Investition Gemeindestraßen und ruhender Verkehr
 - Verbindungsstraße Staupitz - Beckwitz
 - ländlicher Wegebau Staupitz
 - Fußwegebau Staupitz S 23

2.2 Schwerpunktthemen

Schwerpunkte der Entwicklung im Bereich Verkehr und technische Infrastruktur sind:

- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Kapazitäten des ruhenden Verkehrs
- Ausbau der Schnittstelle Straße - Schienen - Wasserstraße
- Verbesserung des ÖPNV- und Schienennetzes
- Erweiterung des Rad-, Wander- und Reitwegenetzes
- Erhalt und Ausbau der technischen Infrastruktur

2.3 Auswirkungen der Konzeption auf andere Fachkonzepte

Die Umsetzung der Maßnahmen wird sich kurz- und mittelfristig auf die Situation in den anderen Fachbereichen auswirken. Bestehende Fachplanungen müssen somit regelmäßig auf sich verändernde Rahmenbedingungen überprüft und entsprechend fortgeschrieben werden.

Tabelle Q
Auswirkungen auf andere Fachbereiche

Fachteil / Fachkonzept		Verkehr und technische Infrastruktur	
Nr.	Kernaussage	Folgen / Auswirkungen Beschreibung	anderes betroffenes Fachkonzept
1	Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Kapazitäten des ruhenden Verkehrs	Sicherung des Wirtschaftsstandortes; Entlastung von Knotenpunkten und Verbesserung der Bedingung für Umwelt und Wohnumfeld; Verbesserung der Parkplatzsituation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebau und Denkmalpflege ▪ Wohnen ▪ Wirtschaft ▪ Kultur und Tourismus
2	Ausbau der Schnittstelle Schiff - Straße - Schienen	Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Torgauer Hafens, Sicherung des Wirtschaftsstandortes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wirtschaft
3	Verbesserung des ÖPNV- und Schienennetzes	Steigerung der Attraktivität des Nah- und Fernverkehrs; Erschließung aller Stadtgebiete, Reaktivierung alter Trassen zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen ▪ Wirtschaft ▪ Kultur und Tourismus
4	Erweiterung des Rad-, Wander- und Reitwegenetzes	Steigerung der Attraktivität für Tourismus und Naherholung, Schaffung umweltfreundlicher Alternativangebote	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen ▪ Kultur und Tourismus
5	Erhalt und Ausbau der technischen Infrastruktur	Sicherung des Wohn- und Gewerbestandortes; wirtschaftliche Optimierung der Anlagen und Netze	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebau und Denkmalpflege ▪ Wohnen ▪ Wirtschaft

≈ Synergien ≠ Konflikte

3 Anlagen

Übersichtskarte: Verkehrsnetz, Karte 44-11 Nord und Süd

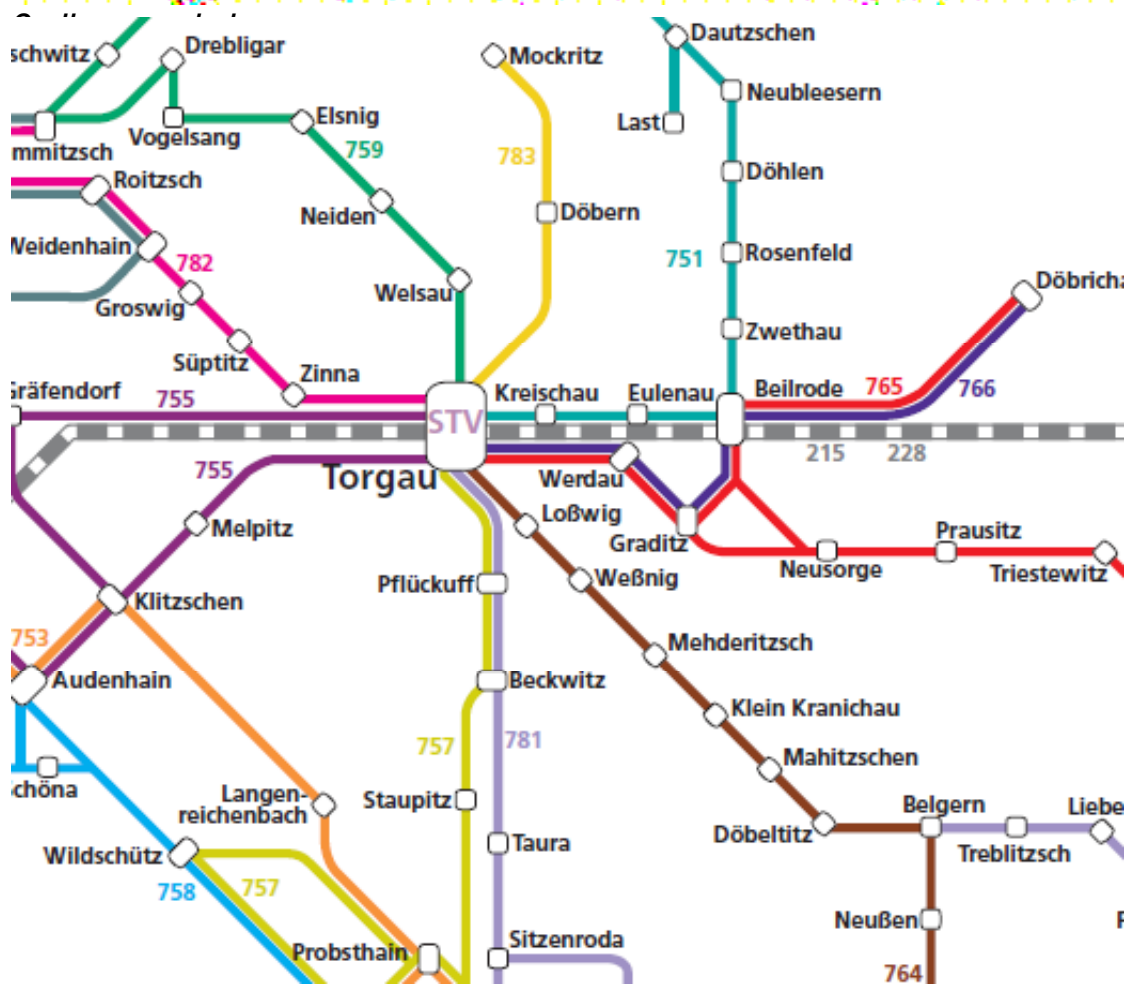
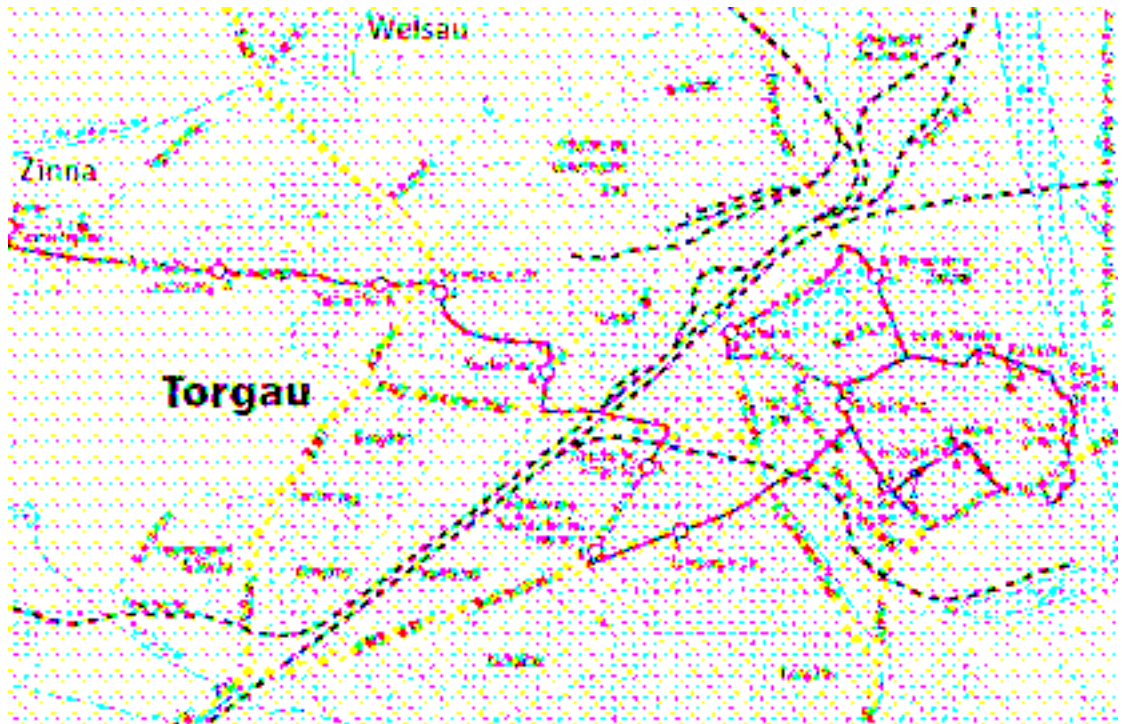
Übersichtskarten ÖPNV: Bahntrassen und Bus-Linien, Grafiken

Übersichtskarte: Überörtliche touristische Wege, Karte 44-12

Übersichtskarte: Örtliche Radwege, Karte 44-13

Übersichtskarte: Altersstruktur Trinkwasserleitungen

Übersichtskarte ÖPNV: Bahntrassen und Bus-Linien



Quelle: www.ov-heideland.de