

Nahversorgungs- und Erreichbarkeitskonzept im ländlichen Raum am Beispiel der Gemeinde Boxberg/O.L.



**Fokussiert auf die Zukunft
von Stadt und Land.
Seit 1988.**

Handel
Stadt + Regionalplanung
Marketing
Management
Digitale Stadt
Wirtschaftsförderung
Immobilien
Tourismus
Mobilität
Immobilien

CIMA Beratung + Management GmbH
Walter-Heinze-Str. 27 04229 Leipzig
T 0341-69603-0
cima.leipzig@cima.de



München
Stuttgart
Forchheim
Frankfurt a.M.
Köln
Leipzig
Berlin
Hannover
Lübeck
Ried (AT)

www.cima.de

Impressum

Auftraggeber

Landkreis Görlitz
Amt für Kreisentwicklung
Bahnhofstraße 24
02828 Görlitz

Tel.: 03581 663-9422

Ansprechpartnerin:

Frau Sandy Marschke
Mail: strategie@kreis-gr.de
www.kreis-goerlitz.de



Bearbeitung und Gestaltung

CIMA Beratung + Management GmbH
Walter-Heinze-Str. 27
04229 Leipzig
Tel.: 0341-6960 30

Mail: cima.leipzig@cima.de

Ansprechpartnerin:

Katharina Groß
www.cima.de



Erscheinungstermin und Stand

11. Mai 2023 / Endbericht

Nutzungs- und Urheberrechte

Die vorliegende Ausarbeitung ist durch das Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) und andere Gesetze geschützt. Die Urheberrechte verbleiben bei der CIMA Beratung + Management GmbH (cima).

Der Auftraggeber kann die Ausarbeitung innerhalb und außerhalb seiner Organisation verwenden und verbreiten, wobei stets auf die angemessene Nennung der CIMA Beratung + Management GmbH als Urheber zu achten ist. Jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet, sofern nicht eine gesonderte Vereinbarung getroffen wird.

Veranstalter von Vorträgen und Seminaren erwerben keinerlei Rechte am geistigen Eigentum der cima und ihrer Mitarbeiter*innen. Inhalte von Präsentationen dürfen deshalb ohne schriftliche Genehmigung nicht in Dokumentationen jeglicher Form wiedergegeben werden.

Haftungsausschluss gutachterlicher Aussagen

Für die Angaben in diesem Gutachten haftet die cima gegenüber dem Auftraggeber im Rahmen der vereinbarten Bedingungen. Dritten gegenüber wird die Haftung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der im Gutachten enthaltenen Informationen (u. a. Datenerhebung und Auswertung) ausgeschlossen.

Inhalt

1 Ausgangslage.....	5	8 Standortrahmenbedingungen der Gemeinde Boxberg/O.L.....	36
2 Methodik und Beteiligung	6	8.1 Lage im Raum	36
3 Rahmenbedingungen und Entwicklungen des stationären Einzelhandels in Deutschland.....	9	8.2 Allgemeine Strukturdaten	37
3.1 Demografische Rahmenbedingungen des Einzelhandels in Deutschland	9	8.3 Verkehrsstrukturen und Erreichbarkeit	40
3.2 Konjunkturelle Rahmenbedingungen des Einzelhandels in Deutschland	12	9 Strukturdaten des Lebensmitteleinzelhandels in der Gemeinde Boxberg/O.L	43
3.3 Umsatz- und Verkaufsflächenentwicklung des stationären Einzelhandels	13	9.1 Marktgebiet und Kaufkraftpotenzial für den Lebensmitteleinzelhandel	43
3.4 Online-Handel	14	9.2 Bestand und Umsatz des Lebensmitteleinzelhandels in Boxberg/O.L.....	44
4 Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel: Definitionen und Entwicklungen.....	16	9.3 Räumliche Lage des Lebensmitteleinzelhandels in Boxberg/O.L.....	45
4.1 Definition Nahversorgung	16	9.4 Umsatzpotenziale für den Lebensmitteleinzelhandel in Boxberg/O.L.....	47
4.2 Allgemeine Entwicklungen im Lebensmitteleinzelhandel... ..	18	10 Expertengespräche.....	50
5 Alternative Ansätze der Nahversorgung und Mobilität im ländlichen Raum	21	11 SWOT-Analyse	53
5.1 Nahversorgungskonzepte	21	12 Nahversorgungs- und Erreichbarkeitskonzept für die Gemeinde Boxberg/O.L.	55
5.2 Mobilitätsstrategien	24	12.1 Räumliche Maßnahmenübersicht	55
6 Rahmenbedingungen und Vorgaben für den Einzelhandel	27	12.2 Handlungsprogramm.....	58
6.1 Baugesetzbuch und Baunutzungsverordnung	28	12.3 Maßnahmenkatalog	60
6.2 Landesentwicklungsplan Sachsen	29	13 Quellenverzeichnis	71
6.3 Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien.....	31		
7 Regionale Entwicklungskonzepte.....	32		

Tabellen

Tab. 1:	Nahversorgungsrelevante Sortimente und Vertriebswege.....	17
Tab. 2:	Überblick alternative Nahversorgungskonzepte	22
Tab. 3:	Überblick alternative Mobilitätsstrategien	25
Tab. 4:	Allgemeine Strukturdaten	38
Tab. 5:	Reisezeitmatrix (Angaben in Minuten).....	41
Tab. 6:	Lebensmittelkaufkraft in Boxberg/O.L.	43
Tab. 7:	Lebensmittelbetriebe nach Ortslagen.....	45
Tab. 8:	Kaufkraftbindung in Boxberg/O.L. und theoretisches freies Umsatzpotenzial.....	48
Tab. 9:	Lebensmittelumsatz nach Betriebstypen und Verkaufsflächen.....	48

Abbildungen

Abb. 1:	Prozessablauf.....	6
Abb. 2:	Einladung zur Zukunftswerkstatt.....	8
Abb. 3:	Bevölkerungsentwicklung in den ostdeutschen Bundesländern (ohne Berlin) 2011 - 2021	9
Abb. 4:	Bevölkerungsprognose und Altersstruktur für Deutschland.....	11
Abb. 5:	Entwicklung des stationären Einzelhandelsumsatzes in Deutschland in Mrd. € (netto) 2011 - 2021.....	13
Abb. 6:	Gewinner und Verlierer im deutschen Einzelhandel	14
Abb. 7:	Umsatzentwicklung des Online-Handels in Deutschland.....	14
Abb. 8:	Umsatzanteil nach Branchen am Gesamtvolumen des Online-Handels 2021	15
Abb. 9:	Verkaufsfläche der Betriebstypen des Lebensmitteleinzelhandels	19
Abb. 10:	Umsatz der Betriebstypen des Lebensmitteleinzelhandels.....	19
Abb. 11:	Entwicklung der Betriebszahlen im Lebensmitteleinzelhandel.....	19

Abb. 12:	Auszug aus der Radverkehrskonzeption.....	34
Abb. 13:	Handlungsprogramm	59

Karten

Karte 1:	Einwohnerentwicklung nach Landkreisen 2011 bis 2021	10
Karte 2:	Einwohnerdichte nach Landkreisen 2021	10
Karte 3:	Kaufkraft nach Landkreisen 2022.....	12
Karte 4:	Mittelbereich des Mittelzentrums Weißwasser/O.L.	29
Karte 5:	Nahbereich des Mittelzentrums Weißwasser/O.L.....	31
Karte 6:	Lage im Raum	36
Karte 7:	ÖPNV in Boxberg/O.L.	42
Karte 8:	Standorte des Lebensmitteleinzelhandels in Boxberg/O.L.	46
Karte 9:	Einzelhandelsleerstände in Boxberg/O.L.	46
Karte 10:	Einwohnerzahl nach Ortslagen (Standortpotenziale für Kleinflächenbetriebe).....	49
Karte 11:	Maßnahmen nach Standorten (Vorschlag).....	57

Fotos

Foto 1:	Bestandserfassung – Leerstand im Kernort Boxberg.....	7
Foto 2:	Regionalmarkt und Besucher*innen in Reichwalde	8
Foto 3:	Zukunftswerkstatt am 30.01.2023.....	8

1 Ausgangslage

Die **Gemeinde Boxberg/O.L.** im Landkreis Görlitz ist die flächengrößte nicht städtische Kommune Sachsens und weist mit ca. 20 Einwohnern je km² eine sehr geringe Bevölkerungsdichte auf. Fragen der Erreichbarkeit und Nahversorgung sind hier besonders aktuell und werden in Zukunft vor dem Hintergrund **zurückgehender Bevölkerungszahlen** und steigender **Konzentrationsprozesse im Einzelhandel** immer wichtiger.

Die Gemeinde ist Teil der **Pilotaktion** „A future for lagging regions“ im Rahmen der Territorialen Agenda 2030. Die Pilotaktion wird als Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) umgesetzt. Diese umfasst sechs Partnerregionen aus Deutschland, Frankreich, Österreich und Portugal und wurde durch das BMWSB (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen) initiiert. Die fachliche und administrative Umsetzung liegt beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Mit der wissenschaftlichen Begleitforschung (Forschungsassistenz) ist der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung in Berlin sowie das Institut INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner aus Potsdam betraut.

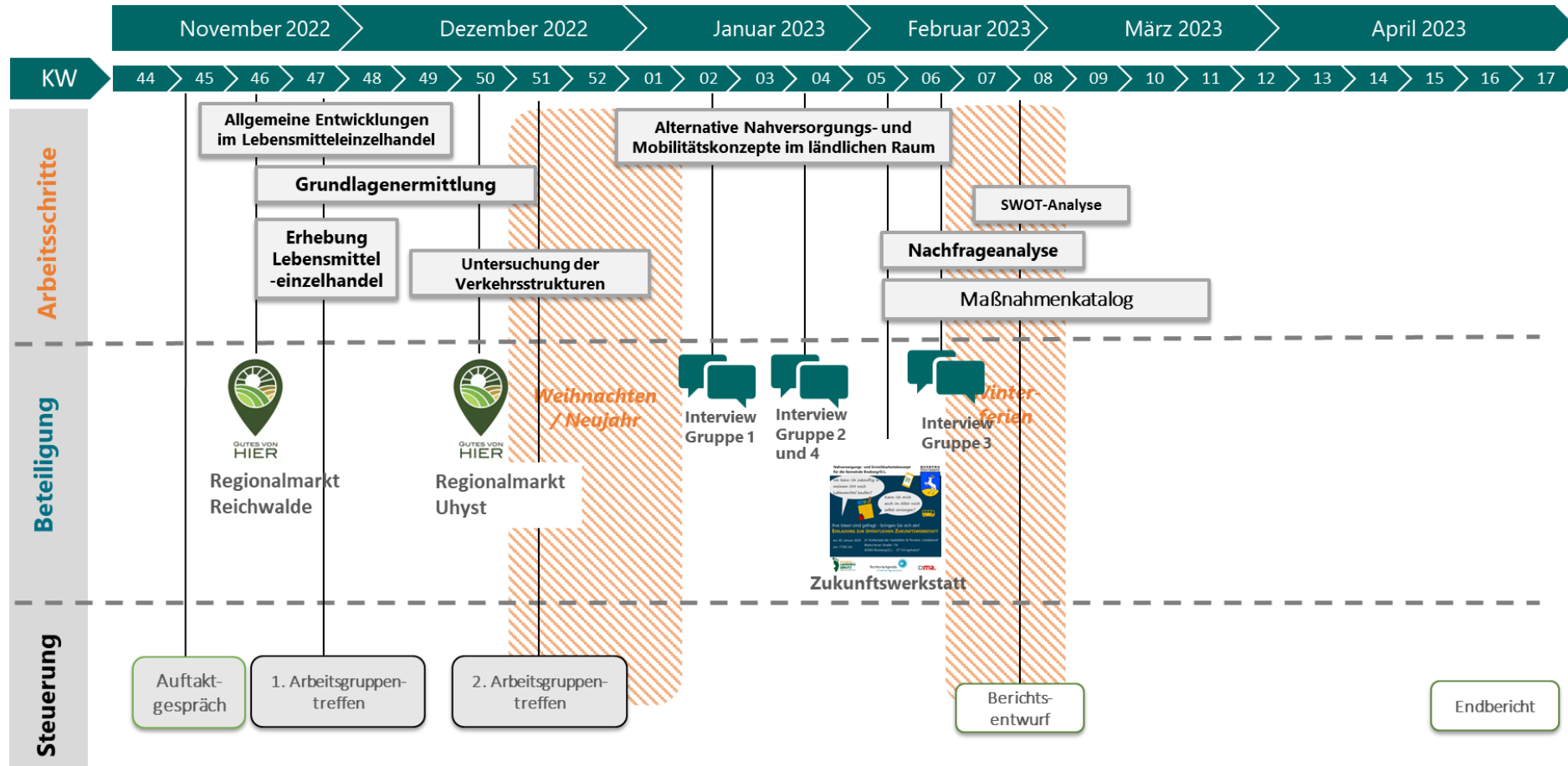
In der **Modellregion Görlitz** werden im Rahmen der Pilotaktion Herausforderungen der Daseinsvorsorge wie Mobilität, Versorgung, Erreichbarkeit und Landlogistik diskutiert und innovative Projekte angeschoben.

Am Beispiel der Gemeinde Boxberg/O.L. sollen die Aspekte der Nahversorgung und Erreichbarkeit eingehender untersucht und **Handlungsempfehlungen** und **Standortvorschläge** als potenzielle **Maßnahmenvorschläge** abgegeben werden.

Die **CIMA Beratung + Management GmbH** wurde Ende Oktober 2022 mit der Untersuchung beauftragt. Die Leistungsbausteine, Prozessschritte sowie die Steuerungs- und Beteiligungsformate werden im nachfolgenden Abschnitt dargestellt.

2 Methodik und Beteiligung

Abb. 1: Prozessablauf



Quelle: cima 2023

Arbeitsschritte

Die Bearbeitung der Studie erfolgte von **November 2022 bis Februar 2023** mit abschließenden Korrekturen im März 2023. Der Ablauf der Erarbeitung lässt sich in folgende drei Bearbeitungsphasen einteilen: Grundlagenanalyse, Beteiligung und Maßnahmenkatalog. Die Beteiligung der Akteur*innen und Einwohner*innen vor Ort war wesentlicher Bestandteil der Bearbeitung und Entwicklung des Maßnahmenkataloges.

Während der **Analysephase** wurden die Voraussetzungen und Strukturen in der Gemeinde untersucht. Ziel war es, die Situation in der Gemeinde zu erfassen und ein Stärken-Schwächen-Profil abzuleiten. Die Analyse erfolgte mittels einer Auswertung der vorhandenen Sekundärdaten, der bereits aufgestellten Planungen und Konzepte sowie durch Erhebungen vor Ort.

Die Ergebnisse aus den Analysen, der Erhebung, den Expertengesprächen und der Zukunftswerkstatt wurden zu einer **Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Matrix** (SWOT) zusammengefasst. Abschließend konnten vor dem Hintergrund der analysierten Stärken und Schwächen sowie durch die Expertengespräche und die Zukunftswerkstatt konkrete **Handlungsempfehlungen und Maßnahmenansätze** sowie deren Standortempfehlungen erarbeitet werden.

Arbeitsgruppe

Begleitet wurde der Prozess von einer **Arbeitsgruppe**, welche sich zu verschiedenen Terminen online traf und Untersuchungs- und Beteiligungsschritte festlegte. Daran beteiligt waren das Team der cima, die Vertreterin des Landkreises Görlitz als Auftraggebende, das den Landkreis in diesem Prozess begleitende IGES Institut und Vertreter*innen aus der Gemeindeverwaltung sowie dem Verein Perspektive Boxberg e. V.

Beteiligung

Im Januar und Februar 2023 wurden vier leitfadengestützte **Expert*inneninterviews** mit lokalen Akteur*innen geführt. Sie erlaubten eine

vertiefende Betrachtung von Potenzialen und Hemmnissen, denen sich lokale Unternehmen und Institutionen gegenübersehen. Je nach Verfügbarkeit der Teilnehmenden fanden die Gespräche online oder per Telefon und entweder allein oder in kleinen Gruppen ähnlicher Interessenvertreter*innen statt. Die insgesamt sieben Teilnehmenden wurden folgenden vier **Interessengruppen** zugeordnet: Vereine/Verbände, Lebensmittelhandwerk, Gastronomie, Erzeuger/Landwirtschaft. Je nach Interessensgruppe unterschied sich der Gesprächsleitfaden leicht. Die Ergebnisse der Gespräche wurden festgehalten und inhaltlich aufbereitet.

Darüber hinaus fand am 30.01.2023 eine **Zukunftswerkstatt** im Kultursaal der Gaststätte und Pension Heideland im Ortsteil Kringelsdorf statt. In diesem Rahmen wurden gemeinsam mit der Einwohnendenschaft die Potenziale und Hemmnisse bei der Nahversorgung und Mobilität sowie mögliche Lösungen erarbeitet. Mit ca. 30 Teilnehmenden aus der Gemeinde konnte ein großes Interesse an dem Thema Nahversorgung und Erreichbarkeit festgestellt werden.

Foto 1: Bestandserfassung – Leerstand im Kernort Boxberg



Quelle: cima 2022

Foto 2: Regionalmarkt und Besucher*innen in Reichwalde



Quelle: cima 2022

Foto 3: Zukunftswerkstatt am 30.01.2023



Quelle: cima 2022

Abb. 2: Einladung zur Zukunftswerkstatt

Wo kann ich zukünftig in meinem Ort noch Lebensmittel kaufen?

Kann ich mich auch im Alter noch selbst versorgen?

BOXBERG Oberlausitz

Ihre Ideen sind gefragt - bringen Sie sich ein!

EINLADUNG ZUR ÖFFENTLICHEN ZUKUNFTSWERKSTATT

für das Nahversorgungs- und Erreichbarkeitskonzept der Gemeinde Boxberg/O.L.

Wie können die Nahversorgungsangebote in den Ortsteilen gesichert werden und sind alternative Konzepte möglich? Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Ideen und Vorschläge einzubringen, aber auch sich zu möglichen Problemen und grundsätzlichen Fragestellungen mit anderen auszutauschen.

Ihre Ideen und Vorschläge fließen in die Erarbeitung des Nahversorgungs- und Erreichbarkeitskonzeptes für die Gemeinde Boxberg/O.L. ein. Die Gemeinde ist Teil der europäischen Modellregion Görlitz, in der Herausforderungen der Daseinsvorsorge wie Mobilität, Versorgung, Erreichbarkeit und Landlogistik diskutiert und innovative Projekte angeschoben werden sollen.

am 30. Januar 2023 um 17:00 Uhr **im Kultursaal der Gaststätte & Pension „Heideland“, Rietschener Straße 17b 02943 Boxberg/O.L. - OT Kringelsdorf**

MEIN ZUHAUSE LANDKREIS GÖRLITZ WOKRJEJES ŽHORJELC

TerritorialAgenda
A future for lagging regions

cima.

Quelle: cima 2023

3 Rahmenbedingungen und Entwicklungen des stationären Einzelhandels in Deutschland

3.1 Demografische Rahmenbedingungen des Einzelhandels in Deutschland

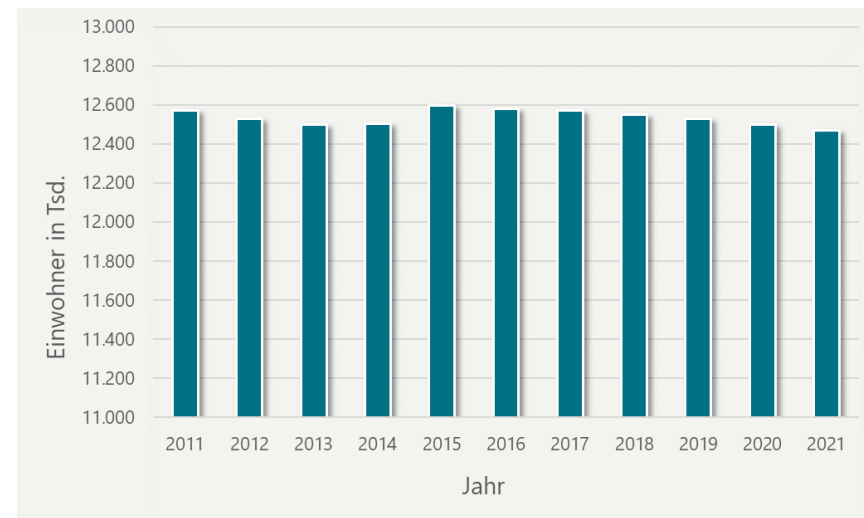
Der Einzelhandel ist als überwiegend konsumtive Wirtschaftsform in hohem Maße abhängig von den **demografischen und sozioökonomischen Entwicklungen** in unserem Land. In diesem Zusammenhang ist es als erfreulich anzusehen, dass sich die Einwohnerzahl Deutschlands – trotz aller Befürchtungen – als stabil erwiesen hat. Seit 2011 ist die Bevölkerung sogar um etwa 2,9 Millionen angestiegen und liegt heute bei ca. 83,2 Millionen Menschen. Dies entspricht einem Wachstum von ca. 3,6 %. Ursächlich hierfür ist eine Nettozuwanderung, da die Sterbefälle die Geburten seit den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts übersteigen (Geburtendefizit). Ohne dieses positive Wanderungssaldo würde die Bevölkerungszahl seit über 40 Jahren abnehmen.

Grundsätzlich kann aufgrund der Zuwanderung von einem weiteren moderaten Anstieg der Bevölkerung ausgegangen werden. Sollte die Geburtenzahl weiter abnehmen, weil die 1990er Jahrgänge schwach besetzt sind und somit weniger Menschen in das gebärfähige Alter kommen, müsste die Nettozuwanderung steigen, um sinkende Bevölkerungszahlen in Deutschland zu vermeiden.

In der **regionalen Betrachtung** sind allerdings deutliche Unterschiede festzustellen. So ist in Ostdeutschland (ohne Berlin) die Bevölkerung im Betrachtungszeitraum ab 2011 leicht um < 1 % gesunken (vgl. Abb. 3). Dabei ist der Bevölkerungsrückgang vor allem im ländlichen Raum deutlicher, als in städtischen Räumen. Hierzu zählen Städte wie Leipzig, Dresden oder Jena sowie die verdichteten Siedlungsbereiche im Berliner Umland und Potsdam (vgl. Karte 1 und Karte 2). Insgesamt weisen die östlichen und südöstlichen Landkreise der Bundesrepublik eine im Vergleich geringere

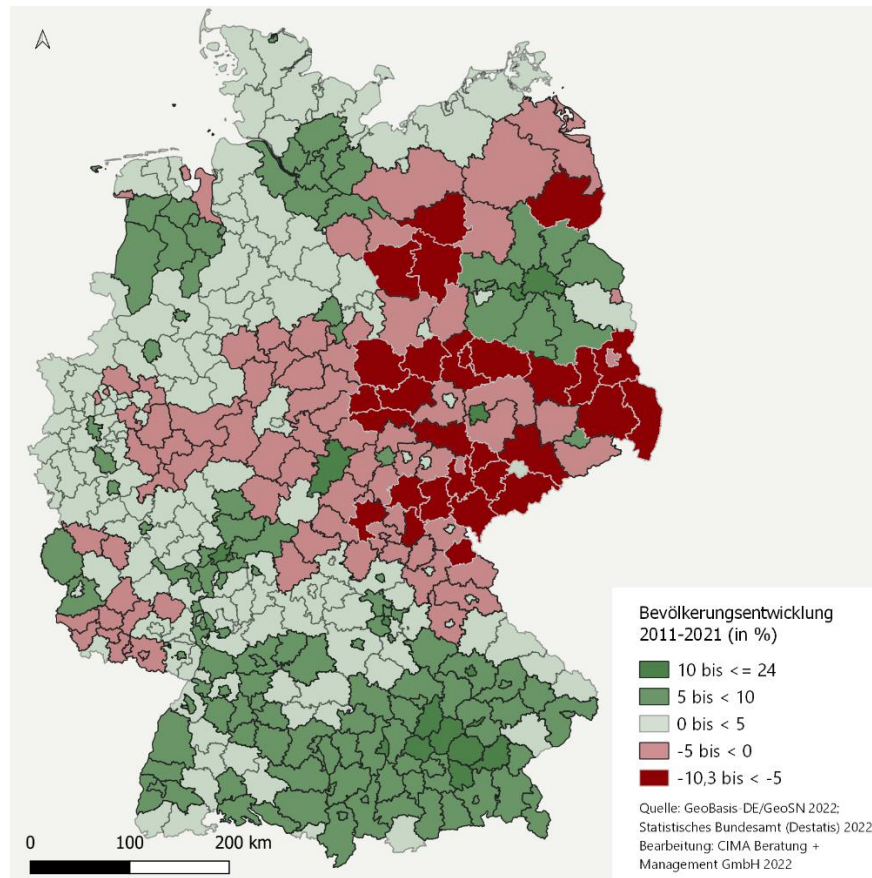
Bevölkerungsdichte auf (vgl. Karte 2). Dies führt auf betrieblicher Seite zu einer Ausdünnung der Betriebszahlen und einer Vergrößerung der Einzugsgebiete. Für die Kund*innen erhöhen sich dadurch die Versorgungswege, was das Thema Mobilität stärker in den Vordergrund rückt.

Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung in den ostdeutschen Bundesländern (ohne Berlin) 2011 - 2021

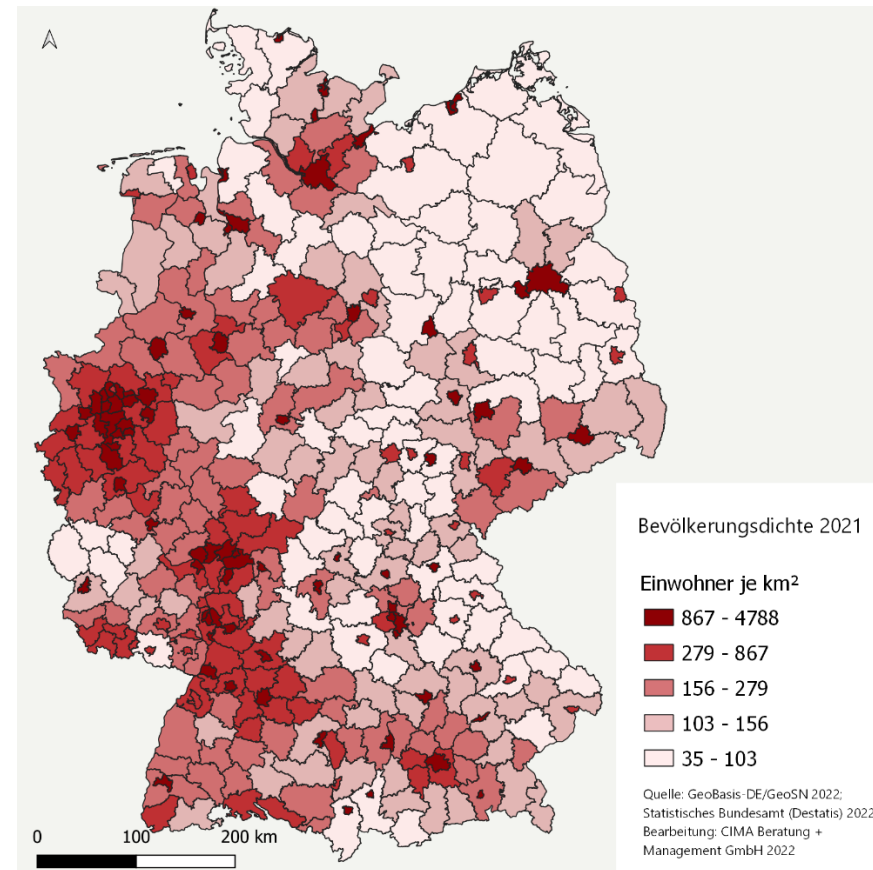


Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis) 2022; Stand jeweils 31.12.

Karte 1: Einwohnerentwicklung nach Landkreisen 2011 bis 2021



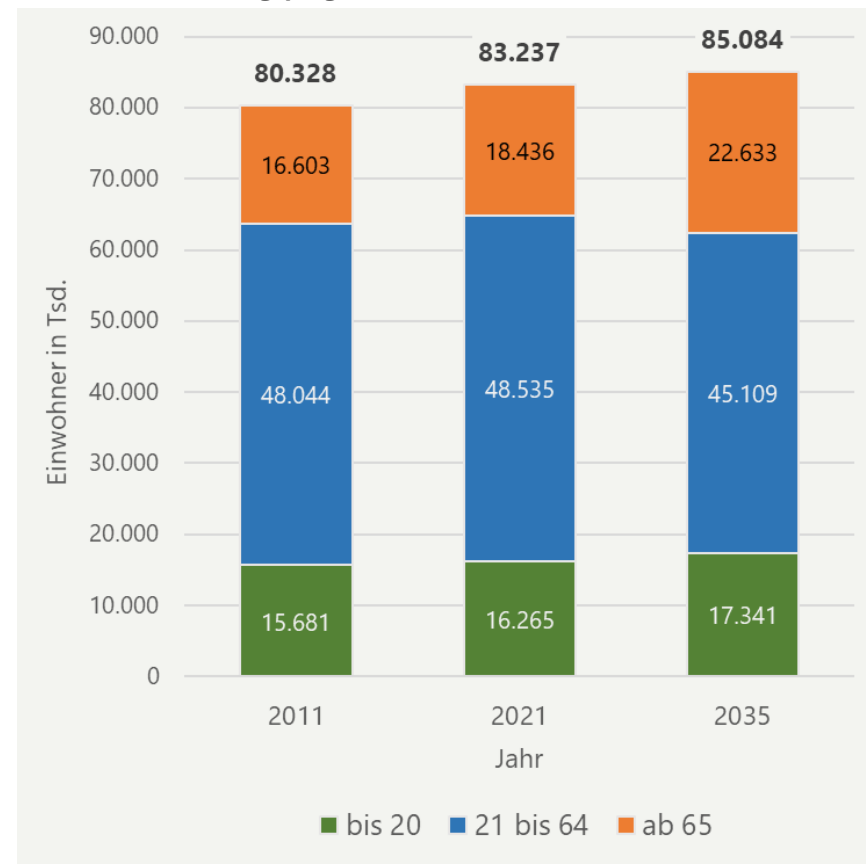
Karte 2: Einwohnerdichte nach Landkreisen 2021



Vor dem Hintergrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung sind auch die Veränderungen in der **Altersstruktur** von Bedeutung (vgl. Abb. 4). Mit Blick auf die vergangene Dekade ist bereits ein stärkerer Anteil an über 65-Jährigen zu verzeichnen. Dieser beträgt derzeit ca. 22 %. Dieser Anteil wird sich in Zukunft erhöhen. Bei einer moderaten Prognose liegt dieser im Jahr 2035 bei ca. 27 %. Darüber hinaus ist auch anzunehmen, dass die Zahl der Menschen im Erwerbsalter bis 2035 spürbar zurückgehen wird. Neben einer Überalterung mit einem steigenden Anteil an Hochbetagten und den damit zusammenhängenden Bedarfen bei den Wohn- und Versorgungsstrukturen wird also auch der Arbeitskräftemangel zunehmen.

Die Problemlagen werden sich insbesondere im ländlichen Raum verschärfen. Während städtische Räume die Effekte des demografischen Wandels aufgrund von Agglomerationsvorteilen mildern können, treffen der Einzelhandel, aber auch Erzeuger und einzelhandelsnahe Dienstleistungen im ländlichen Raum auf eine sinkende Kundenzahl, weniger Arbeitskräfte und weitere Transportwege.

Abb. 4: Bevölkerungsprognose und Altersstruktur für Deutschland



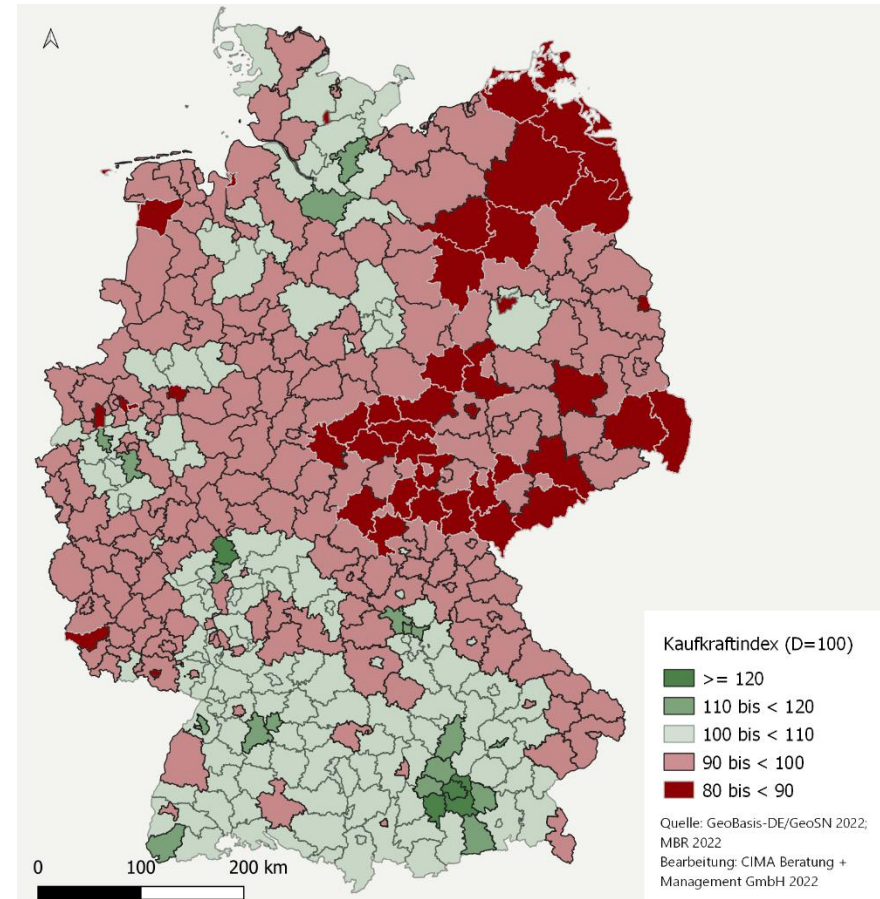
Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis) 2022 (BEV-VARIANTE-02 Geburten, LE und WS moderat (G2L2W2))

3.2 Konjunkturelle Rahmenbedingungen des Einzelhandels in Deutschland

Die allgemeine **Konjunktur** hat sich in Deutschland in den vergangenen 10 Jahren positiv entwickelt. So stiegen die **privaten Konsumausgaben** seit 2011 um ca. 14 %. Allerdings nahm das Verhältnis zu den ausgabefähigen Einkommen und Einnahmen insgesamt ab. Betrug der Anteil privater Konsumausgaben am ausgabefähigen Einkommen im Jahr 2011 noch ca. 74 %, sind es 2021 noch ca. 68 %¹. Dies macht sich insbesondere auch im Einzelhandel bemerkbar. Der Anteil dieser Wirtschaftsgruppe am privaten Verbrauch stagnierte in den vergangenen 10 Jahren und erfuhr lediglich 2020 eine Steigerung von ca. 3 Prozentpunkten². Ausschlaggebend für diese Situation sind vor allem **Kostenerhöhungen** in anderen Lebensbereichen, wie zum Beispiel „Energie“, „Mobilität“, „Versicherungswesen“, „Mieten“, „Lokalabgaben“, „Pflege“ oder „private Altersvorsorge“.

Die **Kaufkraft** der ostdeutschen Bundesländer hat sich nicht in gleichem Maße wie in den westlichen Bundesländern entwickelt, was die ökonomische Basis und Tragfähigkeit für den stationären Einzelhandel ungleich stärker strapaziert (vgl. Karte 3).

Karte 3: Kaufkraft nach Landkreisen 2022



¹ Quelle: Einkommen und Einnahmen sowie Ausgaben privater Haushalte (Laufende Wirtschaftsrechnungen); Statistisches Bundesamt (Destatis) 2022

² Quelle: HDE Zahlenspiegel 2022; Einzelhandel ohne Kfz-Handel, Kraft- und Brennstoffe sowie Apotheken (Netto-Werte)

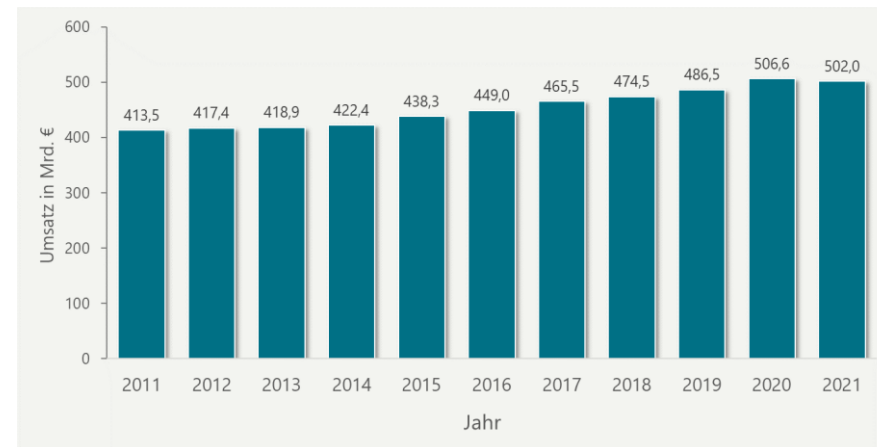
3.3 Umsatz- und Verkaufsflächenentwicklung des stationären Einzelhandels

Die **Umsatzleistungen** des stationären Einzelhandels in Deutschland haben sich in den vergangenen Jahren nominal positiv entwickelt. In der vergangenen Dekade betrug die Erhöhung knapp 21 % (vgl. Abb. 5). Bei der Interpretation von Umsatzangaben gilt es allerdings zu beachten, dass es sich um Daten handelt, in denen inflationäre Einflüsse noch nicht berücksichtigt sind.

Ungeachtet des insgesamt eher verhaltenen Umsatztrends hat sich die **Verkaufsflächenausstattung** der Ladengeschäfte zwischen 2010 und 2020 von ca. 121 Millionen m² auf ca. 125 Millionen m² erhöht. Generell ist die Ursache für den im Vergleich zur **Vergangenheit gestiegenen Flächenbedarf** in der Notwendigkeit einer verbesserten Warenpräsentation, neuer Service- und Angebotsbausteine und signifikanter Prozessveränderungen zu sehen:

- Die Ansprüche der Verbraucher an die **Warenpräsentation** steigen. Bei gleicher Artikelzahl entscheidet die Präsentation der Ware über die Attraktivität eines Einzelhandelsbetriebes.
- Mehr Ware in den Warenträgern verkürzt den Zeitaufwand für die Wiederbestückung. Das Personal wird entlastet und hat mehr Zeit für den **Kundenservice** zur Verfügung.
- Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit der Märkte und als Reaktion auf Wünsche einer **alternden Kundschaft** wurde bei vielen aktuellen Supermärkten die Höhe der Regale deutlich reduziert, sodass die Kunden bequem darüber hinwegblicken können und ein beschwerliches Greifen nach Waren über der eigenen Kopfhöhe entfällt. In der Konsequenz muss die früher vertikal angeordnete Ware nun horizontal auf eine größere Fläche verteilt werden.
- Auch verschiedene **gesetzliche Vorgaben** machen einen zusätzlichen Platzbedarf erforderlich. Beispielhaft sind hier die Anforderungen der Verpackungsverordnung, nach der Kunden Verpackungsmaterial sofort

Abb. 5: Entwicklung des stationären Einzelhandelsumsatzes in Deutschland in Mrd. € (netto) 2011 - 2021



Quelle: HDE Zahlenspiegel 2022, Einzelhandel ohne Kraftfahrzeughandel, Tankstellen, Brennstoffe und Apotheken; HDE Online Monitor 2022, Umsatzangaben netto, ohne Umsatzsteuer

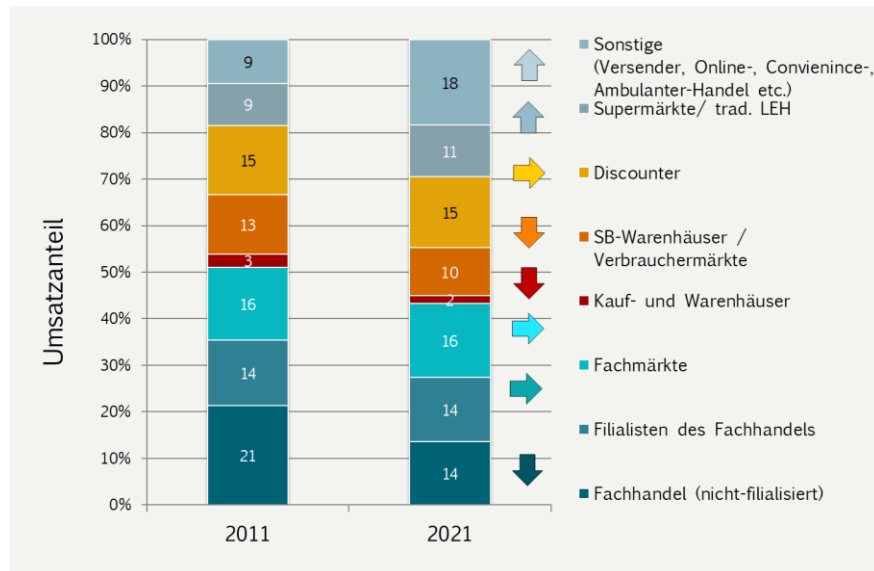
im Laden entsorgen können oder die Bereitstellung von Rücknahmeautomaten für Mehr- und Einwegflaschen im Lebensmitteleinzelhandel genannt.

- Breite Gänge und großzügigere Bewegungsflächen tragen zu einer effizienteren Bestückung des Ladens und zur Vereinfachung von Betriebsabläufen bei.

Die an dieser Stelle nur verkürzt wiedergegebenen Trends im deutschen Einzelhandel haben sich generell auf die **Betriebstypenentwicklung** ausgewirkt. Es kristallisierten sich Gewinner und Verlierer heraus. Zu den Profiteuren gehörten vor allem der **Online- und Versandhandel**. Auch **Lebensmittelsupermärkte** konnten ihren Marktanteil ausbauen, wohingegen der Anteil der **Discounter** stagniert. An Bedeutung eingebüßt haben

hingegen **Kauf- und Warenhäuser** und der klassische inhabergeführte **Fachhandel**. Ihre Umsatzbedeutung und Kundenakzeptanz haben sich in den vergangenen zehn Jahren z. T. markant verringert (vgl. Abb. 6).

Abb. 6: Gewinner und Verlierer im deutschen Einzelhandel

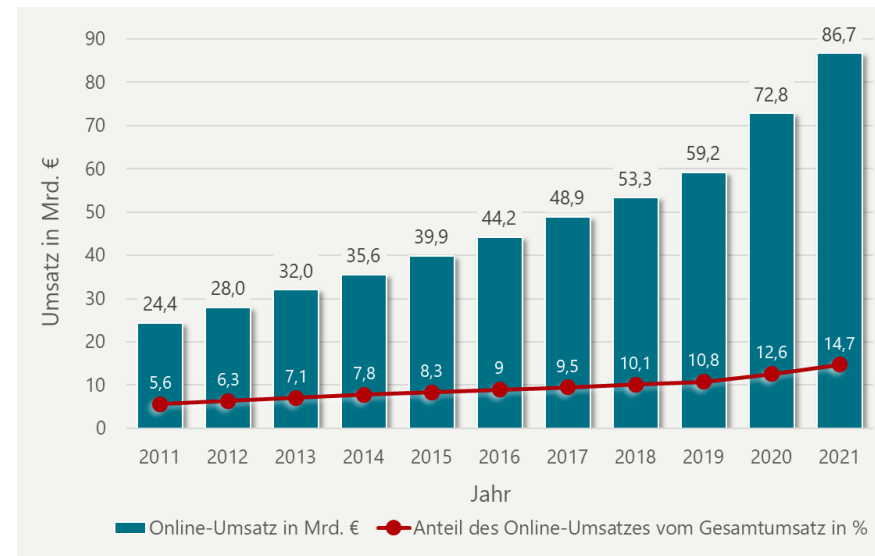


Quelle: HDE Zahlenspiegel 2022; Umsatzangaben netto: ohne Umsatzsteuer

3.4 Online-Handel

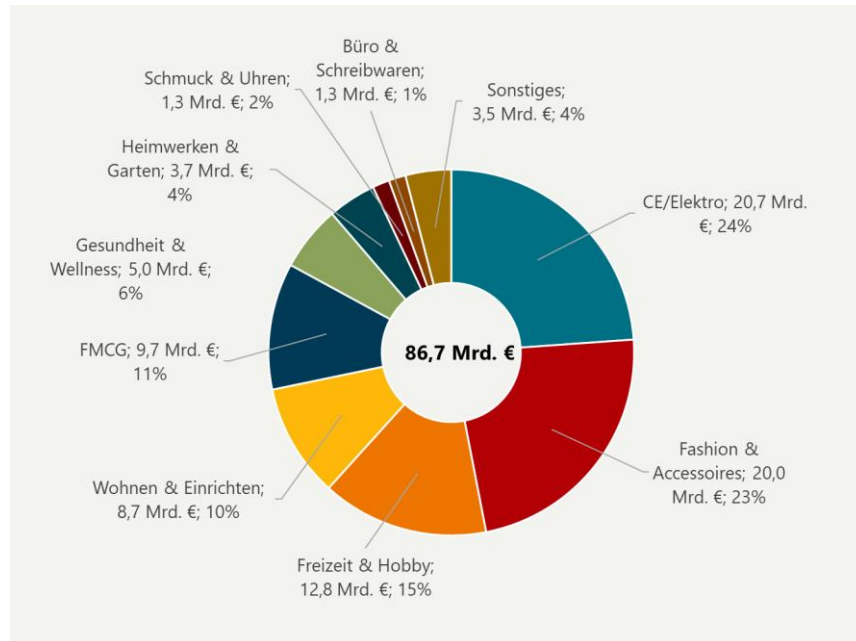
Weit wichtiger für die aktuelle und zukünftige Entwicklung und den damit verbundenen Strukturwandel innerhalb der Handelslandschaft ist die Zunahme des **Online-Handels**. Durch diese Entwicklungen steht der mittelständische Handel nicht nur regionalen Wettbewerbern, sondern auch nationaler oder sogar internationaler Konkurrenz gegenüber. Der E-Commerce verzeichnet seit Jahren ein stetiges **Umsatzwachstum**. Aktuell generiert der Online-Handel etwa 87 Milliarden € Umsatz, was einem Anteil von ca. 15 % am Gesamtumsatz des deutschen Einzelhandels entspricht (vgl. Abb. 7).

Abb. 7: Umsatzentwicklung des Online-Handels in Deutschland



Quelle: HDE Online Monitor 2022; Umsatzangaben netto, ohne Umsatzsteuer

Abb. 8: Umsatzanteil nach Branchen am Gesamtvolumen des Online-Handels 2021



Quelle: HDE Online Monitor 2022; Umsatzangaben netto, ohne Umsatzsteuer

Dabei variieren die Verhältnisse zwischen den einzelnen **Branchen** und der Stadtgröße deutlich (vgl. Abb. 8). Eine Befragung der Kundenbindung in verschiedenen Branchen des IFH Köln zeigte, dass bei Waren des **periodischen Bedarfs** wie **Lebensmittel** oder Kosmetik/Drogerie/Gesundheit in allen Stadtgrößen deutlich der Einkauf im stationären Handel überwiegt. Hier bleibt abzuwarten, wie sich der Trend mit Online-Angeboten und dem **Lieferservice von Lebensmitteln** weiterentwickelt, der in Oberzentren mit On-Demand-Liefersystemen bereits deutlich an Fahrt aufgenommen hat. Der **Online-Lebensmittelhandel** befindet sich momentan in der

Pionierphase und wird über die nächsten Jahre weitere Marktanteile gewinnen. Die Konzepte reichen dabei von Online-Shops der etablierten Lebensmittelhändler bis zu neuen, reinen Online-Anbietern. Im Bereich Bücher/Zeitschriften/Schreibwaren überwiegt in mittelgroßen Städten und Großstädten auch noch der stationäre Handel. Die Branche Multimedia/Elektronik/Foto hat ihren Schwerpunkt hingegen beim Online-Handel. In allen **weiteren Branchen** ergeben sich Unterschiede hinsichtlich der Stadtgröße. In Kleinstädten überwiegt mittlerweile in fast allen Branchen der Online-Handel. Besonders bedeutend ist der Zusammenhang für Städte im mittelfristigen Bedarfsbereich, zu dem auch die innerstädtischen Leitbranchen Bekleidung und Schuhe zählen. Auch mittelgroße Städte können mit dem Online-Handel zum Teil nicht mehr mithalten. Lediglich Großstädte verfügen über ein ausreichend attraktives Angebot und binden zumindest noch in den meisten Branchen mehr Kunden im stationären Handel. Im Bereich Oberbekleidung wird der Online-Einkauf in allen drei Stadtgrößen bevorzugt, wobei er sich in Großstädten in etwa noch die Waage mit dem Einkauf vor Ort hält.

In fast allen Branchen zeigt sich der Trend: Je größer die Stadt, desto größer das Einzelhandelsangebot vor Ort und desto mehr wird (noch) vor Ort eingekauft. Je kleiner die Stadt, desto mehr Waren werden bereits online bestellt.

4 Nahversorgungsrelevanter Einzelhandel: Definitionen und Entwicklungen

4.1 Definition Nahversorgung

Es gibt keine einheitliche oder feststehende Definition der Sortimente, die unter den Begriff **Nahversorgung** fallen, der in Teilen auch synonym mit dem Ausdruck Grundversorgung verwendet wird. Während sich die Grundversorgung auf ein nicht klar umrissenes Basisangebot bezieht, umfasst Nahversorgung auch den Aspekt der Nähe bzw. Erreichbarkeit. Vor allem in der **Raumordnung** und in der **Stadtentwicklung** sind beide Aspekte von Bedeutung. Demnach ist die „Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, (...) zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten (...)“³ Das raumordnerische **System der Zentralen Orte**, in dem diese Infrastrukturen und Versorgungsfunktionen räumlich zu konzentrieren sind, findet seine Fortsetzung auf kommunaler Ebene. Hier werden **Zentrale Versorgungsbereiche** definiert, „denen auf Grund vorhandener Einzelhandelsnutzungen – häufig ergänzt durch diverse Dienstleistungen und gastronomische Angebote – eine Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus zukommt.“⁴ Die Versorgungsbereiche werden im Rahmen von kommunalen Einzelhandelskonzepten definiert. Teil dieser Konzeption ist häufig auch die Abgrenzung von Nahversorgungszentren als Zentrale Versorgungsbereiche sowie Nahversorgungsstandorten, welche das Netz der verbrauchernahen Versorgung ergänzen. Über ein **Sortimentskonzept** werden zentren- und

nahversorgungsrelevante Sortimente definiert. Ziel solcher Sortimentskonzepte ist es, vor allem in städtebaulich nicht integrierten Lagen zentrenrelevante Sortimente nach Möglichkeit auszuschließen, um die Entwicklungen auf die Stadt- oder Ortszentren zu fokussieren und diese Lagen in ihrer Funktion zu stärken und zu erhalten. Solche Ausschlüsse müssen, der Rechtsprechung folgend, städtebaulich gerechtfertigt sein. Das Ziel, die Zentralen Versorgungsbereiche zu erhalten und gezielt zu stärken, ist in der Rechtsprechung allgemein als städtebauliche Rechtfertigung anerkannt. Die zentrenrelevanten Sortimente, von denen nahversorgungsrelevante Sortimente ein Teilbereich sind, müssten von den Kommunen definiert und begründet werden.

In einzelnen Bundesländern werden Basissortimente in den Landesentwicklungsplänen vorgegeben, die sich am allgemeinen Verständnis der Nahversorgung orientieren.⁵ Darüber hinaus existieren Leitfäden und Handlungsanweisungen, die die Nahversorgung näher definieren:

„Nahversorgungsrelevante Sortimente sind vor allem die Waren des täglichen Bedarfs, insbesondere für die Grundversorgung mit Lebensmitteln. Sie sind zugleich eine Teilmenge der zentrenrelevanten Sortimente.“

(HA Großflächige Einzelhandelseinrichtungen vom 3. April 2008 (SächsABl. S. 603), zuletzt enthalten in der Verwaltungsvorschrift vom 10. Dezember 2021 (SächsABl. SDR. S. S 246)).

der Konkretisierung der Zielvorgabe nicht zurückfallen können (Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg; Tabelle 4).

³ § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG

⁴ BVerwG Urteil vom 17.12.2009 – 4 C 208

⁵ So hat die Landesplanung Berlin-Brandenburg einen verbindlichen Kern an Sortimenten definiert, der stets als zentrenrelevant anzusehen ist und hinter den die Gemeinden bei

„Nahversorgungsrelevante Sortimente sind vor allem die Waren des täglichen Bedarfs, insbesondere für die Grundversorgung mit Lebensmitteln und Drogerieartikeln.“

(Leitfaden zum Umgang mit § 11 Abs. 3 BauNVO in Bezug auf Betriebe des Lebensmitteleinzelhandels. Gesetzgebungsstand: September 2017.)

In Ableitung aller vorgenannten Aspekte definiert die cima Nahversorgung wie folgt:

Unter Nahversorgung wird die Versorgung der örtlichen Wohnbevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs, aber auch ergänzenden Dienstleistungsangeboten (z. B. Banken, Post, Friseur) verstanden. Diese sollte möglichst wohnortnah erfolgen, um Versorgungswege kurz zu halten und auch immobilen Bevölkerungsgruppen eine Selbstversorgung zu ermöglichen und Wohnqualitäten zu stärken.

Waren des täglichen (auch kurzfristigen oder periodischen) Bedarfs zeichnen sich dadurch aus, dass sie nahezu täglich oder zumindest in hoher zeitlicher Frequenz von den Konsument*innen erworben werden. Nach der cima-Warengruppsystematik zählen hierzu

- Nahrungs- und Genussmittel
- Arzneimittel (Apotheken)
- Drogerie-, Parfümeriewaren
- Schnittblumen, Floristik
- Zeitschriften, Zeitungen.

Einen Überblick über mögliche Vertriebswege dieser Sortimente gibt die nachfolgende Tabelle (vgl. Tab. 1).

Fokussortiment des vorliegenden Nahversorgungs- und Erreichbarkeitskonzeptes bilden Nahrungs- und Genussmittel (nachfolgend Lebensmittel).

Tab. 1: Nahversorgungsrelevante Sortimente und Vertriebswege

Sortimente	Stationäre Angebote	Temporäre Angebote	Lieferung und Versand
Nahrungs- und Genussmittel	Verbrauchermarkt/SB-Warenhaus Lebensmitteldiscounter Supermarkt Getränkemarkt Integrationsmärkte SB-Geschäft/kleines Lebensmittelgeschäft Spezialitätengeschäft (Spirituosen, Käse, u. ä.) Lebensmittelhandwerk (Bäcker, Fleischer) Tankstellenshop Dorfladen/Bürgerladen Integrationsladen Hofladen 24/7-Markt Automaten	Mobiler Verkaufsladen (begehbare LKWs und Thekenfahrzeuge) (Wochen-)Markt	Onlineversand Lieferdienst Click & Collect Abholstation
Arzneimittel (Apotheken)	Apotheke		Onlineversand Lieferdienst
Drogerie- und Parfümeriewaren	Fachdrogerie Parfümeriegeschäft Drogeriefachmarkt Teilsortiment von Lebensmitteldiscountern, Supermärkten, Verbrauchermärkten und SB-Warenhäusern, Integrationsladen/Dorfladen		Onlineversand Click & Collect
Schnittblumen, Floristik	Blumengeschäft Teilsortiment von Lebensmitteldiscountern, Supermärkten, Verbrauchermärkten und SB-Warenhäusern	Markt	Lieferdienst
Zeitschriften, Zeitungen	Kiosk; Toto/Lotto; Zeitschriftenladen Teilsortiment von Lebensmitteldiscountern, Supermärkten, Verbrauchermärkten und SB-Warenhäusern		Versand

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2023

4.2 Allgemeine Entwicklungen im Lebensmitteleinzelhandel

Seit jeher ist der **Lebensmitteleinzelhandel** von Wandel geprägt und im Fokus neuer Entwicklungen, Trends und Experimente. Der große **Wettbewerbsdruck** ist Treiber von Innovationen, neuen Konzepten und Ideen, um den Ansprüchen der Kund*innen (weiterhin) gerecht zu werden.

Vor allem bei der Nahversorgung spielen Aspekte wie **Nähe, Erreichbarkeit, Zeit und Preisorientierung** eine wichtige Rolle. Darüber hinaus wird in zunehmendem Maß wieder auf Qualität und Regionalität beim Lebensmitteleinkauf geachtet.

Der vor allem für die Nahversorgung so bedeutsame Betriebstyp des **Supermarktes** erlebte in den letzten Jahren eine Renaissance, sieht sich aber nach wie vor einigen Problemen gegenübergestellt: Eines der wesentlichen Probleme für die Supermärkte im Wettbewerb mit den **Discountern** liegt immer noch in ihrem größeren Flächenbedarf. Ein Vollsortiment beginnt bei 8.500 bis 12.000 Artikeln und benötigt mindestens 1.200 m² bis 1.800 m² Verkaufsfläche. Bei Neugründungen sind Flächen über 2.500 m² keine Seltenheit mehr (sog. „Große Supermärkte“) (vgl. Abb. 9). Sind diese Flächen nicht verfügbar, müssen die Händler*innen Kompromisse eingehen und verspielen auf den häufig zu kleinen Flächen ihren wichtigsten Trumpf gegenüber den Discountern: Eine ansprechende Warenpräsentation und die Auswahl an Markenartikeln.

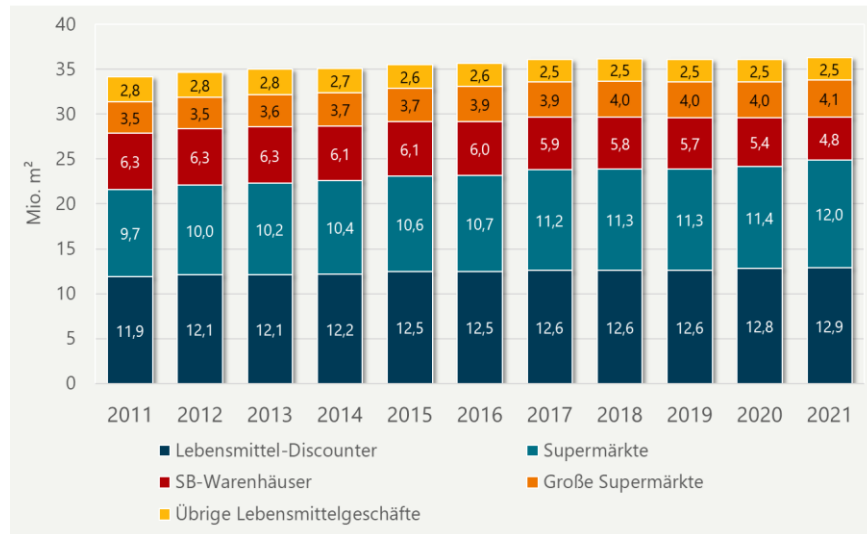
Grundsätzlich gilt für zukünftige Vorhaben, dass **Standortgemeinschaften** branchengleicher und branchenungleicher Betriebe **Agglomerationsvorteile** bieten, welche die Attraktivität und damit die Akzeptanz eines Nahversorgungsstandortes nachhaltig steigern können. Sie kommen dem Wunsch der Konsumierenden nach einem „**One-Stop-Shopping**“ entgegen. Ein idealtypisches Nahversorgungszentrum in diesem Sinne hätte demnach einen Vollsortimenter und einen Discounter als Ankerbetriebe, die entweder unmittelbar am Standort oder im weiteren Umfeld durch das Lebensmittelhandwerk (Bäckereien, Metzgereien), weitere Branchen des kurzfristigen Bedarfsbereiches sowie **einzelhandelsnahe**

Dienstleistungen (Bank, Friseur) ergänzt werden. Bei aller Standardisierung kann jedoch je nach Standorttyp und Kundschaftsstruktur der optimale, zielgruppenorientierte Angebotsmix sehr unterschiedlich sein: In Siedlungen mit hoher Sensibilität für Bio-Produkte haben sich etwa Bio-Supermärkte als „neue Form“ des Vollsortimenters bereits bewährt. Lebensmitteldiscounter haben dagegen in stark verdichteten Gebieten und Bereichen mit niedrigerem Kaufkraftniveau erfolgreich die Funktion eines Nahversorgers übernommen. Bei diesen Betriebstypen gewinnt jedoch aufgrund der beschränkten Auswahl das **individuelle Zusatzangebot** im Umfeld an Bedeutung (Bäckereien, Metzgereien, Obst- und Gemüseläden, etc.).

Insgesamt ist ein **Trading-Up** im Lebensmittelhandel zu beobachten: Die neue Qualitätsorientierung im Lebensmitteleinzelhandel bringt angepasste, neue Konzepte (spezialisierte Konzepte für verdichtete Großstadtlagen, Fachmarktzentrum oder ländliche Strukturen), eine Aufwertung im Ladenbau (größerer Platzbedarf, vgl. Abb. 9), Veränderungen auf Serviceebene (Convenience, Ausbau des Ready-to-eat-Angebots) sowie neue Angebotsphilosophien (gesunde, regionale Lebensmittel) mit sich. Größe allein ist nicht mehr entscheidend. SB-Warenhäuser wachsen künftig nur noch langsam (vgl. Abb. 10). Dafür folgen die Anbieter der zunehmenden Überalterung mit einer Dezentralisierungsstrategie (vgl. Abb. 11).

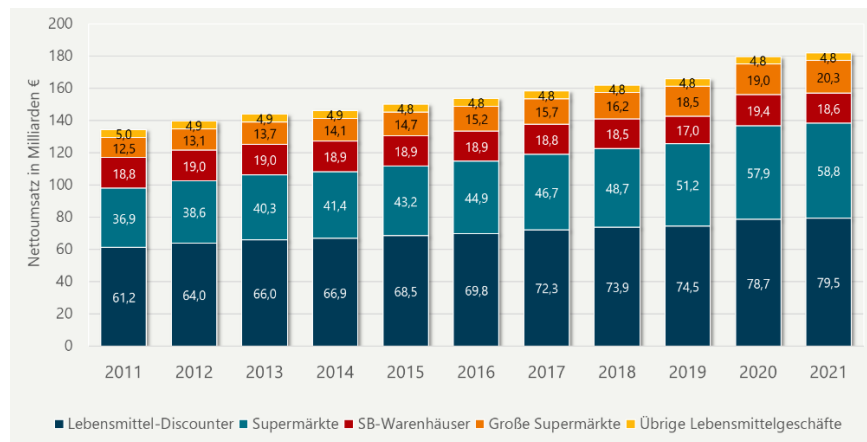
Aus kommunaler Sicht ist hinzuzufügen, dass eine kundschaftsorientierte und leistungsfähige Nahversorgung die stadträumlichen Nutzungsstrukturen ergänzt und insbesondere auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels zu einer erheblichen **Attraktivitätssteigerung der Wohnumfeldqualität** beiträgt. Bei neu entstehenden Wohnquartieren oder wesentlichen Wohngebietserweiterungen sind Nahversorgungsstrukturen zielgerichtet in den Siedlungsraum zu integrieren, um eine wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten. Sie dienen zugleich als **sozialer Treffpunkt**.

Abb. 9: Verkaufsfläche der Betriebstypen des Lebensmitteleinzelhandels



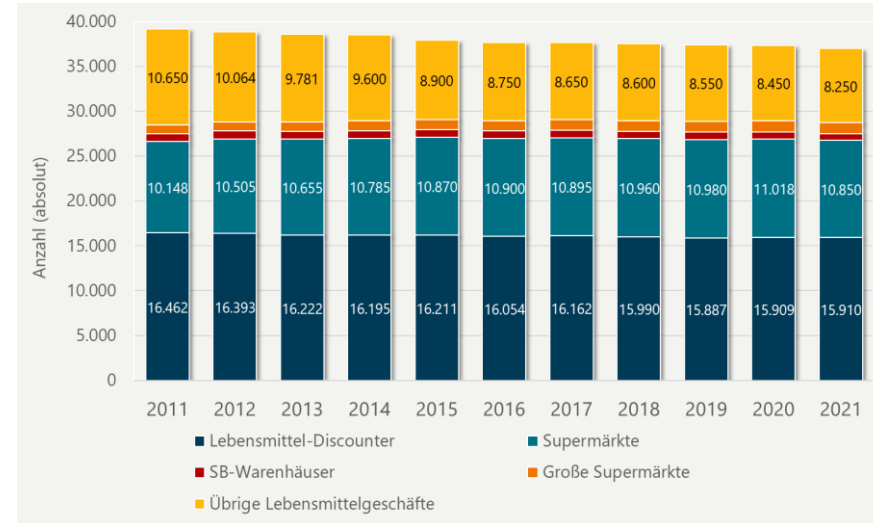
Quelle: EHI Retail Institute 2022, CIMA Beratung + Management GmbH 2023

Abb. 10: Umsatz der Betriebstypen des Lebensmitteleinzelhandels



Quelle: EHI Retail Institute 2022, CIMA Beratung + Management GmbH 2023

Abb. 11: Entwicklung der Betriebszahlen im Lebensmitteleinzelhandel



Quelle: EHI Retail Institute 2022, CIMA Beratung + Management GmbH 2023

Während der Online-Handel im Nonfood-Bereich bereits etabliert ist, befindet sich der **Online-Lebensmittelhandel** noch in der Pionierphase. Nicht zuletzt durch die Pandemie bedingt, drängen mittlerweile verstärkt unterschiedliche **On-Demand Lieferkonzepte** ohne stationäres Ladenlokal auf den deutschen Lebensmittelmarkt. Die Artikel werden per Smartphone-App bestellt und landen via Fahrradkurier*in innerhalb kürzester Zeit an der Wohnungstür. Auf recht kleinen Lagerflächen können im verdichteten Stadtquartier deutlich mehr Artikel vorgehalten werden als in einem vergleichbaren Ladengeschäft, das neben dem „Stauraum“ für Produkte auch noch Flächen für Theken und Regale sowie Gänge und Kassenterminals bereithalten muss. Die **Warenauswahl** ist dabei genau auf die Bedürfnisse in den Quartieren zugeschnitten und wird ständig angepasst. Solche modernen Lieferdienste stehen vor allem für den heutigen „Convenient-Lifestyle“, ein Trend der sich vor allem dem Wunsch bzw. Anspruch der Kund*innen nach einem schnellen, einfachen und bequemen Einkauf anpasst. Ob sich die neuen Geschäftsmodelle der Start-Ups langfristig und

vor allem auch im ländlichen Raum etablieren können, lässt sich derzeit noch nicht abschätzen. Jedoch kommt es bereits heute bei vielen Anbietern zu Lieferengpässen sowie **Personalmangel**. Einige Lieferdienste stehen darüber hinaus u. a. in der Kritik bzgl. Problemen mit Anwohner*innen, Datenschutz oder Arbeitsbedingungen.

Die neuen Lieferdienst-Modelle stellen eine zunehmende Konkurrenz zu den großen, vornehmlich stationär agierenden Lebensmittelanbietern dar. Etablierte Anbieter wie Edeka und Rewe haben im Zuge dessen ihre **Online-Kompetenzen** verstärkt und sowohl ihre **Lieferdienste** als auch die Möglichkeit der Online-Bestellung und Abholung vor Ort ausgebaut. Dabei setzt jedoch bspw. der Lieferdienst des Rewe-Konzerns gegenüber dem On-Demand-Lieferservice auf feste Lieferfenster und längere Vorlaufzeiten. Im Zuge der Etablierung neuer Geschäftsmodelle im Lebensmittelbereich haben sich die Firmen Edeka und Rewe außerdem neue Kooperationspartner gesucht. Im Juni 2021 stieg die Rewe Group beim Schnelllieferdienst Flink ein. Edeka setzt hingegen auf den Konkurrent Picnic. Diese Entwicklungen zeigen, dass neue Adaptionen an die zunehmende **Online-Affinität** und Nachfragesituation der Kund*innen notwendig sind.

Dass sich der Online-Trend im Lebensmitteleinzelhandel durch die Corona-Pandemie weiter verstärkt hat, legen auch **Befragungen** des Handelsverbands aus dem Jahr 2021 nahe. Knapp die Hälfte der Befragten hat bereits online Lebensmittel bestellt, wobei dies jedoch bei lediglich rd. 10 % der Befragten mindestens einmal pro Woche auf regelmäßiger Basis erfolgt. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten gibt zudem an, dass sie künftig (deutlich) mehr Lebensmittel online bestellen werden. Laut dem Online-Monitor des Handelsverbandes griff die Bevölkerung im Jahr des Pandemiebeginns zu ca. 60 % häufiger auf das Internet bei Lebensmitteleinkäufen zurück als noch im Jahr zuvor.

5 Alternative Ansätze der Nahversorgung und Mobilität im ländlichen Raum

Der **demografische Wandel** verläuft in Deutschland nicht einheitlich. Land und Stadt haben entgegengesetzte Entwicklungslinien und die räumlichen Rahmenbedingungen unterliegen einem rasanten Wandel. Ländliche Räume sind in Deutschland zwar hinsichtlich vieler Merkmale äußerst heterogen, allerdings eint sie die Herausforderung mit **Bevölkerungsrückgängen** und einer zunehmend älter werdenden Gesellschaft umgehen zu müssen. Insbesondere in ostdeutschen Bundesländern ist diese Entwicklung schon weit fortgeschritten.

Der Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum geht mit einer **verminderten Nachfrage von Produkten und Dienstleistungen** und somit einer räumlich geringeren Konzentration entsprechender Angebote einher. Daraus folgt, dass die Menschen zunehmend weitere Wegstrecken zurücklegen müssen, um beispielsweise zur Schule oder zum Arbeitsplatz zu gelangen oder auch die Nahversorgungseinrichtungen aufzusuchen.

Im Folgenden werden alternative Nahversorgungskonzepte und Mobilitätsstrategien für den ländlichen Raum vorgestellt.

5.1 Nahversorgungskonzepte

Alternative Nahversorgungskonzepte lassen sich den Kategorien Stationäre Angebote, Temporäre Angebote und Lieferung und Versand zuordnen, wobei Mischformen nicht ausgeschlossen sind (vgl. Tab. 2).

Zu den **Stationären Angeboten** gehören kleine Läden wie Integrationsmärkte oder Dorfläden, welche ein breites Sortiment anbieten, Personal beschäftigen und oft als soziales Zentrum dienen. Im Gegensatz dazu können Automaten oder Automatenläden durch die Selbstbedienungsfunktion nahezu ohne Personal betrieben werden. Eine Mischform aus

klassischem Dorfladen und Automat bietet der 24/7-Markt, welcher für Mitglieder rund um die Uhr zugänglich ist und ein automatisiertes Bezahlungssystem beinhaltet, jedoch zusätzlich eingeschränkte Öffnungszeiten anbieten kann. Hofläden bieten ebenfalls ein stationäres Angebot, sind jedoch meist in ihrem Sortiment eingeschränkt und liegen oft außerhalb der Ortschaften.

Die **Temporären Angebote** können je nach Ausprägung eine Vielzahl von Artikeln anbieten und ein großes Einzugsgebiet abdecken, sind jedoch nur zu bestimmten Zeiten zugänglich. Mobile Verkaufsläden können dabei von einfachen Thekenfahrzeugen bis zum mobilen Supermarkt reichen. Märkte sammeln ebenfalls das Sortiment mehrerer Anbieter*innen und können darum je nach Anzahl der beteiligten Händler*innen ein vielfältiges Angebot schaffen. Auf Märkte zu fahren ist für Händler*innen mit hohem Aufwand und Risiken verbunden, was durch die Vorbestellung von Waren abgeschwächt werden kann (Marktschwärmer).

Anbieter*innen, welche **Lebensmittel liefern oder versenden** sind besonders im städtischen Raum auf dem Vormarsch. Bei einigen Anbieter*innen kann man nur online bestellen und bis zur Haustür liefern lassen. Für stationäre Einzelhändler*innen ist das Prinzip Click&Collect attraktiv, da hier die Lieferung entfällt und nur der Teil Onlinebestellung und Verpackung geleistet wird. Der Markt wird somit zur Abholstation, ein Prinzip welches auch von Einkaufsgemeinschaften, solidarischen Landwirtschaften oder auch dem Marktschwärmer genutzt wird. Händler*in und Käufer*in teilen sich hier gewissermaßen den Lieferweg. Es wird versucht bisher eher informelle Formate der Nachbarschaftshilfe oder Einkaufsaufträge zu institutionalisieren und dadurch Menschen ohne persönliche Bekanntschaft zu verknüpfen, um die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs zu ermöglichen.

Tab. 2: Überblick alternative Nahversorgungskonzepte

Kategorie	Stationäre Angebote			
Vertriebsweg	Integrationsmärkte Dorfladen/Bürgerladen Integrationsladen SB-Geschäft/kleines Lebensmittelgeschäft	Hofladen	24/7-Markt	Automat Automatenladen
Unternehmen (Auswahl)	Altes Gut (Berka)	Teichwirtschaft Klitten, Bauernhof Ladusch Kreba-Neudorf	Emmas Tag und Nacht, Tante Enso	Regiomat, Regio-Box, Fürth-Automaten, Lottis 24-Stundenmarkt
Beschreibung	kleine Nahversorger, Fokus auf sozialer Komponente als Treffpunkt oder Arbeitsort, mit regionalen und frischen Produkten, oft mit Stärken im ergänzenden Service, im Zentrum steht bürgerschaftliches Engagement, ggf. mit Online-Bestellfunktion oder Mitbestimmung des Sortiments	Vermarktung landwirtschaftlicher Produkte des eigenen oder naher Betriebe - hochwertiges regionales Angebot, oft eingeschränkte Öffnungszeiten, ggf. mit Mittagstisch oder Automat	kleine Ladenlokale, geringer Personalaufwand, rund um die Uhr zugänglich, Unterschiede in Warenausgabe und Bezahlung, mit Öffnungszeiten oder ohne, ggf. mit Online-Bestellfunktion oder Mitbestimmung des Sortiments	Verkaufsautomat mit Waren zur Selbstbedienung, wird aufgrund des relativ geringen Aufwandes im Vergleich zu Dorf- oder Hofläden zunehmend häufiger aufgestellt, regionale Erzeuger können in diesen Automaten ihre Produkte mit kurzen Wegen selbst vermarkten, kann bis zu einem Automatenladen aufgestockt werden
Einwohner im EZG	ab 1.000 EW	-	ab 1.000 EW	
Artikelzahl	ab 3.000 bis 7.000	gering	bis 3.000	ab 1 bis > 100
Verkaufsfläche	100 m ² bis 600 m ²	-	von 30 m bis 170 m ²	-
Standort- anforderungen	zentrale Lage, gut per Fuß/Rad/ÖPNV erreichbar, gerne Ergänzung weiterer Dienstleistungsformate, Treffpunktfunktion	oft außerhalb der Ortschaften direkt am landwirtschaftlichen Betrieb	zentrale Lage, ca. 1.000 EW im Umfeld, Abstand zum Wettbewerber (mind. 5 km)	-

Kategorie	Temporäre Angebote		Lieferung und Versand		
Vertriebsweg	Mobiler Verkaufsladen	(Wochen-)Markt	Onlineversand/ Lieferdienst	Click & Collect Abholstation	Nachbarschaftshilfe/ Einkaufsauftrag
Unternehmen (Auswahl)	Thekenfahrzeuge der Landfleischerei Uhyst, mobiler Dorfladen des kommunalen Zweckverbands Steinwald Allianz, DB-REWE-Bus	Wochenmarkt Hoyerswerda, Regionalmarkt Boxberg, Pop-Up-Markt Marktschwärmerie Görlitz	Guidohof Ökokiste, flink, Edeka in Weißenberg, Flaschenpost	Kola Leipzig, Rewe, Marktschwärmer, Lieferung per Linienbus	Aranja Einkaufsdienst, Taxi liefert Lebensmittel
Beschreibung	Thekenfahrzeuge oder begehbbare LKW, Thekenfahrzeuge haben meist spezielle Produkte (Back- oder Wurstwaren), LKW können größeres Sortiment bieten, ggf. mit Online-Bestellfunktion oder Mitbestimmung des Sortiments	feste Zeit und Ort für Warenverkauf, Auswahl meist bestimmt vom Verkauf von regionalen Produkten, Marktschwärmer als eine Weiterentwicklung des Wochenmarktes (Online-Bestellung, abendliche Warenabholung)	Lieferung zuvor bestellter und bezahlter Waren, je nach Anbieter als Abo erhältlich, Lieferung an festen Tagen oder direkt nach Bestellung und Auswahl der Waren von Vollsortiment bis zu regionalen Teilsortimenten (z. B. Gemüse)	Abholung zuvor bestellter Ware zu fester Zeit und Ort, Vorstufe zu Lieferdienst und Onlineversand	auf einem Einkaufszettel notierte Ware wird von anderen Personen im Laden gekauft und mitgebracht
Einwohner im EZG	-	ca. 10.000 EW	-	-	-
Artikelzahl	bis zu 3.000	schwankt stark, je nach Anbieter*in	je nach Anbieter*in (bis über 2.300)	-	-
Verkaufsfläche	bis zu 20 m ²	mind. 50 m ² , bestenfalls überdacht	-	-	-
Standort- anforderungen	größere (Park-)Plätze, möglichst innerorts	zentrale Lage mit Be- und Entladefläche für Erzeuger*innen und Verbraucher*innen, Medienanschluss	Online-Plattform mit Bezahlfunktion, Lieferdienst-Ausstattung und Personal, Lagerfläche für Waren, ggf. Anwesenheit bei Entgegennahme	Online-Plattform mit oder ohne Bezahlfunktion, Lieferdienst-Ausstattung und Personal, Lagerfläche für Waren, Ausgabestelle mit Öffnungszeiten (und Personal)	Vernetzungsplattform, mobile Menschen mit einem Auto und zeitlichen Ressourcen, hohe Fehlertoleranz

Quelle: Eigene Recherche und Zusammenstellung (cima/IfR)

5.2 Mobilitätsstrategien

Auch die **Mobilitätsanforderungen** und -ansprüche, insbesondere im Alter, stehen im ländlichen Raum vor besonderen Herausforderungen. Schüler*innen, Berufstätige und Senior*innen haben jeweils eigene Mobilitätsmuster und vor dem Hintergrund einer stabilen Demografie war das Mobilitätsangebot dementsprechend ausgerichtet. Daraus folgt, dass das Angebot zunehmend weniger den Bedürfnissen einer zunehmend älter werdenden Gesellschaft gerecht wird. Neue Formen der Mobilität werden nachgefragt und neue Angebotsformen werden erprobt (vgl. Tab. 3).

Eine erste, bereits in der Gemeinde Boxberg modellhaft getestete Strategie ist die Einführung eines **Bürgerbusses**, welcher darauf ausgelegt ist, das herkömmliche ÖPNV-Liniennetz zu ergänzen und auch unterversorgte Ortslagen zu erschließen. Zu festgelegten Terminen fährt ein Bus Orte an, an denen alltägliche Aufgaben erledigt werden können. Im Fall des Modellprojektes verkehrte an einem Tag der Woche ein Bus zwischen allen 18 Ortslagen und dem Kernort Boxberg. Eine weitere Idee im Bereich des ÖPNV ist die **Kombination aus Waren- und Personenverkehr**. Durch die Integration dieser beiden Verkehrsarten soll einerseits das Verkehrsaufkommen reduziert und andererseits die Grundversorgung ländlicher Regionen gesichert werden. Teilweise werden sogar bereits autonom fahrende Einkaufsbusse getestet.

Einige andere Strategien setzen auf eine Mischung aus öffentlichen und individuellen Mobilitätsformen. Arbeitgeber*innen, Kommunen oder auch kommerzielle Anbieter*innen können beispielsweise **Fahrdienste auf Abruf** bereitstellen. Diese sind in der Regel spontan buchbar und ähneln einem herkömmlichen Taxi-Service. Dadurch sind sie insbesondere dafür geeignet, punktuelle Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Einen ähnlichen Bedarf decken sogenannte **Linien-Taxis**. Diese haben eine reguläre Linienführung die nach einem festen Fahrplan bedient wird. Zumeist werden sie

zu verkehrsschwachen Zeiten eingesetzt, orientieren sich teilweise aber auch am Bedarf und sind telefonisch abrufbar.

Mobilitätslücken im ländlichen Raum werden oft durch die Hilfe von Freunden und Verwandten ausgeglichen. Um die Möglichkeiten für **Mitfahrgelegenheiten** zu stärken, stellen seit einigen Jahren Bürger*innen sog. Mitfahrbänke auf, die dem Zweck dienen spontane Fahrgemeinschaften zu bilden. Personen können durch das Platznehmen auf der Bank signalisieren, dass sie auf eine Mitnahme durch Vorbeifahrende hoffen. Am Zielort befinden sich ebenfalls Bänke für die Rückfahrt.

Bike- und Carsharing-Modelle konzentrieren sich bisher überwiegend auf die Städte, fassen jedoch auch zunehmend in ländlichen Regionen Fuß. Öffentlich nutzbare Fahrräder und/oder PKW, die simpel über eine App buchbar sind, entlasten gleichzeitig das herkömmliche Verkehrssystem und die Umwelt. Die Fahrzeugflotte kann entweder stationsbasiert oder in einem sogenannten Free-Floating-System genutzt werden.

Tab. 3: Überblick alternative Mobilitätsstrategien

Mobilitätsweg	Bikesharing	Carsharing	Mitfahrgelegenheit	Fahrdienste auf Abruf
Kategorie	Mischform ÖV/IV	Mischform ÖV/IV	MIV	Mischform ÖV/IV
Nutzungsmodus	öffentliche individuelle Mobilität	öffentliche individuelle Mobilität	kollektive individuelle Mobilität	kollektive individuelle Mobilität
Beispiele	Förderprogramm LandMobil im Kreis Reutlingen	LandMobil Dorfomobil Barsikow Vaterstettener AutoTeiler e. V.	Mitnahmebank Mellingen	Bürger(ruf)auto Boxberg (BaWü!) Werkstaxis
Beschreibung	Ausleihbare Fahrräder und E-Bikes, per App buchbar. Ausleihen und abstellen als Free-Floating-System möglich. Projekt LandMobil inkl. einer Routingplattform, auf der Strecken intermodal und umweltschonend geplant werden können.	Organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Carsharing ergänzt und stärkt öffentlichen Verkehr, entlastet die Umwelt und das kommunale Verkehrssystem, ist individuell gestaltbar. Free-Floating vs stationsbasiert.	Das Teilen einer Autofahrt durch mehrere Personen mit dem Ziel, Kosten zu sparen und die Umwelt zu schonen. Fahrer*in und Mitfahrer*innen steuern dasselbe Ziel an.	Kommerzielle, kommunale oder vom Arbeitgeber organisierte Fahrdienste, die spontan buchbar sind. Der*die Fahrer*in fungiert hier als Chauffeur*in - kein gemeinsames Ziel mit Mitfahrer*in.
Fahrzeug inkl. Personenanzahl	Fahrrad (1 Person)	PKW (bis zu 5 Personen)	PKW (bis zu 5 Personen) Kleinbus (bis zu 7 Personen)	PKW (bis zu 5 Personen) Kleinbus (bis zu 7 Personen)
Zielgruppe	körperlich fitte Personen, die vermehrt auf die Autonutzung verzichten möchten	überwiegend junge Menschen, die CarSharing als Alternative zu Kfz-Eigentum verstehen	Anwohner*innen, Pendler*innen	Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Arbeitnehmer*innen, Einwohner*innen ländlicher Gemeinden
Nutzung/ Wegstrecken	vor allem Anschlussnutzung ("erste und letzte Meile")	kurze bis mittlere Wege (Einkaufen, Arztbesuch...)	mittlere bis lange Strecken, Pendelfahrten, Freizeit	kurze bis mittlere Strecken: Pendeln, Nahversorgung, Freizeit
Anbieter*innen	Nextbike, Call a Bike, TIER, Bolt, Limebike uvm...	ShareNow, Miles, Sixt share, WeShare, TeilAuto uvm...	Match Rider	Nahverkehrsdienstleistende im jeweiligen Verkehrsverbund
Anforderungen/ Infrastruktur	fahrradtaugliches Straßennetz, Abstellmöglichkeiten an Knotenpunkten	angemessene Anzahl an Stellplätzen, Zusammenarbeit von Kommunen und bereitstellenden Vereinen/Unternehmen	Eine Plattform, auf der Fahrer*innen und Mitfahrer*innen sowie ihre Zielorte erfasst und zusammengeführt werden	ausreichende Fahrzeugflotte und Anzahl an Fachkräften
Fördermöglichkeit	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft - Bundesprogramm ländliche Entwicklung	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft - Bundesprogramm ländliche Entwicklung	BMEL - Bundesprogramm ländliche Entwicklung, Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration Baden-Württemberg	BMEL - Bundesprogramm ländliche Entwicklung

Mobilitätsweg	Bürgerbus	Linien-Taxi	kombinierter Waren-/Personenverkehr	Fahrradleasing/Rad-Abo
Kategorie	ÖPNV	Mischform ÖV/IV	ÖPNV	NMIV
Nutzungsmodus	öffentliche kollektive Mobilität	öffentliche individuelle Mobilität	öffentliche kollektive Mobilität	private individuelle Mobilität
Beispiele	Bürgerbus Boxberg/O.L. Bürgerbus Salach Bürgerbus Ebersbach	Linien-Taxi Gemeinde Grünwald	Projekt TaBuLa-LOG in Lauenburg/Elbe	Dienstradleasing kommerzielle Leasing Anbieter
Beschreibung	Busangebote als Ergänzung zum herkömmlichen Liniennetz. Ziel: Einwohner*innen mit Orten, an denen alltägliche Aufgaben erledigt werden können verbinden. Auch unterversorgte Wohngebiete werden angefahren.	Reguläre Linienbedienung nach festem Fahrplan mit Großraum-Pkw. Linientaxi-Bedienung kann zu verkehrsschwachen Zeiten oder am Bedarf orientiert per Anruf oder als Schienenersatzverkehr erfolgen.	Einbindung des Warentransports in den öffentlichen Busverkehr. Der Versuch diese beiden Verkehrsarten (Güter- und Personentransport) miteinander zu kombinieren. Teilweise werden bereits autonom agierende Roboter getestet.	Kund*innen zahlen eine Start- und Monatsgebühr und können über einen flexiblen Zeitraum ein bereitgestelltes Fahrrad/E-Bike exklusiv nutzen. Bei Schäden am Rad übernehmen die Unternehmen kostenfrei die Reparatur.
Fahrzeug inkl. Personenanzahl	Kleinbus (bis 7 Personen) Minibus (bis 14 Personen) Midibus (bis 30 Personen)	Taxi (bis 4 Personen) Großraumtaxi (bis 6 Personen)	Kleinbus (bis 7 Personen) Midibus (bis 30 Personen) Omnibus (bis 56 Personen)	Fahrrad (1 Person)
Zielgruppe	Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Arbeitnehmer*innen, Einwohner*innen ländlicher Gemeinden	Einwohner*innen ländlicher Regionen	Einwohner*innen, ansässige Unternehmen, Pendler*innen	Aktuell überwiegend junge Menschen in Universitätsstädten
Nutzung/ Wegstrecken	kurze bis mittlere Strecken: Pendeln, Nahversorgung, Freizeit	kurze bis mittlere Strecken: Nahversorgung, Freizeit	kurze bis mittlere Strecken: Pendeln, Nahversorgung, Freizeit	kurze Wege, Bewältigung von alltäglichen Aufgaben
Anbieter*innen	Nahverkehrsdienstleistende im jeweiligen Verkehrsverbund	Taxiunternehmen	Nahverkehrsdienstleistende des Verkehrsverbunds, Entwicklung von Transportroboter-Prototypen	Swapfiets, VanMoof, ADAC Club (e-ride)
Anforderungen/ Infrastruktur	ausreichende Fahrzeugflotte und Anzahl an Fachkräften	keine	logistische Planung	Filiale in erreichbarer Nähe
Fördermöglichkeit	Projekt Interreg V B CENTRAL EUROPE Regiamobil „Verbesserung der Mobilitätsdienste in ländlichen Räumen“ BMEL- Bundesprogramm ländliche Entwicklung	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft - Bundesprogramm ländliche Entwicklung	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Steuervorteile für Arbeitgeber bei der Bereitstellung eines geleasteten Dienstrades

Quelle: Pilotprojekt Landmobil: www.kreis-reutlingen.de; SHARE-North Academy 2021: A planner's guide to the shared mobility galaxy: Shared Mobility Rocks; Bundesverband CarSharing www.carsharing.de; www.matchrider.de; Alcocer et al 2018: Electric Vehicles in Rural Demand-Responsive Systems: Findings of Two Demand Responsive Transport Projects for the Improvement of Service Provision; Müller D. et al 2007: Studie zur mobilen Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs im ländlichen Raum. Schriftenreihe der Sächsischen Landesanstalt für Landwirtschaft. Heft29/2007; ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH 2022: Evaluierung Bürgerbus Boxberg O.L.; <https://www.tabulashuttle.de>; eigene Recherche und Zusammenstellung (cima/lfr);

6 Rahmenbedingungen und Vorgaben für den Einzelhandel

Die größten Veränderungen im Einzelhandel gehen seit Jahren von der Entwicklung des **großflächigen Einzelhandels** aus. Die Gesetzgebung hat den Kommunen umfangreiche Möglichkeiten eingeräumt, die Entwicklung des großflächigen Einzelhandels planungsrechtlich zu steuern. Ziele des Landesentwicklungsplans Sachsen sind u. a. die Erhaltung und die Weiterentwicklung der gewachsenen Zentren und die Sicherstellung qualifizierter wohnungsnaher Angebote mit Waren des täglichen Bedarfs. Großflächige Einzelhandelsvorhaben an nicht integrierten Standorten, die dieser Zielsetzung widersprechen, können von den Kommunen bei Einsatz der entsprechenden planungsrechtlichen Instrumente abgelehnt werden.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass grundsätzlich alle Investitions- und Sachentscheidungen im Einzelhandel in privater Hand liegen. Die Kommunen können nur die **Rahmenbedingungen der Einzelhandelsentwicklung** als Planungsgrundlage vorgeben. Steuernd darf die Kommune mit den ihr zur Verfügung stehenden, planungsrechtlichen Mitteln nur dann eingreifen, wenn anderenfalls negative Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung oder die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche zu befürchten sind.

Die Qualität von Einzelhandelsstandorten wird von Investoren, Projektentwicklern und Betreibern jedoch häufig vollkommen anders eingeschätzt als von Vertretern der Kommunen. Grund für die disparaten Vorstellungen beider Seiten sind unterschiedliche Zielsetzungen: Während die Privatwirtschaft Standorte präferiert, an denen dauerhaft eine auskömmliche Umsatzleistung möglich ist, bewerten Städte und Gemeinden sowohl die Planareale als auch die Nutzungskonzepte vor allem unter dem Aspekt einer Vereinbarkeit mit lokalen siedlungsstrukturellen Vorstellungen.

Den rechtlichen Rahmen zur Beurteilung der städtebaulichen Verträglichkeit von Einzelhandelsplanungen stecken in diesem Zusammenhang vor allem das Baugesetzbuch (BauGB) und die Baunutzungsverordnung

(BauNVO) ab. Ebenso zu berücksichtigen sind die **Ziele und Grundsätze der Raumordnung**.

Nachfolgend werden die wesentlichen Rechtsnormen zur siedlungsstrukturellen Bewertung und zur Standortsteuerung des Einzelhandels im Überblick vorgestellt. Die Präsentation erfolgt in verkürzter Form und dient ausschließlich einer Darlegung des Rechtsrahmens.

6.1 Baugesetzbuch und Baunutzungsverordnung

Unter Anwendung des **Baugesetzbuches (BauGB)** und der **Baunutzungsverordnung (BauNVO)** kann die Standortentwicklung des Einzelhandels in einzelnen Gebietskategorien beeinflusst werden. Folgende Paragraphen sind hier von besonderer Relevanz:

- **§ 30 BauGB:** In städtischen Bereichen mit Bebauungsplänen sind innerhalb der Baugebiete gemäß § 2-9 BauNVO Einzelhandelsbetriebe zulässig. Dies gilt insbesondere für allgemeine und besondere Wohngebiete sowie Urbane Gebiete. In Kleinsiedlungsgebieten und reinen Wohngebieten können Einzelhandelsbetriebe nur ausnahmsweise zugelassen werden (vgl. § 2-3 BauNVO).
- **§ 34 BauGB und § 9 Abs. 2a BauGB:** Gemäß § 34 Abs. 1 BauGB sind Einzelhandelsprojekte grundsätzlich genehmigungsfähig, wenn sie sich in die bauliche Eigenart der näheren Umgebung einfügen und die Erschließung gesichert ist. Einschränkend führt Absatz 3 jedoch aus, dass keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der eigenen Gemeinde oder anderen Gemeinden von dem Einzelhandelsprojekt ausgehen dürfen.

„(3) Von Vorhaben nach Absatz 1 [...] dürfen keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden zu erwarten sein.“

(3a) Vom Erfordernis des Einfügens in die Eigenart der näheren Umgebung nach Absatz 1 Satz 1 kann im Einzelfall abgewichen werden, wenn die Abweichung

1. *der Erweiterung, Änderung, Nutzungsänderung oder Erneuerung eines zulässigerweise errichteten Gewerbe- oder Handwerksbetriebes [...] dient,*
2. *städtebaulich vertretbar ist und*
3. *auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.*

Satz 1 findet keine Anwendung auf Einzelhandelsbetriebe, die die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung beeinträchtigen oder schädliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden haben können.“

Im nicht-beplanten Innenbereich gemäß § 34 BauGB ermöglicht der 2007 eingeführte § 9 Absatz 2a BauGB die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplanes auch für größere Gebiete, in dem festgelegt werden kann, dass nur bestimmte Typen der nach § 34 gestatteten baulichen Nutzungen genehmigungsfähig, ausnahmsweise genehmigungsfähig oder nicht genehmigungsfähig sind. Die Begründung der Festlegungen eines einfachen Bebauungsplanes soll gemäß § 1 Abs. 6, Nr. 11 durch ein städtebauliches Entwicklungskonzept bzw. Einzelhandelskonzept erfolgen.

- **§ 35 BauGB:** Paragraph 35 BauGB definiert den sogenannten „Außenbereich“. Hier ist die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben nicht vorgesehen bzw. nur dann möglich, wenn ein Bebauungsplan aufgestellt wird.
- **§ 11 Abs. 3 BauNVO:** Gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO sind Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe, die möglicherweise negative städtebauliche oder raumordnerische Auswirkungen haben könnten, außer in Kerngebieten nur in speziell ausgewiesenen Sondergebieten zulässig.

6.2 Landesentwicklungsplan Sachsen

Den rechtlichen Rahmen zur **landesplanerischen Bewertung** von großflächigen Einzelhandelsprojekten im Freistaat Sachsen definiert der Landesentwicklungsplan vom 30. August 2013. Er ist das zusammenfassende, überörtliche und fachübergreifende landesplanerische Gesamtkonzept der Staatsregierung zur räumlichen Ordnung und Entwicklung des Freistaates Sachsen.

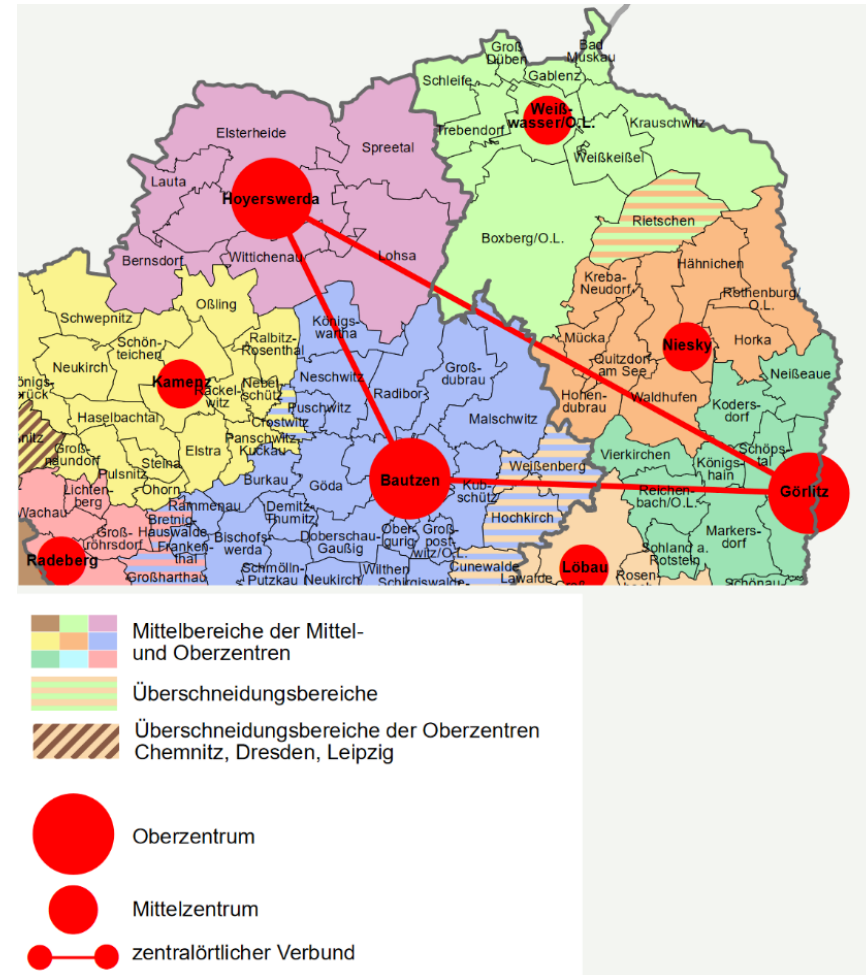
Die Sicherung der Daseinsvorsorge und die Schaffung von günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollen eine wesentliche Basis für gleichwertige Lebensverhältnisse sein. Das räumliche Grundgerüst dazu bildet ein dreistufiges **Netz Zentraler Orte** (Ober-, Mittel- und Grundzentren). Zentrale Orte definieren sich über ihre überörtliche Bedeutung. Die Standortvorteile der Zentralen Orte bestehen insbesondere in Synergieeffekten durch die räumliche Konzentration der vielfältigen Funktionen für Wohnen und Infrastruktur sowie als wirtschaftliche Schwerpunkte und Verkehrsknotenpunkte. Im Landesentwicklungsplan werden Ober- und Mittelzentren festgelegt. Die Klassifizierung von Grundzentren erfolgt in den jeweiligen Regionalplänen (vgl. Karte 4).

Folgende Zielsetzungen sind für die Gemeinde Boxberg/O.L. relevant:

▪ Ziel 2.3.2: Konzentrationsgebot

„Die Ansiedlung, Erweiterung oder wesentliche Änderung von Einkaufszentren und großflächigen Einzelhandelsbetrieben sowie sonstigen großflächigen Handelsbetrieben, die im Hinblick auf den Verkauf an letzte Verbraucher und auf die Auswirkungen den vorstehend bezeichnenden großflächigen Einzelhandelseinrichtungen vergleichbar sind, ist nur in Ober- und Mittelzentren zulässig. Die Ansiedlung, Erweiterung oder wesentliche Änderung von Factory-Outlet-Centern ist nur in Oberzentren zulässig.“

Karte 4: Mittelbereich des Mittelzentrums Weißwasser/O.L.



Quelle: Landesentwicklungsplan 2013 vom 30. August 2013, Karte 2 – Mittelbereiche

▪ **Ziel 2.3.2.2: Konzentrationsgebot**

„Die Ansiedlung, Erweiterung oder wesentliche Änderung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen ist zur Sicherung der verbrauchernahen Versorgung mit Gütern des kurzfristigen Bedarfs auch in Grundzentren zulässig.“

▪ **Ziel 2.3.2.3: Integrationsgebot**

„Bei überwiegend innenstadtrelevanten Sortimenten oder bei einer Verkaufsfläche für innenstadtrelevante Sortimente von mehr als 800 m² ist die Ansiedlung, Erweiterung oder wesentliche Änderung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen nur in städtebaulich integrierter Lage zulässig. In den Zentralen Orten, in denen zentrale Versorgungsbereiche ausgewiesen sind, sind diese Vorhaben nur in den zentralen Versorgungsbereichen zulässig.“

▪ **Ziel 2.3.2.5: Beeinträchtungsverbot**

„Die Ansiedlung, Erweiterung oder wesentliche Änderung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen darf weder durch Lage, Größe des Vorhabens oder Folgewirkungen das städtebauliche Gefüge, die Funktionsfähigkeit des zentralörtlichen Versorgungszentrums oder die verbrauchernahe Versorgung des Zentralen Ortes sowie der benachbarten Zentralen Orte substantiell beeinträchtigen.“

Die Gemeinde Boxberg/O.L wird im Landesentwicklungsplan dem raumordnerischen Mittelbereich⁶ oder Verflechtungsbereich des Mittelzentrums Weißwasser/O.L. zugeordnet (vgl. Karte 4). Der Stadt Weißwasser/O.L. obliegt somit eine übergeordnete Versorgungsaufgabe in den Bereichen Bildung, Medizin, Sport/Kultur und Verkehrsanbindung.

⁶ Den Mittel- und Oberzentren werden Mittelbereiche zugeordnet, die jeweils mehrere Nahbereiche umfassen können. Zur Abgrenzung der Mittelbereiche wurden funktionsräumliche Verflechtungen herangezogen, die häufig historisch gewachsen sind und daher

zum Teil alte Kreisstrukturen abbilden. Bei der Gewichtung der funktionsräumlichen Beziehungen untereinander lag der Schwerpunkt auf den Pendlerverflechtungen.

6.3 Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien

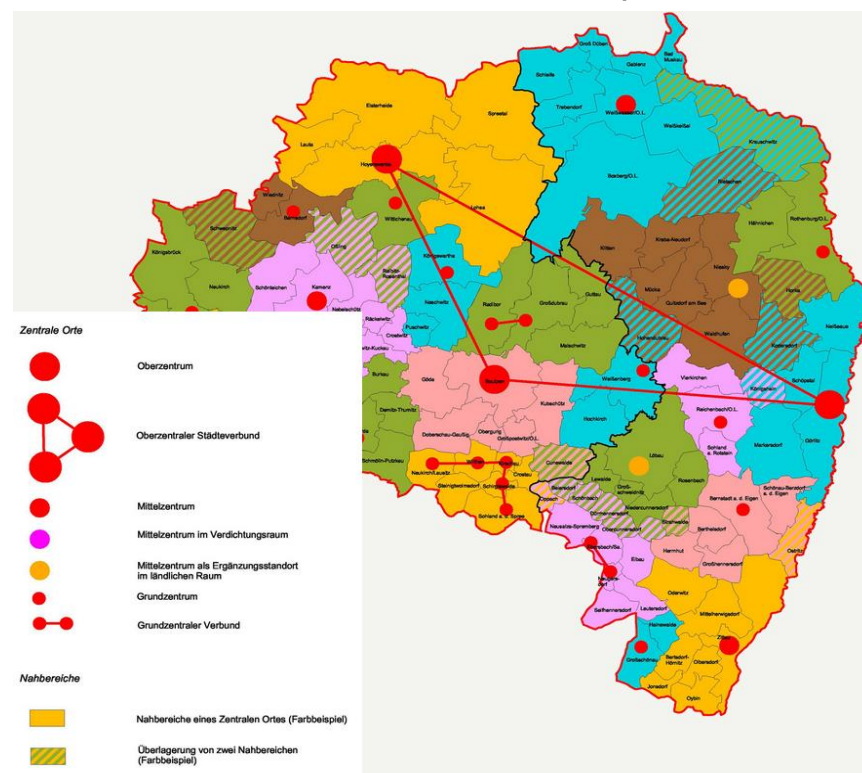
Die Gemeinde Boxberg/O.L. gehört zur **Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien**. Die Planungsregion umfasst die Landkreise Bautzen und Görlitz. Mit der öffentlichen Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger des Sächsischen Amtsblattes trat der Regionalplan am 4. Februar 2010 in Kraft. Aktuell befindet sich der Regionalplan in seiner zweiten Gesamtfortschreibung und liegt in einer Beschlussfassung vor. Sowohl in der gültigen Fassung als auch in der Beschlussfassung der Fortschreibung wird der Gemeinde **kein Status als Zentraler Ort** zugewiesen. Der Verflechtungsbe- reich des Mittelzentrums Weißwasser/O.L. bildet zugleich den Nahbereich für Boxberg/O.L. (vgl. Karte 5). In Einzelfällen (z. B. Gemeinde Boxberg/O.L.) bestehen mehrfache Überlagerung von Nahbereichen umliegender Zent- raler Orte, die sich jedoch aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Regi- onalplanes in den Erläuterungskarten nicht zwingend widerspiegeln. In der Beschlussfassung der Gesamtfortschreibung befindet sich die Gemeinde in der Überlagerung der Nahbereiche von Weißwasser/O.L. und Niesky.⁷

Darüber hinaus verfügt die Gemeinde über die besondere **Gemeindefunk- tion „Gewerbe“**. Auch in der Gesamtfortschreibung wird darauf hingewie- sen, dass Altstandorte der Braunkohleindustrie und der Braunkohlekraft- werke in der Form saniert werden sollen, dass eine industriell-gewerbliche Nachnutzung erfolgt (Z 2.1.2).

Bezüglich des Handels werden sowohl in der geltenden Fassung als auch in der Fortschreibung – hier mit Verweis auf den LEP 2013 - keine weiter- führenden Ziele oder Grundsätze formuliert. „Der LEP 2013 weist im Kapitel 2.3 Handel eine erhebliche Regelungsdichte durch überwiegend abschlie- ßende Festlegungen (Ziele der Raumordnung) auf. Weitergehende Rege- lungen zur Zulässigkeit/Unzulässigkeit bestimmter, durch die Bauleitpla- nung zu planender Einzelhandelseinrichtungen sind für die Planungsregion gegenwärtig nicht notwendig.“ (Stand vom 6. Dezember 2019, S. 39)

In der Gemeinde Boxberg/O.L. sind gemäß der raumordnerischen Vor- gaben keine großflächigen Einzelhandelsbetriebe vorgesehen. Bei Vorliegen einer atypischen Fallgestaltung sind Ausnahmen möglich.

Karte 5: Nahbereich des Mittelzentrums Weißwasser/O.L.



Quelle: Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien 2010 ; Karte Zentrale Orte und Nahbe- reiche

⁷ Beschlussfassung RP Oberlausitz- Niederschlesien 2019, Erläuterungskarte „Nahberei- che“.

7 Regionale Entwicklungskonzepte

Die Gemeinde Boxberg/O.L. ist neben den formellen Planungen auch in zahlreiche informelle Planungen, Zielvorstellungen und Konzepte eingebunden. Es folgt eine Auflistung aller **Konzepte und Entwicklungsstrategien** sowohl der Gemeinde als auch der Region mit Bezug auf Nahversorgung und/oder Mobilität. Die Auswahl der Entwicklungsziele orientiert sich dabei streng an diesen Themen. Die Ziele werden im Maßnahmenkonzept wieder aufgegriffen bzw. auf die entsprechenden Strategien verwiesen.

Entwicklungsstrategie Lausitz 2050	Stand: 2017
<p>Ausgabe</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 7 Handlungsfelder mit verschiedenen vielen Zielformulierungen und folgenden Maßnahmenansätzen, stark wirtschaftlich geprägt <p>Inhalte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Verkehrsinfrastruktur und Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel 11: Es gibt verschiedene bedarfsgerechte und angebotsorientierte, innovative und verlässliche Angebote für die letzte Meile, die in die Mobilitätskette eingebunden sind. (S. 24) ▪ Ziel 12: Die Lausitz ist ein Zukunftslabor für innovative Mobilitätsformen. (S. 24) ▪ <u>Gesellschaftliche Daseinsvorsorge:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel 5: Die wohnortnahe Versorgung mit Lebensmitteln und Waren des täglichen Bedarfs ist gewährleistet. Orte und Ortsteile bestehen als zentrale Anlaufpunkte und werden mit lokalen Angeboten ergänzt. (S. 27) ▪ Ziel 6: Dezentrale Versorgung mit Lebensmitteln ist gewährleistet. (S. 28) ▪ <u>Digitalisierung:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel 21: Es existiert ein ganzheitliches mobiles Buchungssystem für die Mobilität vor Ort. (S. 32) 	

- Land-, Forst- und Fischereiwirtschaftliche Wertschöpfungsketten:
- Ziel 2: Die Ausweitung von Wertschöpfungsketten und Kooperationen in Verbindung mit gezielten Investitionen zur regionalen Markt-sicherung trägt zur Stabilisierung der Agrarwirtschaft und dem Erhalt der Versorgungssicherheit mit regionalen Lebensmitteln bei. (S. 48)
- Ziel 13: Die Jagd stellt gesunde, regionale Lebensmittel bereit und leistet einen Beitrag zur Hege eines gesunden Wildbestandes, zur Wildschadens- und Seuchenabwehr, zum Natur- und Artenschutz sowie zur natürlichen Waldentwicklung. (S. 49)
- Ziel 21: Die Produktion, Verarbeitung und Veredelung von landwirtschaftlichen Produkten verbleibt in der Region. Netzwerkknotenpunkte sichern die ortsnahe und umfassende Begleitung der Betriebe und Akteure in den Regionen. (S. 50)
- Ziel 22: Die Verbraucher identifizieren sich mit der Region und ihren Produkten. Sowohl private Kunden als auch Verarbeiter und Großabnehmer haben einen Überblick über Produkte und Erzeugnisse aus der Lausitz. (S. 50)
- Marketing, Kultur, Kunst und Tourismus:
- Ziel 16: Es gibt eine gut ausgebaute und auf den Tourismus abgestimmte Infrastruktur. Der öffentliche Nahverkehr ist unabhängig von Verwaltungsgrenzen auf die Gästebedürfnisse angepasst. Touristische und kulturelle Attraktionen sind auch im ländlichen Raum gut erreichbar. (S. 59)

Integrierte Verkehrsstudie Lausitz	Stand: 2020
<p>Ausgabe</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Fördermitteln zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur durch die Wirtschaftsregion Lausitz GmbH beauftragt ▪ Sammlung, Bewertung und Priorisierung von stattfindenden und angedachten Maßnahmen im Bereich Mobilität (Personen und Güter) <p>Inhalte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Schlüsselprojekte mit sehr hoher Priorität:</u> ▪ Anbindungsverbesserungen des Industrieparks Schwarze Pumpe/ISP sowie des Kraftwerksstandortes Boxberg (B 156, „Spreestraße“) ▪ Maßnahmen mit positiven Wirkungen: ▪ Maßnahmen B 156 (zwischen Spremberg und B 96 / A 13) 	
Modellregion Bautzen/Görlitz	Stand: Sept. 2018
<p>Ausgabe</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bautzen und Görlitz als Modellregion im Rahmen des BBSR-Forschungsprojektes unter dem Programm ‚Anpassung an den demografischen Wandel‘ ▪ Ziel: Bündelungseffekte für Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Mobilitätsangebote der Landkreise anzustoßen ▪ 2 Säulen: Kooperationsraumkonzept und Mobilitätskonzept ▪ Kooperationsraumkonzept: Versorgungszentren in den Landkreisen weiter stärken ▪ Integriertes Mobilitätskonzept: Lösungen um die Erreichbarkeit von Versorgungszentren aus der Fläche auch ohne Autoverfügbarkeit zu sichern bzw. herzustellen und räumliche Beziehungen in der Praxis zu stärken <p>Inhalte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Beabsichtigte Projekte im Rahmen des Modellprojektes:</u> ▪ Aufbau bzw. die Weiterentwicklung einer Mobilitätszentrale, welche eine intermodale Buchungs- und Informationsplattform ist und Information, Buchung und Disposition vereint 	

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotsausbau der Bahnstrecke RB 64 auf 60 Minuten-Takt ▪ Einführung von „PlusBus“-Linien auf den Hauptachsen ▪ Neuausrichtung im Nebennetz (einheitliche Standards, regelmäßige Bedienung auch auf Linien außerhalb des PlusBus-Netzes) ▪ Ergänzung neuer Haltestellen, z. B. an Bahnstationen (Lauta, Lohsa, Uhyst, Klitten, Mücka) ▪ Einsatz flexibler Bedienformen in nachfrageschwachen Korridoren (=Ergänzungnetz), wie z. B. Lohsa – Uhyst und südliche Ortsteile von Lohsa, südliche Ortsteile von Boxberg ▪ Netzergänzungsmaßnahmen im Teilbereich Radverkehr, gegliedert in zwei Prioritätsstufen ▪ Ausbau/Einrichtung verschiedener Verknüpfungsstellen für Bahn/Bus und Bus/Bus (z. B. in Lauta, Lohsa, Uhyst und Mücka) ▪ Finanzielle Mittel zur Umsetzung investiver Kleinprojekte für den Ausbau der Bike & Ride-Infrastruktur, insbesondere für kleinere Anlagen des Grundbedarfs 	
Strategische Schwerpunkte LK Görlitz	Stand: 2022
<p>Ausgabe</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auflistung von 15 strategischen Schwerpunkten und deren Kurzbeschreibung <p>Inhalte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>2.3 Daseinsvorsorge und Erreichbarkeit:</u> „Im Fokus stehen die Bündelung der elementaren Versorgungsfunktionen in den Zentren und deren verbesserte Erreichbarkeit aus der Fläche. [...] Die Einrichtungen und Angebote müssen für alle Bürger alltagstauglich, erreichbar und zugänglich sein. Dazu gehören verlässliche, verknüpfte, nachhaltige und barrierefreie Mobilitätsangebote, auch über den aktuellen Bedarf hinaus.“ (S. 4f.) 	

Regionales Energie- und Klimaschutzkonzept Oberlausitz-Niederschlesien | Stand: 2012

Ausgabe

- Analyse der Energiebilanzen in der gesamten Planungsregion
- 7 Handlungsfelder mit zugeordneten Instrumenten (I Nr.)

Inhalte

- I 22: Einrichtung kostenloser Pendlerparkplätze
- I 23: Erhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes
- I 24: Marketing zum Thema Radverkehr
- I 25: Aktionstage „Eco-Driving“ durchführen

Radverkehrskonzeption LK Görlitz | Stand: Sept. 2018

Ausgabe

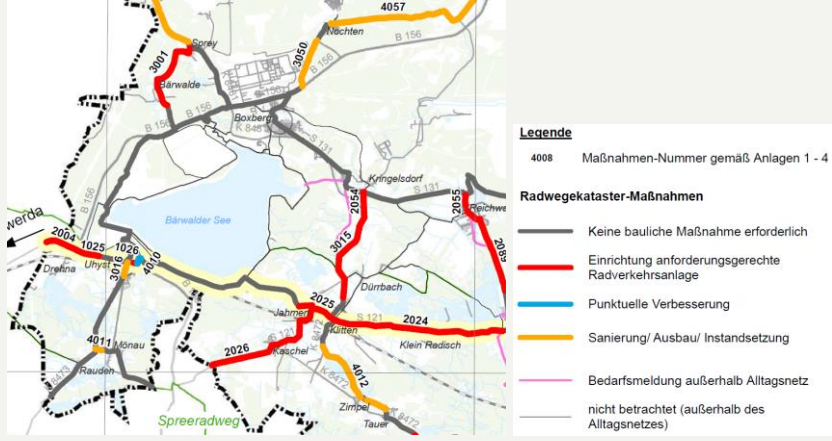
- In Folge der Radverkehrskonzepte des Freistaates Sachsen beauftragtes Konzept
- Vorrangige Betrachtung der vorhandenen Radnetze und deren Defizite, woraus sich die Maßnahmen in versch. Teilbereichen ergeben (darauf bezieht sich die 4stellige Maßnahmen-Nr.)

Inhalte

- 1025, B 156 Uhyst Ortsausgang – Abzweig S 108: Bau straßenbegleitender Radweg
- 1026, B 156 Uhyst, Spreebrücke: Bau straßenbegleitender Radweg
- 2024, S 121 Kreba-Neudorf – Klitten: Bau straßenbegleitender Radweg
- 2025, S 121 D Klitten und Jahmen bis Dürrbacher Straße: Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage
- 2026, S 121 Jahmen – Grenze LK Bautzen: Bau straßenbegleitender Radweg
- 2054, S 131 Abzweig K8472 – Kringelsdorf: Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage
- 2055, S 131 OD Reichwalde (Kirche – Abzweig Wolfsradweg): Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlage

- 2089, S 153 Kreba-Neudorf – Reichwalde: Bau straßenbegleitender Radweg
- 3001, K 8401 K 8481 – Bärwalde: Prüfung straßenbegleitender Radweg
- 3015, K 8472 S 131 – Klitten: Sanierung Betonabschnitte, Prüfung Radwegefördernis
- 3016, K 8473 OD Uhyst: Oberflächensanierung, Prüfung Radwegefördernis
- 3050, K 8475 Nochten-Boxberg: Oberflächensanierung
- 4010, östlich Uhyst: Querungshilfe B 156
- 4011, westlich Mönau: Oberflächensanierung
- 4012, Tauer - Klein-Ölsa: Asphaltierung anstreben
- 4057, Nochten – Weißwasser: Oberflächensanierung, Beseitigung Wurzelschäden
- Boxberg, Sparkasse: Bau überdachte Abstellanlage
- Klitten, Bahnhof: Bau Abstellanlage gemäß Planung ZVON
- Uhyst, Bahnhof: Bau Abstellanlage gemäß Planung ZVON

Abb. 12: Auszug aus der Radverkehrskonzeption



Quelle: Radverkehrskonzeption LK Görlitz, Abb.8

Regionales Vernetzungskonzept	Stand: Mai 2022
Inhalte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gegenstand der Untersuchung ist die Betrachtung der Ausgangssituation regionaler Wertschöpfungsketten in der Gebietskulisse des Landkreises Görlitz ▪ Netzwerk Regionale Wertschöpfung im Landkreis Görlitz setzt sich zum Ziel, Lobbyarbeit vor allem für Kleinbetriebe, Einzelakteur*innen und nachhaltig wirtschaftende Unternehmen zu betreiben, welche bisher häufig nicht vertreten werden oder in der Öffentlichkeit nicht ausreichend sichtbar sind ▪ Erreicht wird dies über die Bio-Regio-Modellregion und die dafür angestellte Regionalmanagerin 	
SEKo Boxberg/O.L.	Stand: 2011
Ausgabe	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorwiegend städtebauliches/wohnbauliches Konzept mit Fokus Rückbau im Kernort Boxberg 	
Inhalte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der Zentrumsfunktionen durch EZH und Dienstleistungen (S.73) ▪ Verbesserung der Verbindungen zwischen Bärwalder See und den Ortsteilen (S.73) ▪ Erweiterung Geh- und Radweg zur S131 (5.6.8, S.88) 	
OEK Klitten, Jahmen und Uhyst	Stand: 2017
Ausgabe	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausschließlich für die 3 Ortsteile, Konzept mit thematisch vielfältigen Maßnahmenempfehlungen, welche sich teilweise gegenseitig überschneiden/ergänzen und in Verbindlichkeit/Detailgrad unterscheiden 	

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Handlungskonzept umfasst 7 Handlungsfelder mit insges. 28 Handlungsschwerpunkten und deren Empfehlungen (auf letztere beziehen sich Nr. und Seite) 	
Inhalte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etablierung eines Bürgerbussystems (6.1, S. 34) ▪ Förderung von privat-organisierten Mobilitätsangeboten (6.2, S. 35) ▪ Verbesserung des Radwegenetzes (8.1, S. 37) – Karte 3, S. 108 ▪ Qualifizierung der Wanderwege – Ergänzung NMIV (8.2, S. 38) ▪ Verkehrssichere Fußwege für Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen (8.3, S. 39) ▪ Handlungsschwerpunkt 9: Sicherung und Ausbau des ÖPNV-Zugangs (S. 40) ▪ Entwicklung der Wohnstandortqualitäten (13.3, S. 50) ▪ HS 15: Sicherung und Qualifizierung der Ortskerne (S. 54) ▪ Erhalt und Unterstützung lokaler Gewerbeangebote (18.1, S. 63) ▪ Ansiedlung neuer Angebote im Einklang mit der Ortsstruktur (18.2, S. 63) ▪ HS 19: Sicherung Einzelhandel und Daseinsvorsorge (S. 64) ▪ Sicherung der Lebensqualität älterer Menschen (20.1, S. 69) ▪ Schaffung von angepassten Mobilitätsangeboten für die Besucher (25.5, S. 83) 	
Verkehrskonzept Bärwalder See	Stand: 2018
Ausgabe	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausschließlich auf den Bärwalder See konzentriertes Konzept, nach Konfliktanalyse folgt Aufstellung von Maßnahmen mit jeweiligen Lösungsvorschlägen (darauf bezieht sich Nr. und Seite) 	
Inhalte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖPNV: unzureichende Netzabdeckung (5.4, S. 59) ▪ Gefahrenstellen für Radfahrer und Fußgänger (5.5, S. 60) 	

8 Standortrahmenbedingungen der Gemeinde Boxberg/O.L.

8.1 Lage im Raum

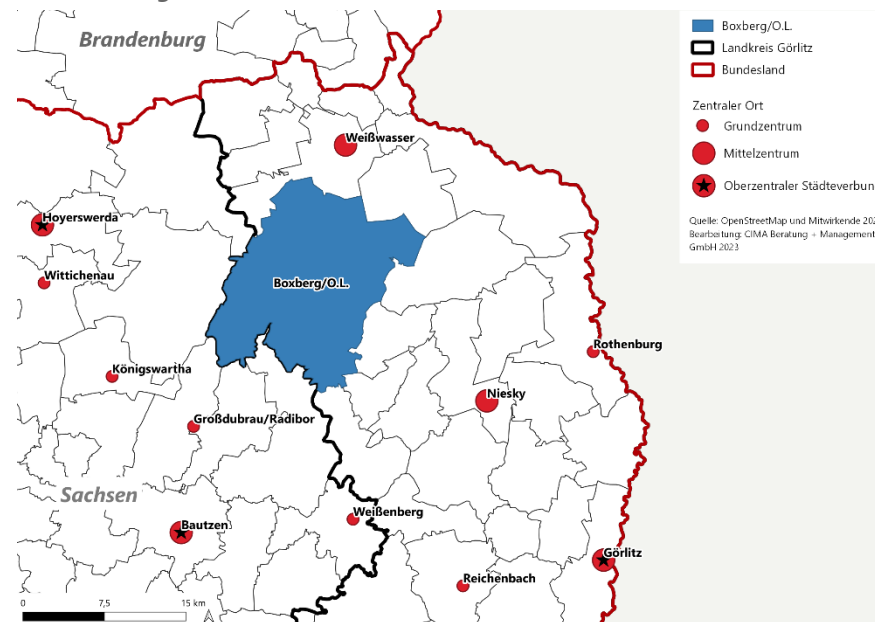
Die Gemeinde Boxberg/O.L. liegt im Nordosten des Freistaates Sachsen und im Nordwesten des Landkreises Görlitz. Hier grenzt das Gemeindegebiet an die Grenze zum Landkreis Bautzen (vgl. Karte 6).

Bei den nächstgelegenen Zentralen Orten handelt es sich um

- **Große Kreisstadt Weißwasser/O.L.**, Mittelzentrum, ca. 12 km⁸ nördlich
- **Stadt Niesky**, Mittelzentrum, ca. 20 km südöstlich
- **Große Kreisstadt Bautzen**, Oberzentrum im Städteverbund, ca. 26 km südwestlich
- **Gemeinden Großdubrau und Radibor**, Grundzentrum im Gemeindeverbund, ca. 19 km südwestlich
- **Gemeinde Königswartha**, Grundzentrum, ca. 20 km westlich
- **Stadt Wittichenau**, Grundzentrum, ca. 23 km nordwestlich
- **Große Kreisstadt Hoyerswerda**, Oberzentrum im Städteverbund, ca. 23 km nordwestlich.

Die Zentralen Orte höherer Ordnung verfügen über Angebote des Lebensmittelvollsortiments und sind so die Haupteinkaufsdestinationen für die Versorgung außerhalb der Gemeinde Boxberg/O.L. Die überwiegende Orientierung erfolgt in Richtung Weißwasser/O.L. Die Ortslagen im Südwesten der Gemeinde orientieren sich verstärkt auch nach Hoyerswerda.

Karte 6: Lage im Raum



⁸ Ca.-Angaben von Kernort zu Kernort, Luftlinie.

8.2 Allgemeine Strukturdaten

Stadtentwicklung und Siedlungsstruktur

Die erste **urkundliche Erwähnung** des Kernortes Boxberg stammt von 1366, eine erste Erwähnung des Ortes Uhyst von 1342. In dieser Zeit wurde in der Region Raseneisenerz gewonnen und in Hammerwerken weiterverarbeitet. Bereits sehr viel früher, seit dem sechsten Jahrhundert n. Chr., siedelten hier die **Sorben**, welche trotz Christianisierung, Nationalsozialismus und Ab- und Zuwanderung im Zuge der Industrialisierung bis heute eine eigenständige Minderheit in der Lausitz sind. Mit ihrer Sprache und ihren Traditionen und Brauchtümern prägen sie das Leben in dieser Region.

Zahlreiche Herrschaften wechselten sich in der Region ab und hinterließen Rittergüter oder kleinere Schloss- und Parkanlagen. Durch die so vorhandenen Liegenschaften und Besitztümer und die Lage als Grenzregion hinterließen beide Weltkriege Spuren an den Ortschaften der Gemeinde.

Die Verarbeitung von Eisenerz oder Holz prägte Boxberg bis zur Erschließung der **Kohlevorkommen** und der Errichtung des **Kraftwerkes** 1965. Seit Mitte des letzten Jahrhunderts verzeichnete der Kernort Boxberg eine sprunghafte Siedlungsentwicklung und die gesamte Region einen fortwährenden landschaftlichen und infrastrukturellen Umbau.

1998 wurde der Ortsname Boxberg um den Zusatz Oberlausitz (/O.L.) erweitert.

Mit der Eingemeindung von Sprey 1974 und Kringelsdorf 1996 nach Boxberg begann die Zusammenlegung von Verwaltungseinheiten zur Gemeinde Boxberg/O.L.. Seit der letzten Eingemeindung 2009 von Klitten und dessen Ortsteilen zählt die Gemeinde heute 18 Ortsteile⁹ unterschiedlicher Größe. Während die Siedlungsstruktur des Kernortes Boxberg deutlich von ihrem Auf- und Rückbau als Industriegemeinde geprägt ist (Kraftwerk,

Mehrfamilienhäuser und Funktionsbauten aus den 1960/70er Jahren), verfügen die übrigen Ortsteile über historische dörfliche Strukturen (Höfe, Güter, schmale Wege).

Bevölkerungsentwicklung- und Prognose¹⁰

Die Gemeinde Boxberg/O.L. hat aktuell 4.281 **Einwohner*innen**. Die Entwicklung ist mit -13,02 % in den vergangenen 10 Jahren stark rückläufig. Damit liegt sie noch über dem Durchschnitt des Landkreises und des Bundeslandes Sachsen, die deutlich niedrigere Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen hatten. Für die zukünftige **Bevölkerungsentwicklung** wird bis 2030 ein weiterer Bevölkerungsrückgang von ca. 17,8 % prognostiziert.

Bezüglich der **Altersstruktur** weist die Gemeinde Boxberg ähnliche Anteile in den Altersklassen wie der Landkreis und das Bundesland auf. Die Altersklassenanteile der unter 25-Jährigen sind dabei unterdurchschnittlich und die Altersanteile der über 25-Jährigen überdurchschnittlich. Aktuell sind bereits fast 1/3 der Einwohner*innen 65 Jahre alt und älter.

Arbeit und Beschäftigung¹¹

Die Entwicklung der Anzahl **sozialversicherungspflichtig Beschäftigter** (am Wohnort) in den vergangenen fünf Jahren ist in der Gemeinde Boxberg mit einem Rückgang von -9,8 % sehr stark rückläufig. Die Gemeinde liegt damit deutlich unter dem Trend des Bundeslandes Sachsen (+4,7 %) und dem des Landkreises Görlitz (+1,1 %).

⁹ Bärwalde, Boxberg, Nochten, Sprey, Kringelsdorf, Reichwalde, Drehna, Mönau, Rauden, Uhyst, Dürrbach, Jahmen, Kaschel, Klein-Oelsa, Klein-Radisch, Klitten, Tauer, Zimpel

¹⁰ Vgl. Tab. 4, S.38

¹¹ Ebd.

Tab. 4: Allgemeine Strukturdaten

Indikatoren		Gemeinde Boxberg/O.L.	Landkreis Görlitz	Bundesland Sachsen	Deutschland
Bevölkerung					
Bevölkerungsstand	31.12.2011	4.922	267.815	4.054.182	80.327.900
	31.12.2021	4.281	248.273	4.043.002	83.237.124
	Veränderung in den letzten 10 Jahren in %	-13,02	-7,30	-0,28	-3,62
Bevölkerungsprognose 2035	abs.	3.460	223.470	3.880.000	82.921.000
	in %	-17,8	-10,6	-4,6	-0,7
Einwohnerdichte (EW/km ²)	31.12.2021	20	118	219	233
Altersstruktur in % (31.12.2021)	unter 18 Jahre	14,9	15,3	16,0	16,7
	18 bis unter 25 Jahre	3,8	5,0	6,2	7,3
	25 bis unter 65 Jahre	49,6	49,0	51,0	53,9
	ab 65 Jahre	31,7	30,7	26,8	22,1
Arbeit und Beschäftigung					
Arbeitslosenquote in %		--	7,4	5,3	5,1
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort	30.06.2015	1.818	91.000	1.558.256	30.604.587
	30.06.2021	1.639	92.041	1.631.242	33.538.976
	Veränderung in den letzten 5 Jahren in %	-9,8	1,1	4,7	9,6
Auspendlerquote in % (bezogen auf die Beschäftigten am Wohnort)		72,1	20,4	9,0	--
Einpendlerquote in % (bezogen auf Beschäftigte am Arbeitsort)		74,7	19,2	9,2	--
Einzelhandel					
Einzelhandelskaufkraft (Index)		89,3	85,7	90,9	100,0
Einzelhandelsrelevante Kaufkraft (€/Kopf)		6.503	6.242	6.621	7.282
Tourismus					
Gästebetten Juli 2021 (Dtl. 2020)		289	9.204	124.889	3.615.217
Gästebetten je 1.000 Einwohner		68	37	31	43
Anzahl der Übernachtungen 2021 (Dtl. 2020)		26.731	815.907	12.296.819	302.313.250
Fremdenverkehrsintensität (Anzahl d. Übernachtungen je 1.000 EW)		6.244	3.286	3.042	3.632
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen		4,3	2,9	2,9	

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Statistisches Bundesamt (Destatis), Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Michael Bauer Research GmbH 2022

Die **Auspendler- und Einpendlerquote** liegt in Boxberg/O.L. bei jeweils über 70 %. Dieser hohe Wert sowohl bei Auspendlern als auch bei Einpendlern spricht für eine hohe Mobilität der Erwerbstätigen, sowohl in die Wettbewerbsstandorte als auch nach Boxberg/O.L.. Dies führt zu einem insgesamt stärkeren Wettbewerbsdruck für den Einzelhandel in der Gemeinde.

Tourismus¹²

Aufgrund der **attraktiven naturräumlichen Lage** Boxbergs in der Oberlausitz und dem **Lausitzer Seenland** mit ihren zahlreichen vorrangig naturtouristischen Angeboten spielt der Tourismus eine bedeutende Rolle. Die größten Anziehungspunkte sind der Bärwalder See als größter See Sachsens und der Lausitzer Findlingspark Nochten als größter Steingarten Europas. Die **Fremdenverkehrsintensität** liegt mit über 4.266 Übernachtungen je 1.000 Einwohner deutlich über dem Durchschnitt der Vergleichsregionen (LK Görlitz: 3.286). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei über 4 Tagen.

Einzelhandel¹³

Der Indexwert der **Einzelhandelskaufkraft** liegt in der Gemeinde Boxberg bei ca. 89,3 und liegt damit über dem Durchschnitt des Landkreises (85,7). Bezogen auf die **einzelhandelsrelevante Kaufkraft** stehen jedem Einwohner und jeder Einwohnerin Boxbergs ca. 779 € p.a. weniger zur Verfügung als im Bundesdurchschnitt. Die im gesamtdeutschen Vergleich geringere Kaufkraft macht sich bei den Einzelhandelsbetrieben bemerkbar.

¹² Vgl. Tab. 4, S.38

¹³ Vgl. Tab. 4, S.38

8.3 Verkehrsstrukturen und Erreichbarkeit

Laut Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien ist Boxberg/O.L. als Gemeinde mit besonderer Gemeindefunktion (Gewerbe) eingestuft. Die nächstgelegenen Orte mit einer höheren Zentrenfunktion sind die Mittelzentren Weißwasser/O.L. und Niesky sowie der oberzentrale Städteverbund mit Görlitz, Bautzen und Hoyerswerda. Die genannten Orte, mit Ausnahme von Hoyerswerda, sind über zwei **Bundesstraßen** erreichbar. Die B 156 verläuft durch die westlichen und nördlichen Ortsteile Boxbergs, die B 115 liegt wenige Kilometer östlich der Gemeinde. Eine unmittelbare Autobahnbindung besteht nicht.

Zum nächstgelegenen Mittelzentrum Weißwasser/O.L. besteht eine direkte Verbindung über die B 156. Mit dem PKW beläuft sich die Fahrzeit auf knapp über 20 Minuten. Niesky ist in etwas weniger als einer halben Stunde über die B 115 erreichbar.

Görlitz als zuständige Kreisstadt ist über die B 115 in rund 50 Minuten mit dem PKW erreichbar. Hoyerswerda erreicht man in ca. 35 Minuten über eine **Staatstraße** (S 108). Der innerhalb von 30 Minuten am schnellsten zu erreichende Ort mit oberzentraler Teilfunktion ist Bautzen. Dort besteht über die Autobahn A 4 auch Anschluss an die Landeshauptstadt Dresden.

Für den ÖPNV ist im gesamten Landkreis Görlitz der **Zweckverband Oberlausitz Niederschlesien** (ZVON) zuständig. Mit Uhyst und Klitten befinden sich zwei **Bahnhöfe** in Boxberg/O.L., welche von der Regionalbahnlinie RB64 (Hoyerswerda – Niesky – Görlitz) bedient werden. Darüber hinaus besteht Anschluss an Zugverbindungen nach Dresden und Leipzig westwärts sowie Prag und Breslau ostwärts. Unter der Woche verkehrt die Linie im Stundentakt, am Wochenende und an Feiertagen wird auf einen Zweistundentakt umgestellt.

Seit 01.01.2023 hat der ZVON mit dem Unternehmen OVO (Omnibusverkehr Oberlausitz) einen neuen Partner, der für die Abwicklung des Busverkehrs im Landkreis Görlitz zuständig ist. Damit ging eine Änderung des

Fahrplannetzes und der Taktung einher. Nunmehr verkehren eine **Taktbuslinie** sowie zwei **Regionalbuslinien** durch die Gemeinde Boxberg. Die Taktbuslinie 70 (Weißwasser – Boxberg – Mücka) verkehrt täglich im Zweistundentakt. Die Regionalbuslinie 72 (Weißwasser – Weißkeißel – Rietschen – Reichwalde) fährt ausschließlich unter der Woche im Zweistundentakt. Den größten Teil des Gemeindegebietes deckt die Regionalbuslinie 76 (Uhyst (Spree) – Boxberg – Klitten – Förstgen – Mücka) ab, welche ebenso nur unter der Woche im Zweistundentakt fährt. Darüber hinaus besteht von Uhyst aus Anschluss an die Regionalbuslinie 776 (Hoyerswerda – Lohsa – Uhyst (Spree) – Rauden), sowie PlusBuslinie 503 (Bautzen – Großdubrau – Uhyst (Spree)) des ehemaligen Busverkehrsdienstleisters RBO (Regionalbus Oberlausitz), welcher weiterhin für die Abwicklung des Busverkehrs im Landkreis Bautzen zuständig ist. (Vgl. Karte 7).

Die **Reisezeiten** aus den Ortsteilen Boxbergs in die umliegenden Zentralen Orte Weißwasser/O.L., Hoyerswerda und Niesky liegen **im ÖPNV-Bereich im Durchschnitt bei ca. 47 Minuten**. Der Medianwert liegt bei allen drei Stadtzielen zwischen 44 und 51 Minuten, d.h. die Hälfte der Ortslagen hat eine kürzere Anreisezeit, die andere Hälfte eine längere. Das Mittelzentrum Weißwasser/O.L. als Versorgungsort für die Gemeinde Boxberg/O.L. weist einen Reisezeitenmedian von 47 Minuten auf. Grundsätzlich wird im öffentlichen Verkehr eine Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums vom Wohnstandort in maximal 45 Minuten und eine Erreichbarkeit des nächsten Oberzentrums vom Wohnstandort in maximal 90 Minuten angestrebt. Diese Orientierungswerte entsprechen der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung 2008. Für die sechs Ortslagen Drehna, Kaschel, Klein-Oelsa, Klein-Radisch, Tauer und Zimpel ist kein nächstgelegenes Mittel- oder Oberzentrum innerhalb von 45 Minuten erreichbar (s. Tab. 5, S. 41).

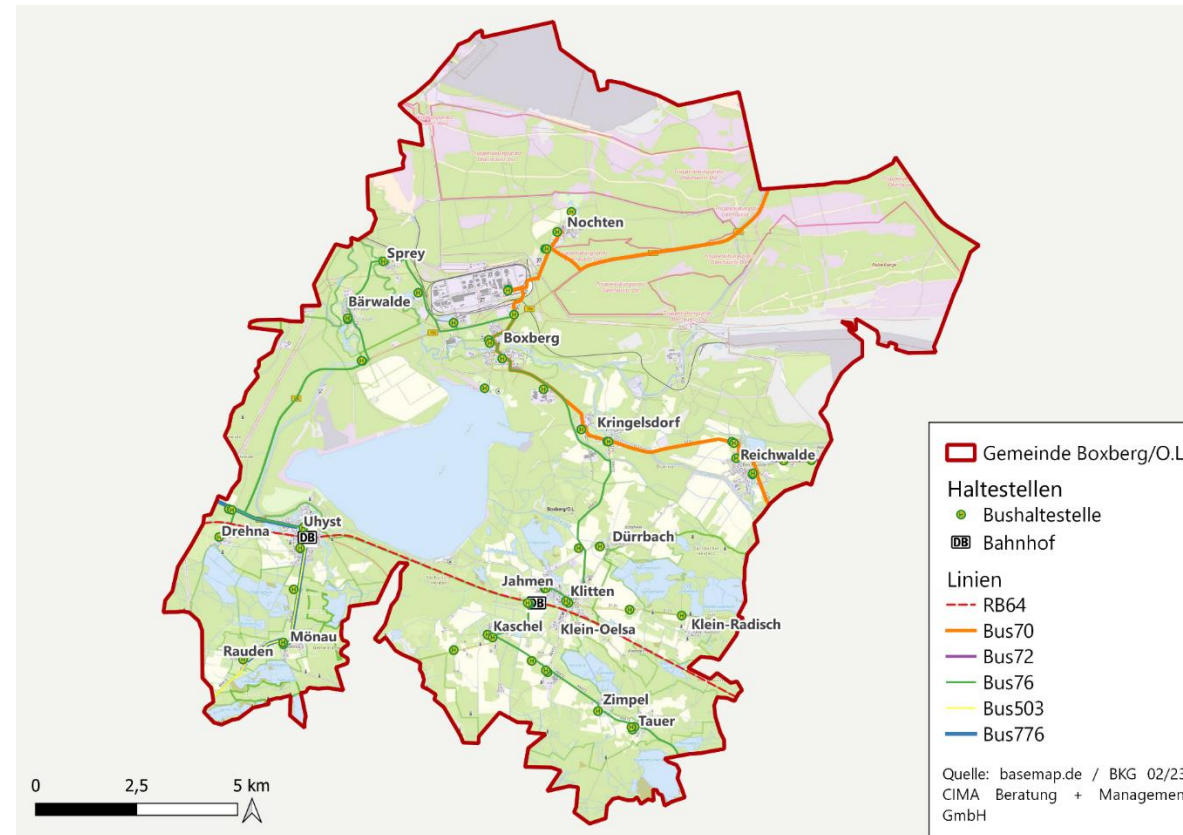
Tab. 5: Reisezeitmatrix (Angaben in Minuten)

		PKW				ÖPNV				Fahrrad							
		nach				nach				nach							
von		Hoyerswerda	Niesky	Weißwasser/O.L.	Boxberg (Kernort)	von		Hoyerswerda	Niesky	Weißwasser/O.L.	Boxberg (Kernort)	von		Hoyerswerda	Niesky	Weißwasser/O.L.	Boxberg (Kernort)
Bärwalde		29	30	20	6	Bärwalde		39	59	43	12	Bärwalde		74	101	69	18
Boxberg		36	27	18	-	Boxberg		51	34	30	-	Boxberg		96	84	58	-
Nochten		37	31	16	6	Nochten		62	43	17	9	Nochten		102	86	45	14
Sprey		33	30	20	6	Sprey		42	51	39	21	Sprey		78	102	63	18
Kringelsdorf		35	23	20	3	Kringelsdorf		49	30	34	4	Kringelsdorf		106	76	58	8
Reichwalde		39	19	22	7	Reichwalde		44	25	40	10	Reichwalde		120	62	57	23
Drehna		24	33	23	11	Drehna		49	70	48	18	Drehna		69	100	82	33
Mönau		40	38	41	27	Mönau		35	76	59	34	Mönau		81	90	94	42
Rauden		30	34	29	15	Rauden		32	73	61	31	Rauden		84	94	98	40
Uhyst		25	30	25	11	Uhyst		17	17	56	26	Uhyst		71	94	87	34
Dürrbach		35	25	34	17	Dürrbach		44	25	39	9	Dürrbach		100	70	102	61
Jahmen		32	23	23	8	Jahmen		31	22	43	13	Jahmen		91	72	71	21
Kaschel		33	25	27	12	Kaschel		73	71	47	17	Kaschel		92	72	79	29
Klein-Oelsa		37	23	25	10	Klein-Oelsa		74	69	48	18	Klein-Oelsa		104	68	73	27
Klein-Radisch		38	19	25	10	Klein-Radisch		-	-	-	-	Klein-Radisch		110	57	77	33
Klitten		36	25	25	10	Klitten		21	13	61	22	Klitten		101	74	75	24
Tauer		41	20	29	13	Tauer		79	60	53	23	Tauer		116	57	85	39
Zimpel		40	21	27	12	Zimpel		77	58	51	21	Zimpel		113	60	81	36
Median		35,5	25	25	10	Median		44	51	47	18	Median		98	75	76	29
max-Wert		41	38	41	27	max-Wert		79	76	61	34	max-Wert		120	102	102	61
min-Wert		24	19	16	3	min-Wert		17	13	17	4	min-Wert		69	57	45	8

Quelle: cima 2023, Google Maps 2023; Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien 2023

Ergänzend zum bestehenden ÖPNV-Angebot lief vom 30.11.2021 bis 31.03.2022 unter wesentlichem Engagement des Vereins Perspektive Boxberg/O.L. das **Pilotprojekt Bürgerbus Boxberg**. Ziel des Projektes war es alle 18 Ortsteile mit dem Kernort Boxberg zu verbinden, in dem zentral alle notwendigen Grundversorgungseinrichtungen (Lebensmitteldiscounter, Arzt, Sparkasse etc.) vorzufinden sind. Der Bürgerbus fuhr immer dienstags zu einer an die Öffnungszeiten angepassten Uhrzeit aus den Ortsteilen in den Kernort und zwei Stunden später wieder zurück.

Karte 7: ÖPNV in Boxberg/O.L.



9 Strukturdaten des Lebensmitteleinzelhandels in der Gemeinde Boxberg/O.L

9.1 Marktgebiet und Kaufkraftpotenzial für den Lebensmitteleinzelhandel

Das betriebliche Marktpotenzial ergibt sich zunächst aus einzelhandelsrelevanten Erfordernissen wie Lage (Einwohner im Umfeld, Komplementärnutzungen), Anbindung (gute PKW-Erreichbarkeit, hohe Passantenfrequenz) und bestehender Wettbewerb. Darüber hinaus ist allerdings zu beachten, dass Boxberg/O.L. über keine zentralörtliche Funktion verfügt – also eine Versorgungsfunktion, die über ihr eigenes Gemeindegebiet hinausgehen würde. Aus diesem Grund beschränkt sich das Marktgebiet im Wesentlichen auf das Gemeindegebiet selbst. **Die raumordnerischen Vorgaben wirken sich also für Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion limitierend auf das Marktgebiet aus.** Gestützt wird das System der Zentralen Orte durch die Ausführungen im Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung, wonach von Einzelhandelsvorhaben „keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden zu erwarten sein“ dürfen (BauGB §34 Abs. 3), bzw. diese nur unwesentliche Auswirkungen auf die „Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden“ haben dürfen (BauNVO §11 Abs. 3).

Wesentliche Wettbewerbsstandorte für den Lebensmitteleinzelhandel in der Gemeinde Boxberg/O.L. sind das Mittelzentrum Weißwasser/O.L., das Mittelzentrum Niesky sowie die Stadt Hoyerswerda, welche mit den Städten Bautzen und Görlitz einen Oberzentralen Städteverbund bildet. Diese Städte sind jeweils in ca. 20 bis 30 Autominuten erreichbar. **Die im Vergleich zu stärker verdichteten Räumen relativ langen**

Fahrzeiten zu den Wettbewerbsstandorten erlauben jedoch eine stabile Angebotsplattform innerhalb des Gemeindegebietes.

Die Nahlage zur **Republik Polen** (ca. 24 Autominuten) erlaubt ebenfalls eine zügige Anfahrt, um Nahversorgungsartikel zu kaufen. Vor allem PKW-Kraftstoffe sind hier aufgrund niedrigerer Steuern günstiger als in Deutschland. Bei den Preisen für Artikel der Nahversorgung (Lebensmittel und Drogeriewaren) gibt es jedoch je nach Artikel oder Sortiment Unterschiede¹⁴. Es ist davon auszugehen, dass die Kaufkraftzu- und abflüsse in diesen Segmenten sich durchaus die Waage halten, da die polnische Bevölkerung günstigere Artikel auch in Deutschland einkauft. **Unserer Einschätzung nach wirken die deutschen Wettbewerbsstandorte stärker, als die polnischen. Dies wird durch Gespräche mit Bürger*innen der Gemeinde Boxberg/O.L. und die Expert*inneninterviews gestützt.**

Tab. 6: Lebensmittelkaufkraft in Boxberg/O.L.

	Einwohner (31.12.2021)	Kaufkraft- kennziffer (D=100)	Verbrauchsausgaben Nahrungs- und Genussmittel (in € p.a.)	Kaufkraftpotenzial Lebensmittel (in Mio. €)
Boxberg/O.L.	4.281	89,3	2.513	9,6

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2021; BBE!CIMA!MBResearch 2022, cima 2023

¹⁴ Quelle: Verbraucherzentrale Brandenburg 2020: Preisvergleich in der Grenzregion. Aktueller Check des Deutsch-Polnischen Verbraucherinformationszentrums

Die **Berechnung des Kaufkraftpotenzials** erfolgt auf der Basis der Einwohnerzahlen und der spezifischen einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffer von Boxberg/O.L. Für das Sortiment Nahrungs- und Genussmittel wird ein Ausgabesatz pro Kopf und Jahr im Einzelhandel von 2.513 € zugrunde gelegt, der mit Hilfe der Kaufkraftkennziffer an das örtliche Niveau angepasst wird. Diese liegt in Boxberg/O.L. bei 89,3 und damit leicht über dem Durchschnitt des Landkreises Görlitz (85,7; vgl. Tab. 4, S. 38).

Insgesamt beläuft sich das Kaufkraftpotenzial für den Lebensmitteleinzelhandel in Boxberg/O.L. auf 9,6 Mio. € (vgl. Tab. 6, S. 43).

9.2 Bestand und Umsatz des Lebensmitteleinzelhandels in Boxberg/O.L.

Nachfolgende **Bestandsanalyse** basiert auf Erhebungsdaten, die die cima im November 2022 vor Ort ermittelt hat. Dabei wurden in der Gemeinde Boxberg/O.L. alle Betriebe des Lebensmittelsektors (z. B. Lebensmittel-discounter, Lebensmittelhandwerk, Lebensmittelgeschäft) erfasst. Erhoben wurden u. a. die Lage, die Firmierung, die Branche, der Betriebstyp und die Verkaufsfläche.

Im Rahmen der Bestandserhebung wurden neben Lebensmittelbetrieben auch **leerstehende Ladenlokale** erfasst. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass nicht nur Einzelhandelsleerstände in die Gesamtzahl eingehen, sondern auch Ladenlokale, die vormals durch eine Dienstleistung (z. B. Frisör) oder Gastronomie genutzt worden sein können.

Als **Verkaufsflächen** wurden grundsätzlich alle Flächen aufgenommen, die den Kunden zugänglich sind. Diese Definition ist auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. November 2005 zurückzuführen, nach dem alle Flächen zu berücksichtigen sind, die den Verkauf der Ware fördern. Neben den Vorkassenzonen, Windfängen und Leergutrückgaben sind dies die Flächenanteile hinter den Bedienungstheken in Lebensmittelvollsortimentern sowie Metzgereien und Bäckereien. Dagegen werden Lagerflächen, Personalräume oder Warenauslagen im öffentlichen Raum nicht berücksichtigt.

Die Hochrechnung der **Umsätze** erfolgte über branchenübliche Flächenproduktivitäten. Zusätzlich werden alle branchenspezifischen Informationen aus Firmen- und Verbandsveröffentlichungen sowie der relevanten Fachliteratur in die Auswertung mit einbezogen. Darüber hinaus wurden alle Betriebe durch Inaugenscheinnahme des konkreten Warenangebots hinsichtlich Angebotsqualität und Sortimentsstruktur überprüft und die Flächenproduktivität ggf. angepasst. Die Umsätze werden durch die Einwohner*innen der Gemeinde Boxberg/O.L. erzielt. Darüber hinaus wird in einigen Segmenten auch touristische Kaufkraft gebunden.

Im Rahmen der Bestandserhebung des Lebensmitteleinzelhandels in der Gemeinde Boxberg/O.L. wurden 14 Einzelhandelsbetriebe erfasst. Dabei handelte es sich um einen Lebensmittel-Discounter, ein Lebensmittelgeschäft, sieben Lebensmittelhandwerker (drei Fleischer, vier Bäcker, zwei Tankstellenshops, einen Getränkemarkt und zwei Getränkegeschäfte). Die Gesamtverkaufsfläche beträgt ca. 1.705 m². Die genannten Betriebe erwirtschafteten einen Lebensmitteleinzelhandelsumsatz von ca. 6,1 Mio. €/p.a..

9.3 Räumliche Lage des Lebensmitteleinzelhandels in Boxberg/O.L.

Die erfassten **Lebensmittelbetriebe** befinden sich mit einer Ausnahme in den größeren Ortslagen der Gemeinde Boxberg/O.L. **mit > 400 Einwohner*innen**.

Im **Kernort Boxberg** ist der großflächige Lidl Lebensmitteldiscounter ansässig. Ergänzt wird hier das Lebensmittelangebot durch Lebensmittelhandwerker, Getränkelläden und einen Tankstellenshop. In den Ortslagen **Klitten, Reichwalde und Uhyst** existieren nur noch ein **Rumpfangenbot**, welches im Wesentlichen Lebensmittelhandwerker sind (vgl. Tab. 7).

Auffällig ist, dass sich die Angebote an **historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen** orientieren, die ihre Schwerpunkte im Nordwesten (Boxberg), Nordosten (Reichwalde), Südwesten (Uhyst) und Südosten (Klitten) haben und nahezu in gleicher Entfernung zueinander bestehen (vgl. Karte 8). Für den Einzelhandel kommen hier die **Standortfaktoren** Einwohnerzahl sowie Abstand zum Wettbewerber zum Tragen.

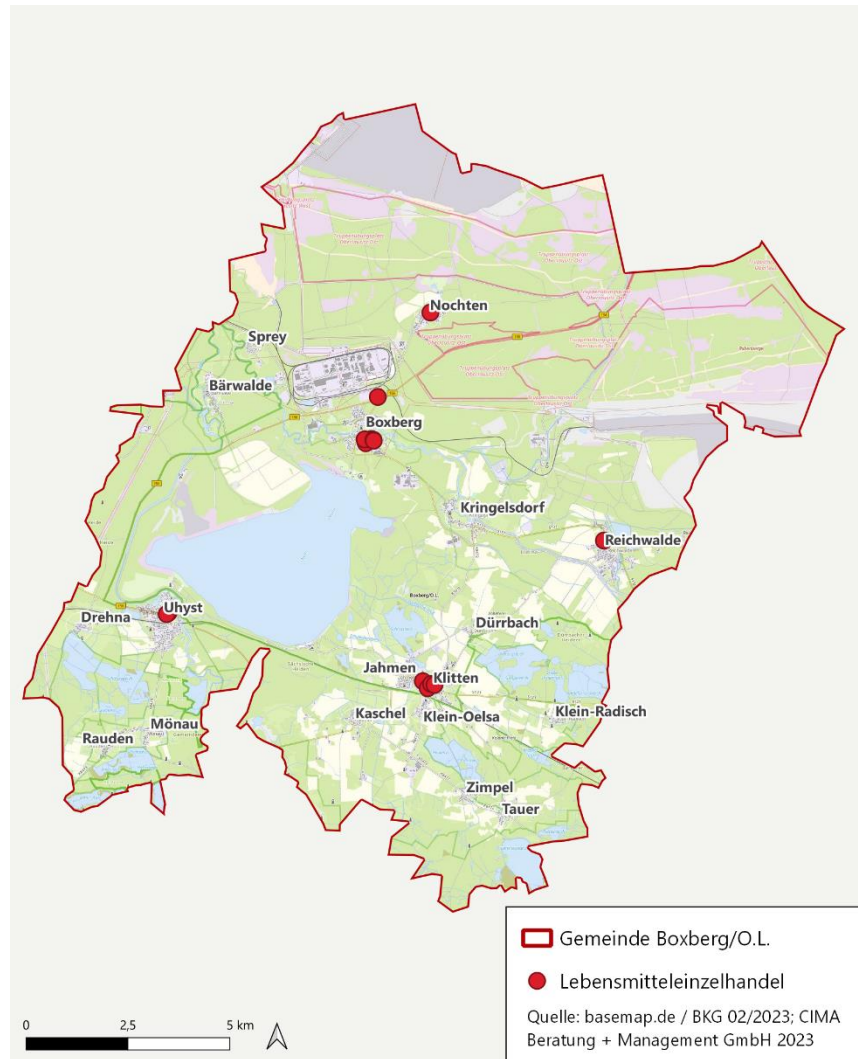
Bei den erfassten **Ladenleerständen** zeigt sich ein ähnliches Bild. Diese konzentrieren sich überwiegend auf die Ortslagen, welche bereits Einzelhandelsbesatz aufweisen (vgl. Karte 9). Auch wenn die leerstehenden Ladenlokale vormals nicht alle mit einem Lebensmittelbetrieb besetzt waren, verdeutlicht dieser Umstand ein insgesamt **schwieriger werdendes Marktumfeld**, welches sich durch eine zurückgehende Bevölkerung, starke Wettbewerbsstandorte und veränderte Konsumgewohnheiten und Einkaufserwartungen der Kund*innen auszeichnet.

Tab. 7: Lebensmittelbetriebe nach Ortslagen

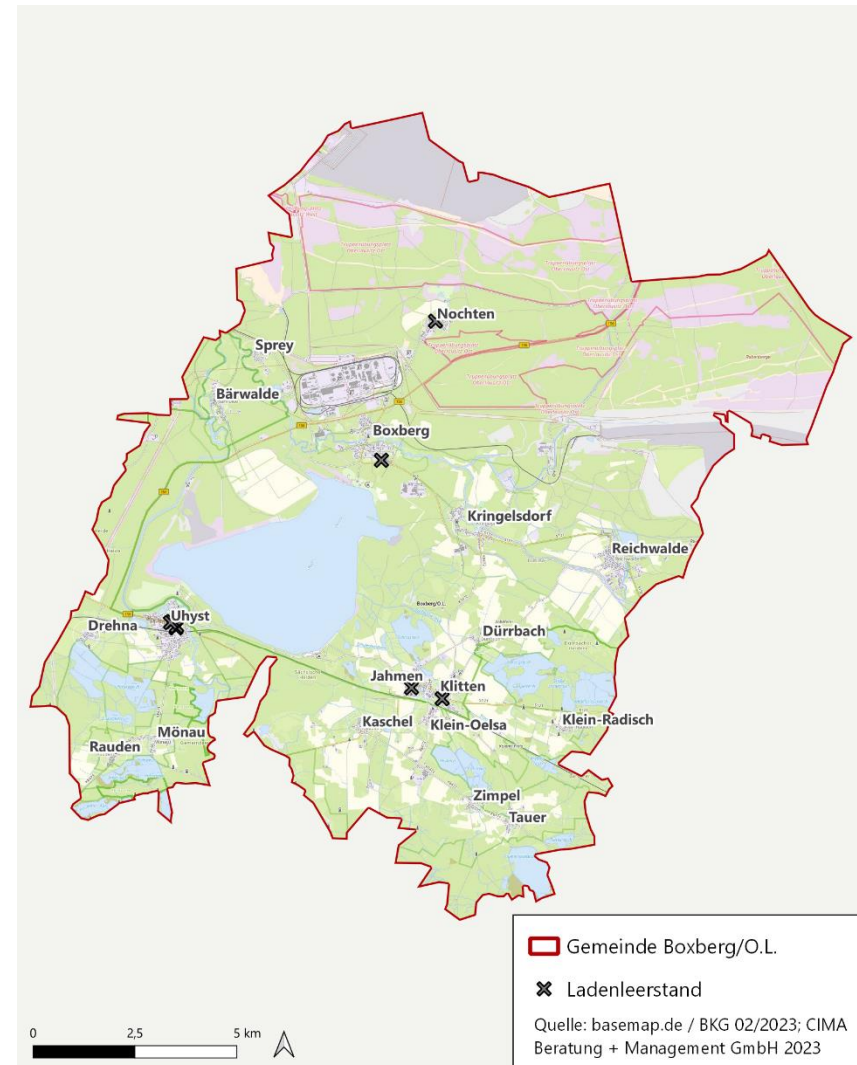
Betriebe	Ortslage	Einwohner
1 Lebensmitteldiscounter 2 Lebensmittelhandwerker (Bäcker und Fleischer) 1 Tankstellenshop 1 Getränkemarkt 1 kleines Getränkegeschäft	Boxberg	974
1 Lebensmittelgeschäft 2 Lebensmittelhandwerker (Bäcker und Fleischer) 1 Tankstellenshop	Klitten	441
1 kleines Getränkegeschäft	Nochten	241
1 Lebensmittelhandwerker (Bäcker)	Reichenwalde	496
2 Lebensmittelhandwerker (Bäcker und Fleischer)	Uhyst	618

Quelle: cima 2022

Karte 8: Standorte des Lebensmitteleinzelhandels in Boxberg/O.L.



Karte 9: Einzelhandelsleerstände in Boxberg/O.L.



9.4 Umsatzpotenziale für den Lebensmitteleinzelhandel in Boxberg/O.L.

Setzt man den von den Lebensmittelbetrieben erzielten Umsatz von ca. 6,1 Mio. € mit dem vorhandenen Kaufkraftpotenzial von 9,6 Mio. € ins Verhältnis, so erhält man eine **Kaufkraftbindung von 64 %** (vgl. Tab. 8). Dies bedeutet zugleich, dass 36 % der Lebensmittelkaufkraft der Einwohnerschaft Boxbergs in andere Wettbewerbsstandorte abfließt (insb. Weißwasser/O.L., Hoyerswerda und Niesky).

Die Höhe der Kaufkraftbindung ist für einen Ort ohne zentralörtliche Funktion durchaus üblich und entspricht dem bestehenden Angebot, welches durch einen großflächigen Lebensmitteldiscounter in der Ortslage Boxberg dominiert wird.

Bei einer Steigerung der Kaufkraftbindung auf 100 %¹⁵ würde ein offenes Umsatzpotenzial von ca. 3,5 Mio. € bestehen. Dies könnte jedoch nur von einem Vollsortimentsanbieter (Supermarkt) erzielt werden. Bei einem weiteren Lebensmitteldiscounter bliebe weiterhin eine Einkaufsorientierung auf die Vollsortimentsanbieter in Weißwasser/O.L., Hoyerswerda und Niesky mit entsprechenden Kaufkraftabflüssen.

Ob die 3,5 Mio. € auskömmlich für einen filialisierten Lebensmittelmarkt sind, wird in Tab. 9 einmal beispielhaft kalkuliert. Demnach liegen die Flächenanforderungen im Falle von Neuansiedlungen für Supermärkte bei mind. 1.200 m² VK (Tendenz bei 1.400 m² VK und mehr) und bei Lebensmitteldiscountern bei mind. 800 m² VK. Selbst bei niedrig angenommenen Flächenleistungen liegen die Mindestumsätze bei Lebensmitteln bei 3,7 bis 4,4 Mio. €. Dies übersteigt in jedem Fall das theoretisch freie Umsatzpotenzial von 3,5 Mio. €. Die Betriebe müssten also Kaufkraft aus anderen

Gemeinden binden, was wiederum die Nahversorgung dort gefährden könnte.

Bei Ansiedlung eines weiteren Lebensmitteldiscounters ist eine Kaufkraftbindung von 100 % jedoch nicht erzielbar, weil dieser kein Vollsortiment anbietet. Dieser Markt müsste erhebliche Kaufkraft aus benachbarten Gemeinden binden¹⁶, in jedem Fall würde eine Ansiedlung aber auch zu Umsatzrückgängen bei dem bestehenden Lidl Lebensmitteldiscounter in der Ortslage Boxberg führen.¹⁷ **Deutlich wird, dass die Umsatzpotenziale so gering ausfallen, dass auch bei der Ansiedlung von Kleinflächenkonzepten mit Schließungen von einzelnen Lebensmittelhandwerkern oder kleinen Lebensmittelgeschäften zu rechnen ist.**

Auch Kleinflächenkonzepte benötigen ein gewisses Einwohnerpotenzial im Nahbereich. Geht man von ca. 1.000 Personen aus, so bieten die Ortslagen Klitten/Jahmen die günstigsten Voraussetzungen (vgl. Karte 10, S. 49).

Die zusätzlich bindbaren Umsatzpotenziale im Sortiment Lebensmittel sind in der Gemeinde Boxberg/O.L. gering und für einen filialisierten Lebensmittelmarkt (Supermarkt oder Discounter) nicht auskömmlich, ohne Kaufkraft aus benachbarten Gemeinden zu binden und Umsatzrückgänge bei Bestandswettbewerbern, insb. Lidl in der Ortslage Boxberg, zu erzeugen. Wir empfehlen aus diesem Grund keine Ansiedlung eines filialisierten Lebensmittelmarktes ab einer Verkaufsfläche von 800 m². In Eigenregie geführte Kleinflächenläden (Dorfläden, Bürgerläden, u. ä.) bedürfen einer eingehenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, da vor allem Löhne und Gehälter in einem ungünstigeren Verhältnis zur möglichen Flächenleistung stehen. (Ein Laden mit einer

¹⁵ Dieser Wert wird angenommen, da eine Steigerung der Kaufkraftbindung über 100 % einen Kaufkraftzufluss aus anderen Gemeinden bedeuten würde, was raumordnerisch nicht gewünscht ist. Die Gemeinde Boxberg/O.L. ist kein Zentraler Ort mit einer Versorgungsfunktion über ihre Gemeindegrenzen hinaus.

¹⁶ In der Ortslage Uhyst gibt es Ansiedlungsinteresse seitens eines Lebensmitteldiscounters. Die Maßgabe, dass das Grundstück an der Bundesstraße liegen muss, verdeutlicht dass das notwendige Marktgebiet deutlich über die Gemeinde Boxberg/O.L. hinausgeht.

¹⁷ Bei Ansiedlungsabsicht fordern Genehmigungsbehörden die Erstellung einer ökonomischen und städtebaulichen Auswirkungsanalyse.

Verkaufsfläche zwischen 200 und 400 m² kann einen Umsatz zwischen ca. 0,7 und 1,2 Mio. € erzielen). Bezüglich des Einwohnerpotenzials und des Abstands zu filialisierten Wettbewerbern wäre für die Ansiedlung eines kleinflächigen Lebensmittelgeschäftes die Ortslage Klitten/Jahnen geeignet.

Tab. 8: Kaufkraftbindung in Boxberg/O.L. und theoretisches freies Umsatzpotenzial

	Einwohner (31.12.2021)	Kaufkraft- kennziffer (D=100)	Verbrauchsausgaben Nahrungs- und Genussmittel (in € p.a.)	Kaufkraftpotenzial Lebensmittel (in Mio. €)	Umsatz Lebensmittel (in Mio. €)	Kaufkraftbindung (in %)	theoretisches freies Umsatzpotenzial* (in Mio. €)
Boxberg/O.L.	4.281	89,3	2.513	9,6	6,1	64	3,5

*Nur mit Vollsortimentangebot denkbar (Supermarkt)

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2021; BBE|CIMA|MBResearch 2022, cima 2023

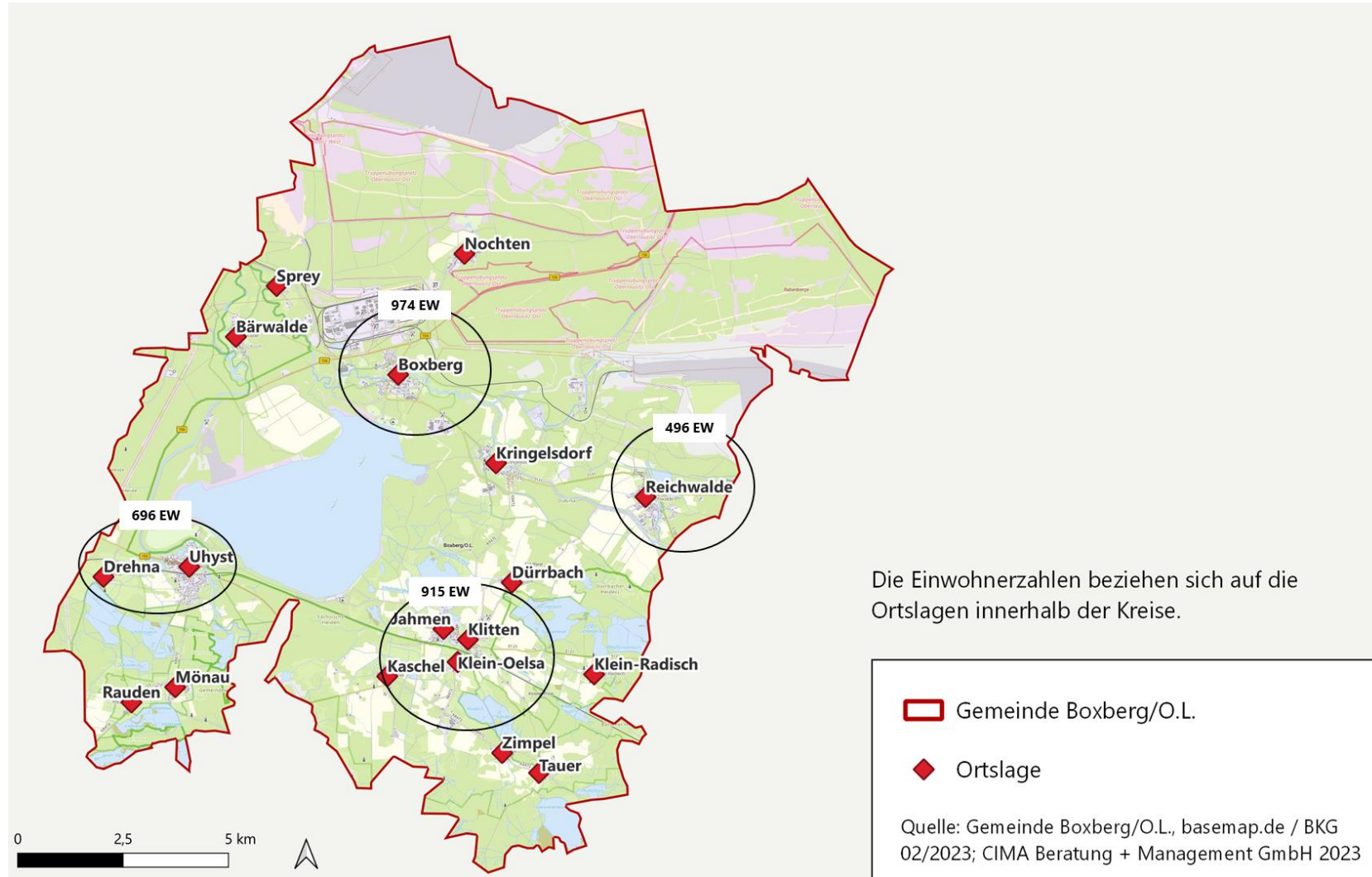
Tab. 9: Lebensmittelumsatz nach Betriebstypen und Verkaufsflächen

Betriebstyp	pot. Betreiber	mind. Verkaufsflächen- anforderung in m ²		Flächenleistungen in €/m ² VK		Gesamtumsatz in Mio. € p.a.		Lebensmittelumsatz in Mio. € p.a.	
		von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
Supermarkt	Filialisten: Rewe, Edeka	1.200	2.200	3.300	4.300	5,2	7,3	4,4	6,2
Lebensmitteldiscounter	Filialisten: Aldi, Lidl, Penny, Netto, ...	800	1.400	3.800	5.800	4,6	5,3	3,7	4,3

Hinweis: Die Flächenleistung nimmt mit der Verkaufsflächengröße ab, weshalb für die Umsatzermittlung die höchste Flächenleistung mit der niedrigsten Verkaufsfläche multipliziert wurde und umgekehrt.

Quelle: cima 2023

Karte 10: Einwohnerzahl nach Ortslagen (Standortpotenziale für Kleinflächenbetriebe)



10 Expertengespräche

Im Januar und Februar 2023 wurden **vier leitfadengestützte Experteninterviews** mit lokalen Akteur*innen geführt. Die insgesamt sieben Teilnehmenden wurden folgenden vier Interessengruppen zugeordnet: Vereine/Verbände, Lebensmittelhandwerk, Gastronomie, Erzeuger/Landwirtschaft. Die Interviewpartner*innen wurden von der Arbeitsgruppe und der cima ausgewählt. Je nach Verfügbarkeit der Teilnehmenden fanden die Gespräche online oder per Telefon und entweder allein oder in kleinen Gruppen ähnlicher Interessenvertreter*innen statt. Je nach Interessengruppe unterschied sich der Gesprächsleitfaden leicht. Die Leitfäden beinhalteten folgende **Themenbereiche**:

- Aktuelle Situation der Nahversorgung in Boxberg/O.L.
- Entwicklung der Betriebe und Hindernisse für Angebotserweiterungen
- Allgemeine Beobachtungen und Entwicklungen im Zeitverlauf
- Potenziale und Chancen, welche für die Nahversorgung in Boxberg gesehen werden

Die Methode der Experteninterviews erzeugt keine statistisch repräsentativen Schnittmengen, weshalb die nachfolgende Auswertung keine abgeschlossene Auflistung der möglichen Antworten auf die jeweiligen Fragestellungen darstellt. Experteninterviews lassen es dagegen zu, großen Einblick in verschiedene lokalspezifische Sichtweisen zu gewinnen und deren Wirkungszusammenhänge zu verdeutlichen.

Aktuelle Situation der Nahversorgung in Boxberg/O.L.

Das eigene **Kaufverhalten** der meisten Interviewpartner*innen orientiert sich an den nächstgrößeren Städten Hoyerswerda und Weißwasser/O.L. mit ihrem großflächigen **Vollsortimentsangebot**. Dies betrifft sowohl den privaten als auch den geschäftlichen Einkauf, da sich beide miteinander verbinden lassen. In Boxberg/O.L. selbst vorhandene Ein-/bzw. Verkaufsmöglichkeiten wurden zusätzlich zahlreich genannt. Hier fokussiert sich die Nennung auf die ansässigen Lebensmittelhandwerker, kleine Läden und mobile Verkaufswagen/Thekenfahrzeuge. Ergänzend haben die Einwohnenden und Besuchenden Boxbergs Zugriff auf Party- und Cateringservices der Lebensmittelhandwerker und Gastronomen, sowie Imbissangebote am See und in mobiler Form. Es gibt einen sporadischen Hofverkauf von Fleisch und die Möglichkeit, auf Nachfrage andere Lebensmittel von Erzeugern zu erwerben. Im Verlauf der letzten Jahre haben viele stationäre Läden und Filialen eine **Sortimentserweiterung** um ergänzende Grundnahrungsmittel angestrebt und in Teilen etabliert. Insgesamt spielt die Nahversorgung in Boxberg/O.L. jedoch eine untergeordnete Rolle und als Faustregel gilt: Je größer die individuelle Mobilität ist, desto besser ist der Zugang zur Nahversorgung.

Entwicklung der Betriebe und Hindernisse für Angebotserweiterungen

Unternehmer*innen im Bereich Nahversorgung reagieren auf den **demografischen Wandel** unterschiedlich, wodurch sich verschiedene Strategien entwickeln und alternative Vertriebswege getestet werden. Die Hemmnisse für neue oder alternative Vertriebswege liegen zumeist in demografischen/gesellschaftlichen Aspekten, an finanziellen Hürden oder in der fehlenden notwendigen Infrastruktur.

Die **Nachfrage** für lokale Angebote geht insgesamt zurück, sowohl durch die abnehmende Anzahl der Einwohnenden als auch deren steigende individuelle Mobilität mit zunehmender Reichweite. Durch den Bevölkerungsrückgang leiden die Unternehmen Boxbergs auch unter zunehmendem Personalmangel, welcher durch unattraktive Berufsbilder oder Verdienste zusätzlich verschärft wird. So können selbst bei Interesse und Nachfrage einige Angebote nicht geschaffen werden. Neben dem Rückgang der Nahversorgung ziehen sich auch **Dienstleistungen** aus dem ländlichen Raum zurück, was ehemals bestehende **Agglomerationseffekte und Frequenzbringer** wegfallen lässt.

Derzeit bestehen viele **Investitionsunsicherheiten** durch die Abhängigkeit landwirtschaftlicher Unternehmen von Fördermitteln und durch den sich fortsetzenden Krisenmodus. Letzterer verhindert das Nachvollziehen der Entwicklungen der letzten Jahre und darauf aufbauende Einschätzungen der Zukunft. Besonders die Gastronomen verzeichnen zusätzlich starke Schwankungen im Jahresverlauf und ein sog. ‚**Winter-Loch**‘ an Gästezahlen, Einnahmen und Öffnungszeiten. Die derzeit in ganz Deutschland zunehmend angespannte Finanzlage ist für die Unternehmer*innen in Boxberg/O.L. anhand steigender Kosten im Einkauf und mitunter fallenden Einnahmen im Verkauf spürbar. Hinzu kommt ein fortwährend bestehender Wettbewerbsdruck durch Angebote in den Nachbarorten oder in den größeren Städten.

Um zusätzliche Produkte in das eigene Sortiment aufnehmen zu können mangelt es oft an Verkaufsfläche und an der Umsetzbarkeit unter strengen Hygieneauflagen im Lebensmittelverkauf. Aus demselben Grund sind auch

der Aufbau mobiler Verkaufsstellen oder der Einbezug von Dienstleistungen in das eigene Unternehmen nicht umsetzbar. **Mindestbestellwerte** bei Zulieferern sind meist zu hoch, was Händler*innen vor Probleme bezüglich der Haltbarkeit und der eigenen **Lagerkapazitäten** stellt. Der Bezug von Produkten lokaler Produzent*innen ist für viele Betriebe keine Lösung, weil schlichtweg das **Angebot fehlt** (bspw. an Molkereiprodukten, Gemüse, Obst oder vorverarbeiteten Lebensmitteln).

Allgemeine Beobachtungen und Entwicklungen im Zeitverlauf

Im Lauf der Jahre haben sich verschiedene Entwicklungstendenzen abgezeichnet und prägen heute die Nahversorgung in Boxberg/O.L.. So ist die **Einkaufsorientierung** inzwischen klar auf die Städte Hoyerswerda und Weißwasser/O.L. gerichtet. Die in der Gemeinde vorhandenen Verkaufsstellen liegen **vereinzelt oder zu abgeschieden**, um Laufkundschaft anzuziehen. Ehemals stationär in den Ortslagen vorhandene Angebote wurden demnach zunehmend durch mobile Angebote mit dadurch größerem Einzugsgebiet ersetzt. Zusätzlich besteht meist eine **große Diskrepanz** zwischen den Ansprüchen an und Vorstellungen von einer (stationären) Einkaufsmöglichkeit und dem mit den Rahmenbedingungen in Boxberg/O.L. leistbarem Angebot im Sortiment und den Dienstleistungen. Die Unternehmer*innen innerhalb Boxbergs haben meist sehr spezialisierte Geschäftsmodelle, was einen gegenseitigen Austausch oft wenig zielführend erscheinen lässt. Mit Unternehmer*innen und Investor*innen von außerhalb entsteht ein zunehmender **Wettbewerb um Fläche**, sei es für Landwirtschaft, als Geldanlage oder für Erneuerbare Energien.

Auf der einen Seite werden Bevölkerungsteile ohne Zugriff auf ein Auto durch die mangelhafte ÖPNV-Verbindung zwischen den Ortsteilen noch weniger mobil. Auf der anderen Seite führen weite Wege, welche man ohnehin für die Arbeit/Dienstleistungen/soziale- oder Freizeitangebote auf sich nimmt, zum zeitgleichen **Abfluss von Kaufkraft**.

Potenziale und Chancen für die Nahversorgung in Boxberg/O.L.

Im **zunehmenden Tourismus** und dem Bärwalder See als Magnet für Ausflüge und Feierlichkeiten liegen nach Aussage der Interviewpartner*innen Potenziale für die Nahversorgung in Boxberg/O.L.. So könnte mithilfe der touristischen Kaufkraft das Angebot an Mittagstischen oder abendlichen Bar-/Kneipenangeboten ausgebaut werden. Insbesondere Tourist*innen bringen **regionalen Produkten** eine hohe Wertschätzung entgegen und akzeptieren dadurch auch höhere Preise. Ein weiterer Anknüpfungspunkt ist der **Regionalmarkt**, durch welchen sich vielleicht ein Marktmodell ähnlich der Marktschwärmerei initiieren ließe. In Boxberg/O.L. gibt es bereits Erzeuger*innen (von Fleisch, Fisch, Eiern...) welche noch sichtbar und ihr Angebot dadurch zugänglicher gemacht werden könnten. Durch die im ländlichen Raum bestehenden **engen persönlichen Kontakte** entstehen zumeist kurze Wege für Vernetzungen und Kooperationen und Hemmschwellen werden sehr niedrig gehalten. Im Bereich der Mobilität wird anerkannt, dass Boxberg/O.L. Raum für das Erproben neuer oder ergänzender ÖPNV-Angebote bietet und daraus Vorteile für seine Einwohner*innen generieren kann. Durch **E-Bikes** werden zunehmend auch längere Distanzen per Rad bewältigbar, was den fortschreitenden Ausbau der Radwege erfolgversprechend macht.

Insgesamt zeigte sich in den Experteninterviews eine nüchterne Einschätzung der Lage in Boxberg/O.L., welche jedoch nicht die Offenheit für das Erproben neuer Ideen und Projekte einschränkt. Die ansässigen Nahversorger*innen existieren unter hohem Wettbewerbsdruck, wodurch ihre Strategien den Herausforderungen zu begegnen sehr vielfältig sind.

11 SWOT-Analyse

Die Ergebnisse aus der Grundlagenanalyse, der öffentlichen Zukunftswerkstatt sowie der Expertengespräche wurden zu einer **Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Matrix** zusammengefasst (SWOT = engl. ‚Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats‘). Diese Bilanz wird bereits die künftigen zentralen Prioritäten aufzeigen und die Basis für die nachfolgenden Maßnahmenvorschläge sein.

Die SWOT-Analyse besteht aus zwei Ebenen: Die Stärken und die Schwächen beinhalten Faktoren, welche aus der Gemeinde Boxberg/O.L. heraus entstanden sind und vorliegen.

In der zweiten Ebene – der Betrachtung der Chancen und Risiken – werden die externen Einflüsse auf die Gemeinde einbezogen. Begünstigen Faktoren von außen die interne Struktur der Gemeinde, entstehen Chancen. Andererseits kann es auch Risiken geben, denen nach Möglichkeit entgegen gewirkt werden muss.

Während andere SWOT-Analysen meist für verschiedene Aspekte gesellschaftlichen Lebens in einem Ort erstellt werden, konzentriert sich diese ausschließlich auf Faktoren, welche Einfluss auf die Nahversorgung und Mobilität in Boxberg haben. Mit diesem Vorgehen wird die SWOT-Analyse schlank gehalten und die inhaltliche Relevanz für das Konzept sichergestellt.

Unter **Einbezug von Veränderungen und allgemeinen Trends** wird der Blick in die Zukunft gerichtet. Durch die Berücksichtigung von allgemeinen Entwicklungstrends entstehen aus dieser SWOT-Analyse heraus zentrale übergreifende Zielrichtungen und Handlungsempfehlungen.

Stärken

- Die Gemeinde hat zahlreiche **engagierte Einwohner*innen**, Gewerbetreibende und Initiativen.
- In der Lausitz gelegen bietet die Gemeinde mit dem Bärwalder See eine besondere, **touristisch attraktive, Naherholungsdestination**.
- Die Lausitz Energie Bergbau AG als Betreiberin des Kraftwerks ist **wichtige Arbeitgeberin** in der Gemeinde und für die Region.
- Es besteht ein vergleichsweise **gutes Radwegenetz** entlang der Hauptverkehrsstraßen, auch wenn dieses noch Lücken aufweist.
- Die Gemeinde verfügt über einen **Bahnanschluss** mit zwei Haltepunkten.
- Die **Kaufkraft** ist leicht überdurchschnittlich, bezogen auf den Landkreis.

Schwächen

- Die Siedlungsstruktur besteht aus zahlreichen und **dispers gelegenen Ortsteilen** mit weiten Wegstrecken.
- Es wird ein weiterer **Rückgang der Einwohnerzahl** prognostiziert.
- Bereits heute gibt es einen hohen Anteil **älterer Bevölkerungsgruppen** mit den damit zusammenhängenden Herausforderungen und Einschränkungen (u. a. Mobilität, Selbstversorgung).
- Bereits heute besteht ein **Mitarbeitermangel** bei Erzeugern und Einzelhändlern.
- Aufgrund der Überalterung ist ein weiterer **Rückgang der arbeitenden Bevölkerung** zu erwarten (Arbeits- und Fachkräftemangel).

- Es bestehen **geringe Agglomerationswirkungen** durch im Ort verteilte Betriebe in Einzellage.
- Umliegende Wettbewerbsstandorte und geringe Bevölkerungszahl **limitieren das Nahversorgungsangebot**.
- In der Gemeinde besteht **kein Lebensmittel-Vollsortimentsangebot**.
- Schwacher **Nahverkehr mit geringer Taktung**; nicht alle Ortslagen sind angeschlossen.
- Es besteht ein **eingeschränktes Angebot regionaler Produkte**.

Chancen

- Zunehmende Zahl an **Naherholungssuchenden** durch weitere Angebote am Bärwalder See möglich (Hotelplanung).
- Erhalt als **bedeutender Gewerbestandort** vorgesehen (lt. Regionalplanung; Green Carbon Kraftwerk Boxberg).
- **Lückenschluss im Radwegenetz** vorgesehen.
- Steigende **digitale Affinität** auch bei älteren Bevölkerungsgruppen.
- Zunehmende **Automatisierung** von Versorgungsangeboten.
- Zunehmende **Wertschätzung von Regionalität** und Spezialitäten.
- Zunehmende **Liefer- und Kleinstkonzepte** großer Handelsketten, auch im ländlichen Raum.
- Mögliche **Zuzugschancen** durch zunehmende Remote-Arbeit.
- Angebote vor Ort stärken **Resilienz und Sicherheitsgefühl** in Polykrisen.

Risiken

- Der demografische Wandel verstärkt den **regionalen und kommunalen Wettbewerb** um Einwohner*innen und Fachkräfte.
- Bundesweiter **Fachkräftemangel** in allen Sektoren.
- **Geringe Gewinnmargen** im Lebensmitteleinzelhandel erschweren Betriebsgründungen und Arbeitskräftegewinnung.
- Besonders **preissensible Kunden im Lebensmittelbereich**: Polykrisen wirken sich vor allem negativ auf den Absatz von regionalen und Bio-Produkten aus.
- Bestehende **Gewohnheiten im Einkaufs- und Mobilitätsverhalten** (Arbeitsplatzmobilität in große Wettbewerbsstandorte, Vollsortiment und One-Stop-Shopping) erschweren die Etablierung von Kleinflächenkonzepten.
- Bereits heute besteht eine hohe Kaufkraftbindung - neue Angebote werden **zulasten bestehender Angebote** erfolgen (Betriebsschließungen).
- Hohe **logistische und infrastrukturelle Herausforderungen** für den Handel mit Lebensmitteln (Kühlung, Wasser, Hygiene, Schlachtung etc.).
- Strukturwandel mit **Ende der Braunkohleverstromung**.

12 Nahversorgungs- und Erreichbarkeitskonzept für die Gemeinde Boxberg/O.L.

Auf Basis der **Bestands- und SWOT-Analyse**, der Gespräche mit den **Expert*innen** sowie der Beteiligung der **Bürgerschaft** der Gemeinde Boxberg/O.L. ergeben sich konkrete Handlungsmöglichkeiten, um zielgerichtet Maßnahmen zur Verbesserung der Nahversorgung und Erreichbarkeit umzusetzen bzw. zu erproben. Die Grundlage des Maßnahmenkataloges bildet neben den Ergebnissen der Analyse vor allem die Beteiligung der Bewohnerschaft. An dieser Stelle möchten wir uns daher nochmals herzlich für das große Interesse und Engagement bedanken.

Die Maßnahmen und Projekte sind den Bereichen Nahversorgung und Erreichbarkeit/Mobilität zuzuordnen:

Maßnahmen zur Verbesserung der Nahversorgung

- 24/7-Markt (mit o. ohne Verkaufspersonalzeiten)
- Dorf-/Genossenschaftsladen
- Stärkung des Natur- und Regionalmarktes
- Lebensmittelautomat / Automatenladen
- Lager- und Verteilstation
- Unterstützung der Gewerbetreibenden in Einzelhandel und Gastronomie bei der Sortimentsausweitung

Maßnahmen zu Verbesserung der Erreichbarkeit von Nahversorgungsstandorten

- Bürgerbus
- Mitfahrbänke
- Mitfahrapp/Einkaufsapp

- Bürgerschaftliches Carsharing / Lastenradsharing
- Lückenschluss Radwegenetz

Im Maßnahmenkatalog ab Seite 60 werden alle Projekte und erste Handlungsansätze ausführlich beschrieben, zuständige Akteur*innen benannt und Standortempfehlungen gegeben.

12.1 Räumliche Maßnahmenübersicht

Karte 11, S. 57 zeigt die **Maßnahmen nach Ortslagen**. Hierbei handelt es sich um **Empfehlungen**. Grundsätzlich stehen und fallen alle **Nahversorgungsangebote** (Lebensmittelgeschäft, Automat, ...) – auch geförderte oder mit hohem ehrenamtlichen Einsatz geführte - mit dem eingebrachten **Unternehmergeist** (u. a. Kenntnis für Markt- und Kundenverhalten, Servicegedanke, Marketing). Sollten sich Gewerbetreibende und andere Akteure innerhalb der aktiven Bürgerschaft für weitere oder andere Standorte oder Maßnahmen einsetzen, ist das durchaus im Sinne des Konzeptes zur Verbesserung der Nahversorgung. **Aus diesem Grund ist die Lage der Signaturen auch nur als grobe Orientierung zu betrachten.**

Grundsätze bei der Standortwahl von Maßnahmen

Einige Maßnahmen haben **keinen konkreten Raumbezug** (digitale Anwendungen) und werden entsprechend für alle Ortsteile Boxbergs wirksam.

Maßnahmen mit **konkreten Standorten** benötigen – unabhängig von ihrer Größenordnung - ein gewisses Bevölkerungspotenzial und eine sich

daraus ergebende Grundfrequenz (fußläufig, PKW), so dass vor allem in größeren Ortslagen mehrere Maßnahmen möglich sind, und die Maßnahmenzahl mit geringer werdender Einwohnerzahl abnimmt. Das mag im Sinne des Konzeptgedankens widersprüchlich erscheinen, aber die **Konzentrationsprozesse**, welche zur Ausdünnung der Versorgungsangebote in geringer besiedelten Ortslagen führen, können aufgrund absatzpolitischer Erfordernisse nicht gänzlich umgekehrt werden.

Grundsätzlich bietet es sich an, zunächst erprobte Konzepte in der Gemeinde Boxberg zu etablieren. D.h. im Falle eines **stationären Lebensmittelangebotes** (z. B. 24/7-Markt, Dorfladen) sollten zunächst Anfragen an etablierte Betreiber von Kleinflächenkonzepten (24/7-Märkte) gestellt werden. Diese kennen das Kundenverhalten und prüfen die Standortvoraussetzungen, um einen auskömmlichen Betrieb gewährleisten zu können. Aufgrund des Bevölkerungspotenzials (s. Karte 10, S. 49) wird für einen stationären Lebensmittelanbieter eher die Lage um Klitten/Jahmen in Frage kommen. In Uhyt besteht darüber hinaus auch ein direkter Bundesstraßenanschluss, was den Ort auch für **filialisierte Lebensmittelmärkte** (insb. Lebensmitteldiscounter) interessant macht. **Hier ist zu beachten, dass aufgrund dieser guten Anbindung erhebliche Kaufkraft aus benachbarten Orten gebunden wird und es auch zu unverträglichen Kaufkraftumlenkungen aus dem bestehenden Nahversorgungsstandort im Kernort Boxberg (LIDL) kommen kann.** Bei Ansiedlungswünschen entsprechender Betreiber muss eine **ökonomische und städtebauliche Auswirkungsanalyse** erstellt werden. **Verträglicher ist in jedem Fall die Etablierung eines kleinen Lebensmittelgeschäftes.** Aufgrund des **Bevölkerungspotenzials in Jahmen/Klitten** und den nahe gelegenen Ortslagen sieht die cima hier das größte Potenzial, auch wenn hier keine Anbindung an die Bundesstraße besteht. Gelingt es der ortsansässigen Bevölkerung **anderer Ortslagen** sich für ein kleinflächiges Lebensmittelgeschäft zusammenzuschließen, z. B. über ein genossenschaftliches Modell und/oder mit starkem ehrenamtlichen Einsatz, so sollten diese Bemühungen nicht verhindert und nach Möglichkeit unterstützt werden. (Zu

beachten ist das steigende unternehmerische Risiko mit der Anzahl der Angebote aufgrund des Wettbewerbs.)

Gleiches gilt im Prinzip auch für die **Erreichbarkeitsangebote**. Diese sollten zunächst an Orten mit höherer Bevölkerung und vorhandenen Angebotsagglomerationen getestet und evaluiert werden. Erst im Erfolgsfall sollten weitere Standorte geprüft werden.

Mikroräumliche Standortempfehlungen

Bei der Wahl von **Maßnahmenstandorten innerhalb von Ortslagen** ist nach Möglichkeit auf folgende Aspekte zu achten:

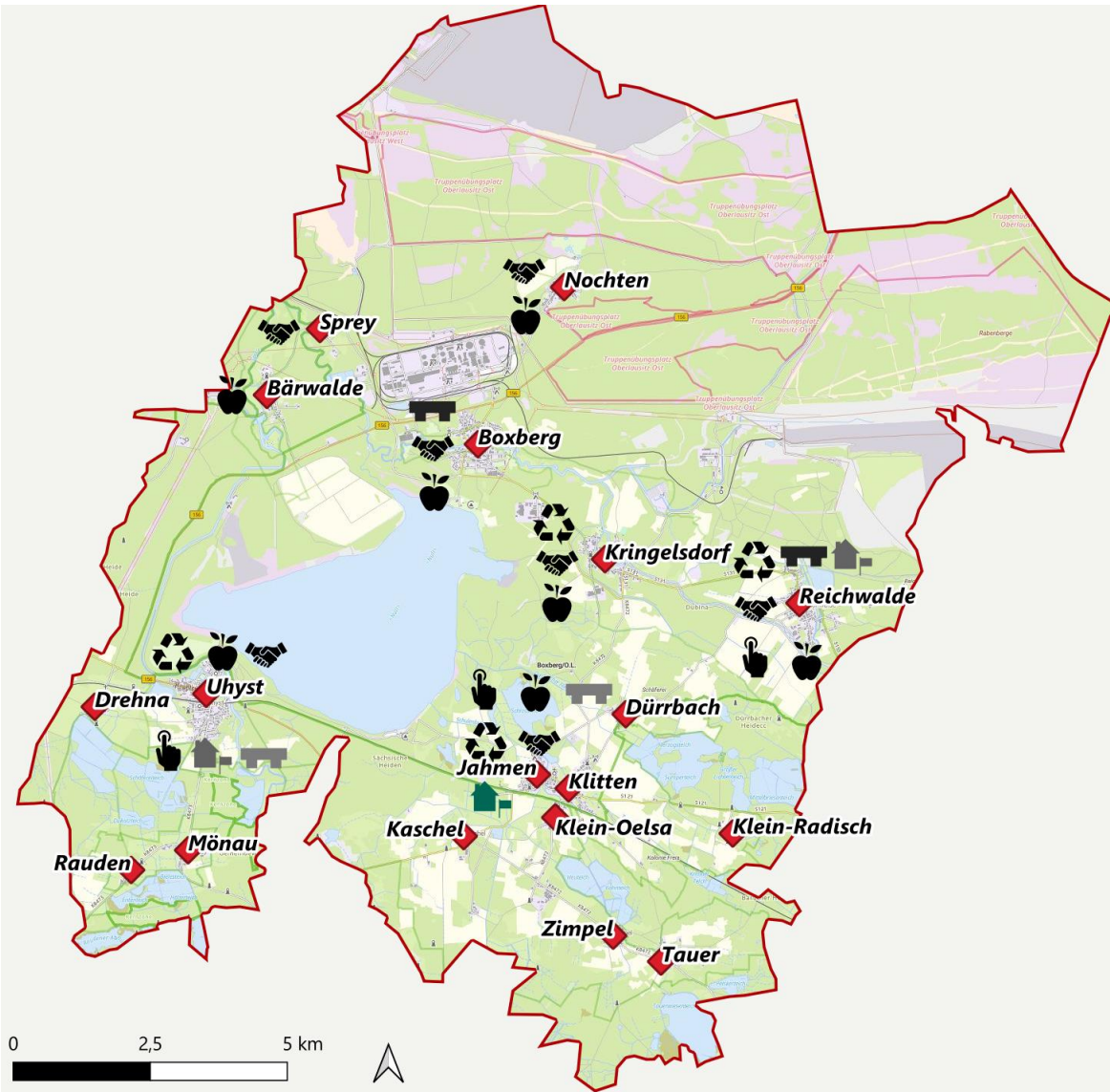
- verkehrsgünstige Lage an Hauptstraßen/Hauptdurchfahrtsstraßen (MIV und NMIV, ÖPNV-Anbindung)
- Nähe oder Bildung von Standortagglomerationen mit weiteren Einzelhandels-/ Dienstleistungsbetrieben

Öffentlichkeitsarbeit

Alle Projekte und Maßnahmen sollten von einer **intensiven Öffentlichkeitsarbeit** begleitet werden. Die Bürger*innen teilten während des Prozesses mit, dass man von bereits durchgeführten Maßnahmen in Boxberg sehr spät oder gar nicht erfuhr. Die Öffentlichkeitsarbeit ist essentiell, um Projekte und Initiativen bekannt zu machen und bietet auch die Chance, ergänzende oder anschließende Maßnahmen anzustoßen. Folgende Medien und Orte sollten/können hierfür genutzt werden:



- Gemeindehomepage
- Amtsblatt der Gemeinde Boxberg/O.L.
- Pressemeldungen
- Soziale Netzwerke der Gemeinde, Vereine und Initiativen
- Feste und Veranstaltungen (Infostände, Aufstellung/Präsentation des Bürgerbusses,...)
- Beschilderung/Transparente an Ortsein- und -ausfahrten
- Infokästen

Karte 11: Maßnahmen nach Standorten (Vorschlag)



Gesamtgemeinde: Mitfahrrapp/Einkaufsapp;
Bürgerbus

Bedarfsorientiert: Bürgerschaftliches Carsharing,
Lastenradsharing; Lückenschluss Radwegenetz

-  Ortslage
-  24/7-Markt oder Dorfladen (Empfehlung cima)
-  24/7-Markt oder Dorfladen (ggf. möglich)
-  Natur- und Regionalmarkt
-  Mitfahrbank (Testverbindung)
-  Mitfahrbank (ggf. möglich, wenn Lebensmittelbetrieb vorhanden)
-  Lager- und Verteilstation
-  Lebensmittelautomat/ Automatenladen

Quelle: basemap.de / BKG 02/2023; CIMA Beratung + Management GmbH 2023

12.2 Handlungsprogramm

Im nachfolgenden **Handlungsprogramm wird ein Vorschlag zur Maßnahmenpriorisierung** gegeben. Im Detail werden die einzelnen Maßnahmen dann im **Kap. 12.3 Maßnahmenkatalog ab S. 60** beschrieben.

Priorität 1

Das Potenzial für die Ansiedlung mehrerer stationärer Lebensmittelbetriebe ist in Boxberg/O.L. äußerst gering, so dass die in Karte 11 gezeigten verschiedenen Standortmöglichkeiten nicht bedeuten, dass auch in jedem Potenzialstandort ein Betrieb etabliert werden kann. Ziel ist deshalb zunächst die Schaffung **eines neuen stationären Lebensmittelgeschäftes** in der Gemeinde Boxberg/O.L. Welcher Standort und welches Konzept am Ende realisierbar ist, kommt auf die Standortvoraussetzungen an (z. B. Fläche-/Immobilie, Lage, Frequenz) und das Engagement der Bevölkerung vor Ort (z. B. Genossenschaftsanteile, ehrenamtlicher Einsatz, Einkaufsverhalten).

Ein **filialisierte Lebensmitteldiscounter** mit Anbindung an die Bundesstraße ist in der Gemeinde immer wieder Thema. Hierfür steht besonders die Ortslage Uhyst im Fokus. Ein Lebensmitteldiscounter mit einer Verkaufsfläche von 800 m² und mehr wird erhebliche Kaufkraft aus benachbarten Gemeinden abziehen. Dies führt dazu, dass hier ebenfalls die Chancen für die Etablierung alternativer Nahversorgungsangebote sinken. Für die Gemeinde Boxberg/O.L. besteht darüber hinaus das Risiko einer deutlichen Kaufkraftumlenkungen innerhalb der Gemeinde, insbesondere aus dem Kernort mit dem hier ansässigen LIDL Lebensmitteldiscounter. In jedem Fall ist bei entsprechenden Ansiedlungsbegehren eine Auswirkungsanalyse abzufordern.

Priorität 2

Bei dem Regionalmarkt und dem Bürgerbus handelt es sich um bereits laufende oder beschlossene Projekte. Sie sind zu Stärken und durch eine ausgeprägte Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

Priorität 3

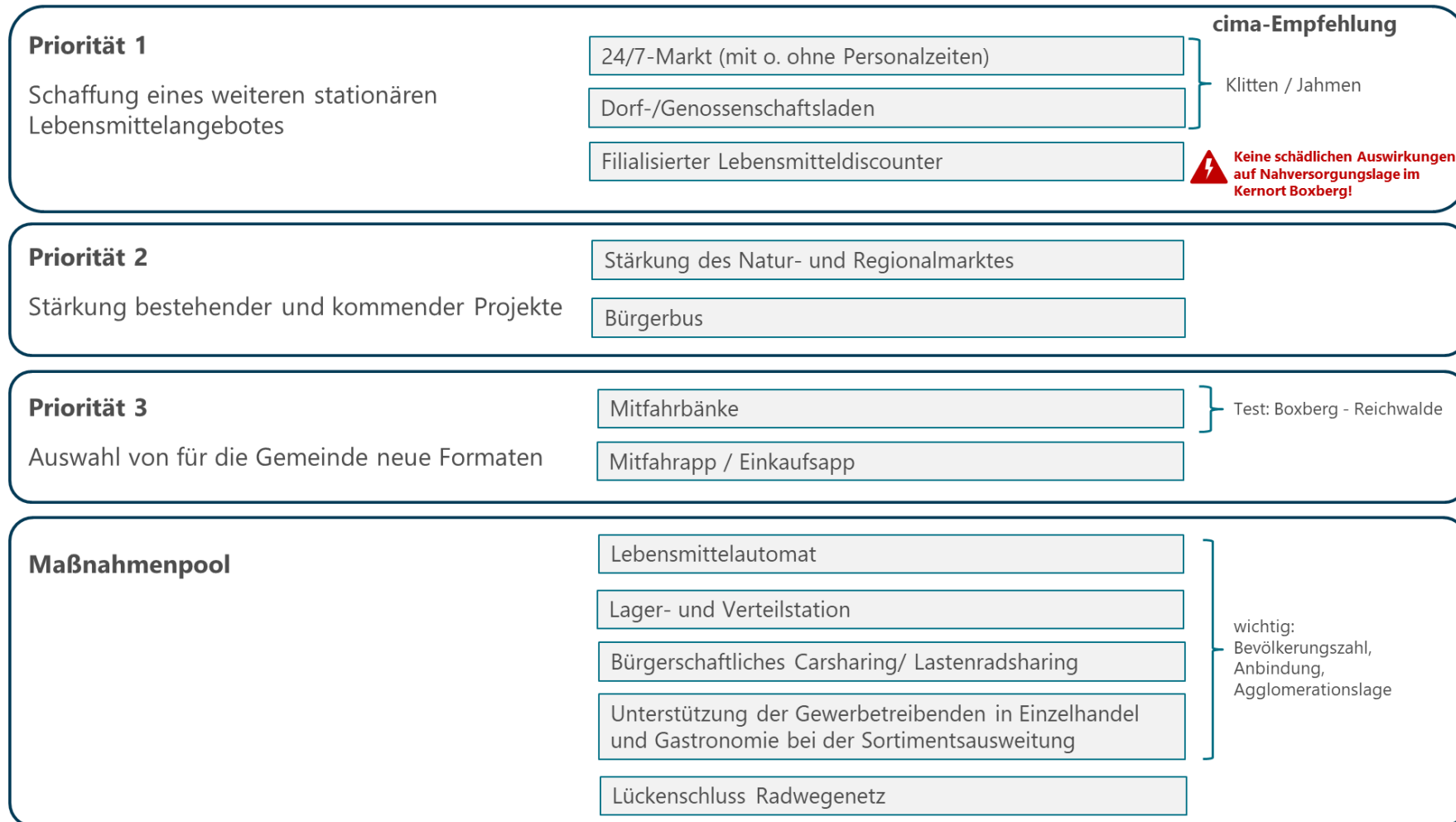
Im Rahmen des Konzeptes sollen auch für die Gemeinde **neue Methoden und Formate** getestet werden. Sowohl die Mitfahrbank als auch die Mitfahr- oder Einkaufsapp **setzen in hohem Maße auf soziales Engagement und Nachbarschaftshilfe** innerhalb der Gemeinde. Erfolg oder Misserfolg beider Projekte können hier ein Anzeiger für das Maß des Problembewusstseins bzw. des empfundenen Problemdrucks sein.

Maßnahmenpool

Im Maßnahmenpool werden weitere Projekte aufgelistet, die sich aus der Analyse und den Beteiligungsformaten ergeben haben.

Für alle aufgeführten oder auch nicht aufgeführten Maßnahmen gilt: sollten sich Akteure innerhalb der aktiven Bürgerschaft Boxbergs für weitere oder andere Maßnahmen zur Verbesserung der Nahversorgung und Mobilität einsetzen, ist das durchaus im Sinne des Konzeptes zu verstehen und nach Möglichkeit zu unterstützen.

Abb. 13: Handlungsprogramm



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2023

12.3 Maßnahmenkatalog

Der nachfolgende Maßnahmenkatalog beschreibt alle genannten Maßnahmen im Detail. Er gliedert sich nach den Prioritäten des Handlungsprogramms.

12.3.1 Priorität 1

24/7-Markt

Beschreibung:

Ein 24/7-Markt ist ein Kleinflächenkonzept, welches rund um die Uhr zugänglich ist und mit geringem Personaleinsatz betrieben werden kann. Je nach Konzept ist in den Märkten stundenweise Verkaufspersonal im Markt anwesend oder der Markt läuft vollständig ohne Verkaufspersonal, nur mit Teams für Reinigung und Bestückung. Hierfür existieren bereits filialisierte Konzepte. Vorteilhaft bei diesen ist, dass die Unternehmen bei positiver Standortprüfung Bau, Umbau sowie Betrieb planen und organisieren.

Vor dem Hintergrund der ermittelten eingeschränkten Umsatzpotenziale in der Gemeinde Boxberg/O.L. bietet ein 24/7-Markt eine adäquate Möglichkeit, das Nahversorgungsnetz zu ergänzen, ohne Hauptwettbewerber in oder außerhalb der Gemeinde zu gefährden. Allerdings ist damit zu rechnen, dass kleinere Betriebe in der Ortslage durch die Ansiedlung eines solchen Marktes möglicherweise schließen. Dies umso mehr, wenn der Betrieb bereits heute nicht mehr den aktuellen Markterfordernissen entspricht.

Standortempfehlung: Klitten/Jahmen

Die Ortslagen Klitten/Jahmen bieten sich als Standort für einen 24/7-Markt an, da diese am weitesten von dem Lidl Lebensmitteldiscounter als Hauptwettbewerber in der Ortslage Boxberg entfernt liegen und darüber

hinaus die höchste Einwohnerzahl im Nahbereich aufweisen (vgl. Karte 10, S. 49).

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung: Kontaktaufnahme mit den Anbietern von 24/7-Konzepten. Einige prominente Anbieter werden nachfolgend aufgeführt:

Bei „Emmas Tag und Nacht-Markt“ gehört der Markt der Gemeinde und wird an die Gesellschaft für 20 Jahre verpachtet. Auf rund 100 m² werden ca. 1.800 Artikel angeboten. (Der Betrieb befindet sich aktuell in einem Insolvenzverfahren).

„Tante M“ kommt ursprünglich aus Baden-Württemberg. Mittlerweile gibt es aber auch Läden in Bayern, weitere Läden sind in Rheinland-Pfalz sowie Nordrhein-Westfalen geplant. Auf einer Fläche von 100 m² werden rund 1.200 Artikel angeboten.

„Tante Enso“ weist eine hybride Stellung auf, da hier werktags der Markt für einige Stunden mit Personal besetzt ist, was bei anderen Betreibern (z. B. Emmas Tag und Nacht) nicht der Fall ist. Dies kann vor allem für ältere Kunden angenehm sein. Voraussetzung ist, dass die Einwohner*innen mind. 300 Genossenschaftsanteile kaufen müssen. Die Gemeinden müssen einen vorgegebenen Marketingplan zur Initiierung des Prozesses erfüllen. Auf etwas größerer Fläche (auch Bestandsgebäude können genutzt werden) werden ca. 3.000 Artikel angeboten. Die Mindesteinwohnerzahl beträgt 1.000 Einwohner im Umfeld, was für den Standort Jahmen/Klitten bereits kritisch sein kann. „Tante Enso“ verzichtet konsequent auf Fördermittel und trifft innerhalb von 8 Wochen eine Entscheidung für oder gegen einen Standort.

Auch filialisierte Supermarktbetreiber wie Rewe und Edeka testen 24-7-Konzepte, allerdings bislang überwiegend in städtischen Räumen. Es ist zu empfehlen, hier das Marktgeschehen zu beobachten. Ggf. kann Kontakt mit

den Regionalgesellschaften aufgenommen werden. Grundsätzlich sind auch Franchise-Lösungen denkbar: wenn die Märkte über Einzelhandelsketten mitbetrieben werden, sind sie meist an einen naheliegenden Markt angeschlossen. Der Besitzer bzw. die Angestellten aus diesem Markt sind auch für den 24-Stundenmarkt zuständig (wie bspw. bei Josefs Nahkauf Box oder der Smart Box).

Akteur*innen: Betreiber, Bürgermeister, engagierte Einwohnerschaft

Kostenrahmen: 300.000 € - 600.000 €

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050
- OEK Klitten, Jahmen und Uhyst

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- CIMA Institut für Regionalwirtschaft 2023: Potenzialstudie zur Sicherung der Nahversorgung durch 24-Stundenmärkte in Nordthüringen (noch nicht veröffentlicht)
- www.tagundnachtmarkt.de
- www.myenso.de
- www.tante-m.shop

Dorf-/Genossenschaftsladen

Beschreibung:

Dorfläden sind Kleinflächenkonzepte in ländlichen Räumen. Das bürgerschaftliche Engagement steht hier im Mittelpunkt und ist entscheidend für den Erfolg eines solchen Ladens. Die Geschäftsführung und auch die Personalzeiten vor Ort erfolgen oft auf ehrenamtlicher Basis. Die Anzahl der Dorfläden ist in Deutschland rückläufig, es entstehen aber immer wieder neue und gute Konzepte. Meist werden die Läden als Verein oder Genossenschaft organisiert. Dorfläden, die als Multifunktionsläden ergänzende Dienstleistungsangebot haben, können ein wichtiger gesellschaftlicher Treffpunkt werden.

Standortempfehlung: Klitten/Jahmen

Aus betrieblicher Sicht bietet sich auch hier die Ortslage Klitten/Jahmen an, da hier das Einwohnerpotenzial am größten ist. Bei entsprechendem Engagement vor Ort sind auch andere Ortslagen wie Uhyst oder Reichwalde denkbar.

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung: Wir empfehlen die Kontaktaufnahme mit Herrn Wolfgang Gröll, Gründer und Vorstand des Bundesverbands der Bürger- und Dorfläden in Deutschland e.V. Die Webpräsenz des Vereins bietet kostenlose Gründerseminare, Fachvorträge und Online-Stammtische. Darüber hinaus gibt es für Mitglieder Weiterbildungsmöglichkeiten im Rahmen der „Dorfladen Akademie“.

Die Gemeinde kann weiterführende Untersuchungen beschließen. Eine Machbarkeitsuntersuchung besteht im Wesentlichen aus einer Angebots- und Nachfrageanalyse, Haushaltsbefragung, Potenzial- und Tragfähigkeitsanalyse, Standortsuche und -bewertung.

Akteur*innen: Eigentümer*innen, Gewerbetreibende, Betreiber*innen, Gutachter*innen, Gemeinde Boxberg/O.L., ggf. Fördermittelgeber (z.B. LEADER)

Kostenrahmen: ab 200.000 € (je nach Verkaufsflächengröße, Personaleinsatz)

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050
- OEK Klitten, Jahmen und Uhyst

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- <http://dorfladen-netzwerk.de/>
- Dorfladen „Altes Gut“: www.sondershaeuser-bildungsverein.de/
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie 2019: [Der Dorfladen in Bayern. Leitfaden für Gründung und Betrieb](#) (PDF)

Förderung/Zuschüsse:

- Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR)
- LEADER
- Modell- und Demonstrationsvorhaben "LandVersorgt – Neue Wege der Nahversorgung in ländlichen Räumen" des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL)

12.3.2 Priorität 2

Stärkung des Natur- und Regionalmarktes in Boxberg/O.L.

Beschreibung:

Im Jahr 2022 wurde auf Initiative des Vereins „Perspektive Boxberg/O.L. e.V.“ ein Natur- und Regionalmarkt etabliert. Einmal im Monat werden hier in wechselnden Ortslagen der Gemeinde regionale Produkte angeboten. Ziel ist es, die regionale Wertschöpfungskette auf- und auszubauen und lokale und regionale Erzeuger sichtbarer zu machen.

Die geeignete Standortwahl gestaltet sich in Teilen schwierig, da die Ortslagen nicht über entsprechende Plätze verfügen. Darüber hinaus fehlt es in einigen Ortslagen auch an notwendigen Medienanschlüssen.

Die Sortimentsauswahl wird aktuell von Non-Food-Artikeln geprägt. Das Frischeangebot ist noch eingeschränkt. Im Experteninterview beklagten die Erzeuger*innen die geringe Vielfalt regionaler Produkte in der Region. Mit diesem Umstand sieht sich dementsprechend auch der Natur- und Regionalmarkt in Boxberg/O.L. konfrontiert.

Insgesamt präsentiert sich der Markt jedoch hochwertig mit einem außergewöhnlichen Grad an Individualität. Die Qualität gilt es zu sichern bzw. langfristig weiter auszubauen. Hierzu sind gezielt weitere Markthändler*innen für eine Präsenz auf dem Markt zu gewinnen und der Ausbau von Medien sinnvoll.

Standortempfehlung: Bärwalde, Boxberg, Klitten/Jahmen, Kringelsdorf, Nochten, Reichwalde, Uhyst

Die Standortempfehlungen umfassen Ortslagen mit einer Einwohnerzahl ab ca. 150 Menschen. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob geeignete Flächen vorhanden sind.

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung: Insbesondere bei geeigneten Standorten und Medienanschlüssen benötigt der Regionalmarkt Unterstützung.

In Bezug auf die Händlerakquisition nutzt die „Perspektive Boxberg/O.L. e. V.“ bereits ihre bestehenden Netzwerke, Direktansprache sowie Werbung auf der wochenmarkteigenen und städtischen Webseite.

Akteur*innen: Gemeinde Boxberg/O.L., Perspektive Boxberg/O.L. e. V., Gewerbetreibende/Erzeuger*innen/Gastronomen

Kostenrahmen: ca. 10.000 € (Sachkosten Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Werbetafeln)

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050
- OEK Klitten, Jahmen und Uhyst

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- Land(auf)Schwung-Projekt "Mobiler Wochenmarkt": <https://www.bmel.de/SharedDocs/Praxisbericht/DE/laendliche-Regionen/wittmund-mobiler-wochenmarkt-las.html>

Fortsetzung des Bürgerbus-Angebotes

Beschreibung:

Ergänzend zum bestehenden ÖPNV-Angebot lief vom 30.11.2021 bis 31.03.2022 das Pilotprojekt Bürgerbus Boxberg mittels großen Engagements des Vereins Perspektive Boxberg/O.L. und dem Einsatz von Fördermitteln. Der Bürgerbus fuhr immer dienstags zu einer an die Öffnungszeiten angepassten Uhrzeit aus den Ortsteilen in den Kernort und zwei Stunden später wieder zurück. Der Bürgerbus konnte alle 18 Ortsteile mit dem Kernort Boxberg verbinden, wo alle notwendigen Grundversorgungseinrichtungen (Supermarkt, Arzt, Sparkasse etc.) vorzufinden sind. Entgegen gesetzt zu den Lieferdiensten liegt hier das Prinzip zugrunde, die Bürger*innen zur Versorgungseinrichtung zu transportieren. Durch die kurze Laufzeit nutzten das Angebot nur wenige Bürger*innen, welche es jedoch sehr positiv bewerteten. Eine detaillierte Auswertung der Projektlaufzeit liegt vor, so dass das Konzept entsprechend angepasst und noch einmal aufgelegt werden kann. Im Herbst 2022 wurde für die Fortsetzung des Projektes eine Vorhabensanmeldung bei FR Regio „Ergänzungsverkehr im ländlichen Raum“ getätigt. Mittlerweile besteht eine Förderzusage seitens des SMR (Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung).

Standortempfehlung: Gesamtgemeinde

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung:

Vorbereitungsphase: Klärung der Linienführung, Fahrzeugtyp (konventionell oder e-Antrieb), Fahrplan, Buchungsmöglichkeiten, Tarifeinbindung.

Realbetrieb: Fahrerschulungen, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing.

Regelmäßige Evaluierungen und jährlich stattfindende Mobilitätstage.

Akteur*innen: Clusterregion (Boxberg/O.L., Krauschwitz, Rietschen, Kodersdorf, Neißbeue, Horka, Schöpstal), Verkehrsverbund ZVON und OVO, Ehrenamtliche

Kostenrahmen:

- Je nach Modell entstehen Kosten für die Fahrer*innen, das Fahrzeug und eine Buchungs-/Organisationsplattform oder Instanz.
- Die Deckung der Kosten kann zum Teil über Ticketpreise, hauptsächlich jedoch über Förderungen realisiert werden.

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050
- Modellregion Bautzen/Görlitz
- Strategische Schwerpunkte LK Görlitz
- SEKo Boxberg/O.L.
- OEK Klitten, Jahmen und Uhyst
- Verkehrskonzept Bärwalder See

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- Perspektive Boxberg e. V.: <https://perspektive-boxberg-ol.de/daseinsvorsorge.html>
- Evaluierung Bürgerbus Boxberg O.L. 2022
- Ähnliches Konzept: Bürgerrufauto <https://www.buergerbus-bw.de/angebotsformen/das-buergerrufauto/>
- Erzmobil der Stadt Zwönitz: <https://smartcity-zwoenitz.de/erzmobil/>

12.3.3 Priorität 3

Mitfahrbänke

Beschreibung:

Bei einer Mitfahrbank handelt es sich um eine eigens dafür installierte Bank mit spezieller Beschilderung. Wer auf ihr Platz nimmt, signalisiert den Wunsch nach einer Mitfahrgelegenheit. Am Zielort befindet sich eine entsprechende „Rückfahrbank“. Der Erfolg solcher Mitfahrbänke hängt in hohem Maße von den begleitenden Kommunikations- und Marketingmaßnahmen ab. Das Sicherheitsgefühl sowohl der Fahrenden als auch der Mitfahrenden kann durch das Ausstellen von „Ausweisen“ erfolgen, auf denen sich die Beteiligten als Einwohner*innen der Ortslage identifizieren können.

Standortempfehlung: Boxberg (Lidl) – Uhyst oder Boxberg (Lidl) - Reichwalde

Wir empfehlen zunächst das Aufstellen zweier Bänke (Richtung und Gegenrichtung) zur Erprobung. Prinzipiell sind diese vor allem zwischen Ortslagen sinnvoll, die über keine oder nur sehr eingeschränkte ÖPNV-Verbindung verfügen. Da alle Ortslagen über eine Verbindung mind. im 2-Stunden-Takt verfügen, empfiehlt es sich zunächst eine Verbindung zu wählen, die auch über eine gewisse PKW-Frequenz verfügt. Diese sind an der Bundes- oder Staatsstraße zu erwarten.

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung: Wahl der Strecke und Prüfung der Mikrostandortlagen. Bewerbung der Maßnahme in den Ortslagen und sozialen Medien (ist die Bank fotogen/„instagrammable“, kann eine höhere Außenwirkung erzielt werden).

Akteur*innen: Gemeinde Boxberg/O.L., aktive Bürgerschaft

Kostenrahmen: ca. 5.000 € bis 10.000 € (Bank, Beschilderung, Wetterschutz, Marketing)

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- Hochschule RheinMain Wiesbaden/ Frankfurt University of Applied Sciences (Hg.): Erfolgsfaktor Mitfahrbank?! Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbanken, 2019.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): www.mobilitikon.de/massnahme/mitfahrbank

Mitfahrapp/Einkaufsapp

Beschreibung:

Die klassische Familien- und Nachbarschaftshilfe in Form von Mitfahrgelegenheiten oder Einkaufshilfen kann mit digitalen Vernetzungsangeboten ausgeweitet werden. Fahr- oder Mitbringgesuche können online gestellt werden, Fahrende können sich daraufhin melden. Das kann auch in Verbindung mit der Abholung bei Packstationen oder Click & Collect-Stationen erfolgen.

Zukünftig können solche Lösungen verstärkt genutzt werden, da die heute älter werdende Generation eine höhere digitale Affinität aufweist.

Standortempfehlung: Gemeinde Boxberg/O.L.

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung: Zunächst muss geprüft werden, welche digitale Plattform hierfür genutzt werden soll. Die App „Digitale Dörfer“ des Fraunhofer IESE bietet noch kein explizites Mitfahrmodul,

jedoch eine generelle Plattform für die dörfliche Vernetzung, in deren Rahmen auch solche Mitfahrgruppen etabliert werden können. Darüber hinaus entstehen neue Angebotsformate wie z.B. „Matchrider“.

Akteur*innen: Gemeinde Boxberg/O.L., aktive Bürgerschaft

Kostenrahmen: Variiert je nach Anbieter/Plattform. Grundnutzungsgebühr der Plattform Digitale Dörfer: 75 € monatlich, zuzüglich der Kosten für gewünschte Bausteine (meist unter 100 € monatlich mit einmaliger Einrichtungsgebühr)

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten: -

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- Fraunhofer IESE: www.digitale-doefer.de
- Match-Rider: www.matchrider.de

12.3.4 Maßnahmenpool

Lebensmittelautomat, Automatenläden

Beschreibung:

Verkaufsautomaten werden aufgrund des relativ geringen Aufwandes im Vergleich zu Dorf- oder Hofläden zunehmend häufiger aufgestellt. Die regionalen Erzeuger oder sonstige Gewerbetreibende können in diesen Automaten ihre Produkte selbst vermarkten. Diese Automaten können in nahezu beliebiger Zahl aufgestellt werden, so dass auch Automatenläden denkbar sind. Hier könnten sich auch mehrere Erzeuger*innen zusammenschließen und an geeigneter Stelle in zentraler Lage ihre Produkte verkaufen und Kosten senken.

Standortempfehlung:

Boxberg, Reichwalde, Klitten, Uhyst

Die Ortslagen Reichwalde und Uhyst sind aufgrund ihres geringen Einwohnerpotenzials weniger gut für die Ansiedlung eines Dorfladens oder 24/7-Marktes geeignet. Eine sinnvolle Ergänzung der Nahversorgung können hier Automaten oder gar Automatenläden sein. Wichtig ist, dass die Standorte möglichst zentral gelegen sind und eine gewisse Grundfrequenz am Standort vorhanden ist (benachbarte Einzelhandelsbetriebe, Gastronomie oder sonstige kundenorientierte Dienstleistungen).

Die notwendige Grundfrequenz bietet auch ein möglicher zukünftiger Dorfladen oder 24/7-Markt in Klitten sowie der bestehende Lebensmittel-discounter im Kernort Boxberg, so dass in Nahlage zu diesen bestehenden oder neuen Standorten eine Ergänzung durch Automaten durchaus sinnvoll sein kann.

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung: Interessenabfrage bei Erzeuger*innen, Gewerbetreibenden. Bevölkerungsumfrage zur Bedarfsprüfung.

Kontaktaufnahme mit Betreiber*innen/Anbieter*innen und Standortprüfung.

Akteur*innen: Erzeuger*innen/Gewerbetreibende, Betreiber*innen, Gemeinde Boxberg/O.L.

Kostenrahmen: 15.000 – 30.000 € je Automat

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- Regiomaat®: www.regiomaat.de
- Automatenladen „Lottis Einkaufsmarkt“: www.einkaufen-saalburg.de/
- Automatenladen „Herr Anton“: www.herr-anton.com

Unterstützung der Gewerbetreibenden in Einzelhandel und Gastronomie bei der Sortimentsausweitung

Beschreibung:

Bereits heute ergänzen Einzelhändler*innen ihr Kernsortiment um weitere Artikel. Um zusätzliche Produkte in das eigene Sortiment aufnehmen zu können, mangelt es jedoch oft an Verkaufsfläche und an der Umsetzbarkeit unter strengen Hygieneauflagen im Lebensmittelverkauf. Darüber hinaus verfügen Gewerbetreibende neben ihrem Kerngeschäft meist über wenig Kapazitäten für Prüfung, Einrichtung/Umbau und Marketing, um das Angebot zu erweitern.

Standortempfehlung: Boxberg, Uhyst, Sprey, Jahmen, Nochten, Kringelsdorf, Reichwalde, Klitten

Hier bieten sich Ortslagen mit ansässigen Gewerbetreibenden aus Einzelhandel und Gastronomie an.

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung: Interessenabfrage bei Gewerbetreibenden (Potenziale, Hemmnisse), aufsuchende Beratung, Vernetzung mit Erzeuger*innen/Hersteller*innen.

Akteur*innen: Gemeinde Boxberg/O.L., Perspektive Boxberg/O.L. e. V., Gewerbetreibende (Einzelhändler*innen, Gastronomen), Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer

Kostenrahmen: n. A.

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050
- OEK Klitten, Jahmen und Uhyst

Lager- und Verteilstation

Beschreibung:

Eine genossenschaftlich betriebene Lager- und Verteilstation kann die Versorgung mit einem Vollsortiment ermöglichen. Der Aufbau von Einkaufsgemeinschaften oder Foodcoop ermöglicht es, jenseits des gewerblichen Einzelhandels Waren zu günstigen Preisen zu beziehen. Durch den selbstbestimmten Ansatz können lokale Produkte in den Handel einbezogen und ein Wertschöpfungskreislauf aufgebaut werden. Idealerweise stellt ein flexibles Transportsystem sicher, dass Abholung oder Lieferung reibungslos und so einfach wie möglich ablaufen.

Standortempfehlung:

Klitten, Uhyst, Reichwalde/Kringelsdorf

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung:

Je mehr Mitglieder die Gruppe umfasst, desto weniger Aufwand entsteht für Einzelne und desto mehr Produkte und Serviceleistungen können angeboten werden – bis hin zu Lieferdiensten oder einem Mitgliederladen.

Erfolgsfaktoren: Klarheit über gemeinsame Ziele und Ansprüche an das Sortiment und die Verfügbarkeit, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit geeigneter Zulieferer/Erzeuger*innen, Aufbau langfristig stabiler und ausgeglichener Arbeitsstrukturen.

Es müssen geeignete Räume für eine Lager-/ Verteilstation gefunden werden, welche über Kühlmöglichkeiten, Parkplätze und ausreichende Sicherung verfügt. Hinzu kommt die Inbetriebnahme und Betreuung digitaler Bestellsysteme und Datenplattformen.

Bereits bestehende Netzwerke bieten eine Vielzahl an Hilfestellungen sowie OpenSource-Software.

Akteur*innen:

Ehrenamtliche Mitglieder, Erzeuger*innen/Zulieferer, Immobilieneigentümer*innen

Kostenrahmen:

- Je größer die Anzahl der Mitglieder und je höher deren Engagement ist, desto niedriger können die Kosten gehalten werden, welche neben den Preisen für die Waren für den Betrieb eines Lagers oder zusätzlicher Dienstleistungen anfallen.
- Möglicherweise Entschädigung für ehrenamtliche Hauptverantwortliche durch Ehrenamtsförderung

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050
- Regionales Vernetzungskonzept
- OEK Klitten, Jahmen und Uhyst

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- Vorstufe zur Verteilstation: Konzept Marktschwärmer: <https://marktschwaermer.de>
- Handbuch zum Aufbau einer Einkaufsgemeinschaft: <https://food-coop-einstieg.de/>
- Foodsoft - Software für die Bearbeitung von Sammelbestellungen <https://foodcoops.net/>

Bürgerschaftliches Carsharing/ Lastenradsharing

Beschreibung:

Sharing-Angebote funktionieren nach dem Grundprinzip „Teilen statt Besitzen“ und stellen individuell buchbare Fahrzeuge zur Verfügung. Wie in den meisten ländlichen Regionen sind die Einwohnenden stark auf den eigenen PKW angewiesen. Die meisten Haushalte besitzen aufgrund individueller Tagesabläufe auch Zweit- und Drittwagen, deren Zahl durch entsprechende Angebote reduziert werden könnte.

Der Aufbau eines Sharing-Angebotes kann den Einwohnenden eine individuelle Mobilität mit niedrigen Zugangshürden ermöglichen. Sowohl Car als auch Bikesharing-Angebote haben gegenüber dem herkömmlichen ÖPNV viele Vorteile hinsichtlich Flexibilität der Fahrzeiten und dem Komfort bei Güter-/Warentransport.

Standortempfehlung: Ergibt sich aus der Bürgerinitiative.

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung:

Ein Sharing-Angebot aufzubauen und zu betreiben erfordert eine Vielzahl ehrenamtlich Engagierter, welche wiederum einen großen Unterstützerkreis anwerben müssen und geeignete Datenplattformen brauchen.

Zu den Erfolgsfaktoren gehören: die passende Organisationsform, Vernetzung mit anderen Organisationen, große Präsenz vor Ort, Organisation und Verantwortungsübertragung unter den Verantwortlichen, geeignete Standorte und attraktive Stellplätze.

Je nach Organisationsform ist es möglich, das Angebot um (ehrenamtliche) Fahr- oder Lieferdienste zu erweitern.

Akteur*inne: Engagierte Bürger*innen, ggf. Drittanbieter von Software

Kostenrahmen:

- Je nach Modell, Bsp. Dorfmobil Barsikow: E-Auto mit ca. 3.000 € jährlichen Kosten, welche bei einem Nutzungstarif von 1,99 €/h + 10 ct/km und Einnahmen von ca. 53 €/Woche gedeckt werden können
- Einwerbung von Spenden/Mitgliedsbeiträgen
- Werbung auf dem Fahrzeug

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050
- Modellregion Bautzen/Görlitz
- Strategische Schwerpunkte LK Görlitz
- Regionales Energie- und Klimaschutzkonzept O.L.-Niederschlesien
- Radverkehrskonzeption LK Görlitz
- SEKo Boxberg/O.L.
- OEK Klitten, Jahmen und Uhyst
- Verkehrskonzept Bärwalder See

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- Leitfaden zum Aufbau eines Sharing-Systems: <https://www.internationales-verkehrswesen.de/leitfaden-zum-aufbau-eines-shared-mobility-angebots/>
- Bundesverband Carsharing: <https://carsharing.de/>
- Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote: <https://carsharing.de/verband/veroeffentlichungen/leitfaden-zur-gruendung-neuer-carsharing-angebote>
- Praxisbeispiel Dorfmobil Barsikow: <http://dorfmobil.barsikow.de/>
- Anbieter für Shared-Mobility-Software: <https://mobilesdorf.de/>
- Praxisbeispiel E-Radverleih: <https://www.dorfbeweger.de/>
- Leitfaden für Bike+Ride-Stationen: <https://www.aktivmobil-bw.de>

Lückenschluss Radwegenetz

Beschreibung:

Radwege ermöglichen ein sicheres, bequemes und schnelles Fahren über weite Strecken. Durch E-Räder und Lastenräder wächst die Reichweite, die Transportmöglichkeit und damit die Bedeutung des Radverkehrs auch auf dem Land und für die Alltagsmobilität. Die Gemeinde Boxberg/O.L. verfügt bereits über einige sehr gut ausgebaute Wege entlang der Hauptverkehrsachsen. Die Bedeutung des Radverkehrs im Tourismus (insbesondere in der Oberlausitz) ist allgemein anerkannt. Um das Rad als Verkehrsmittel noch alltagstauglicher zu machen steht der Lückenschluss zwischen mehreren Radwegeabschnitten aus. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Görlitz bietet hierfür eine gute Grundlage. In diesem Konzept beziehen sich die Maßnahmen 3018, 4057, 3050, 3001, 2004, 1025, 1026, 3016, 4010, 4011, 2026, 2025, 3015, 2054, 4012, 2024, 2055 und 2089 auf Streckenabschnitte im Gemeindegebiet. Aufbauend auf diesen Maßnahmen, welche ein gut befahrbares Hauptnetz durch Boxberg schaffen, könnten noch kleinere Teilabschnitte und Verbindungen angegangen werden. Der

Lückenschluss im Radwegenetz beinhaltet zudem den Ausbau der Abstellanlagen, was sich mit Maßnahmen zur Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln (Bahn-Auto-Rad), zur Verbindung von touristischen Orten (Bärwalder See – Findlingspark) und dem Aufbau von Sharing-Angeboten verknüpfen ließe.

Standortempfehlung: Siehe Radverkehrskonzeption LK Görlitz

Erste Handlungsansätze zur Umsetzung:

Die Gemeinde Boxberg/O.L. und die dort lebenden Interessenvertreter*innen können die Umsetzung der Radverkehrskonzeption des LK Görlitz beständig einfordern. Im Einzelfall gilt es Besitz- und Nutzungsrechte zu überarbeiten, wobei die Gemeinde als Vermittlerin auftreten kann.

Der Bau von Abstellanlagen kann parallel zum Bau der Radwege verfolgt werden, wofür geeignete Standorte ermittelt werden müssen und Förderungen in Anspruch genommen werden können.

Akteur*innen: Gemeinde Boxberg/O.L., Landkreis Görlitz, Freistaat Sachsen, Interessenvertreter aus Tourismus und Alltagsradnutzung, Drittanbieter für den Bau/die Pflege von Radwegen und Abstellanlagen

Kostenrahmen:

- Ein Meter Radweg kostet durchschnittlich 250 €, welche je nach evtl. Zulagen durch Fördergelder und der Verteilung untereinander auf die Baulastträger zukommen.
- Förderung durch den Freistaat Sachsen oder das Bundesprogramm Stadt und Land möglich.

Bezug zu vorhandenen Planungen und Konzepten:

- Entwicklungsstrategie Lausitz 2050

- Modellregion Bautzen/Görlitz
- Strategische Schwerpunkte LK Görlitz
- Regionales Energie- und Klimaschutzkonzept Oberlausitz-Niederschlesien
- Radverkehrskonzeption LK Görlitz
- SEKo Boxberg/O.L.
- OEK Klitten, Jahmen und Uhyst
- Verkehrskonzept Bärwalder See

Weiterführende Informationen/Hilfestellung:

- Radverkehrskonzeption LK Görlitz
- Informationsseite des Freistaates Sachsen: <https://www.mobilitaet.sachsen.de/rad-3980.html>
- ADFC-Informationsmaterial: <https://www.adfc.de/veroeffentlichung/adfc-booklet-so-geht-verkehrswende>

13 Quellenverzeichnis

- ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (Hg.): *So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr*, 2018, Berlin. URL: <https://www.adfc.de/veroeffentlichung/adfc-booklet-so-geht-verkehrswende> (Zugriff: 08.03.2023).
- Alcocer et al 2018: *Electric Vehicles in Rural Demand-Responsive Systems: Findings of Two Demand Responsive Transport Projects for the Improvement of Service Provision*.
- Baugesetzbuch (BauGB): vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), letzte Änderung durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6).
- Baunutzungsverordnung (BauNVO): vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), letzte Änderung durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6).
- Bundesagentur für Arbeit: *Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Arbeitsmarkt kommunal*, 2022, Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit: *Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Analytik der Statistik, Arbeitsmarkt in Sachsen*, 2022, Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit: *Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarkt in Zahlen, Gemeindedaten, 2015-2021*, Nürnberg.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): *Mobilikon, Mitfahrbank*, 2023. URL: www.mobilikon.de/massnahme/mitfahrbank_ (Zugriff: 08.03.2023).
- Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL): *Praxisberichte, Mobiler Wochenmarkt versorgt die Dörfer und fördert das Miteinander im Landkreis Wittmund*, 2020. URL: <https://www.bmel.de/SharedDocs/Praxisbericht/DE/laendliche-Regionen/wittmund-mobiler-wochenmarkt-las.html> (Zugriff: 08.03.2023).
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (Hg.): *Sicherung der Nahversorgung in ländlichen Räumen Impulse für die Praxis*, 2014, Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hg.): *Modellregion Bautzen / Görlitz, Ziele – Vorgehen – Ergebnisse*, 2018, Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hg.): *Nahversorgung in ländlichen Räumen*, 2013. URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvbs/bmvbs-online/2013/ON022013.html> (Zugriff: 08.03.2023).
- Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (Hg.): *Leitfaden zur Gründung neuer CaSharing-Angebote*, 2018, Berlin.
- CIMA Institut für Regionalwirtschaft (IfR): *Potenzialstudie zur Sicherung der Nahversorgung durch 24-Stundenmärkte in Nordthüringen*, 2023, Hannover (noch nicht veröffentlicht).
- Dorfladen Otersen w. V.: *Dorfladen-Netzwerk Die DORFbegegnungsLÄDEN in Deutschland e.V.*, 2023. URL: <http://dorfladen-netzwerk.de/> (Zugriff: 08.03.2023).
- Dorfmobil Barsikow: *Dorfmobil Barsikow Wir teilen uns ein Elektroauto*, 2023. URL: <http://dorfmobil.barsikow.de/> (Zugriff: 08.03.2023).
- EHI Retail Institute GmbH: *EHI handelsdaten aktuell 2022*, 2022, Köln.
- Emmas Tag & Nacht Markt GmbH: *Emma's Tag & Nacht Markt*, 2022. URL: www.tagundnachtmarkt.de (Zugriff: 08.03.2023).

- ENSO eCommerce GmbH: *myenso*, 2023. URL: www.myenso.de (Zugriff: 08.03.2023).
- Equanum GmbH: *Marktschwärmer*, 2023, URL: <https://marktschwaermer.de> (Zugriff: 08.03.2023).
- Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering (IESE): *Digitale Dörfer*, 2023, Kaiserslautern. URL: www.digitale-doerfer.de (Zugriff: 08.03.2023).
- Freistaat Sachsen (Hg.): *Mobilität in Sachsen, Radverkehr*, o. J. URL: <https://www.mobilitaet.sachsen.de/rad-3980.html> (Zugriff: 08.03.2023).
- Gemeinde Boxberg/O.L. (Hg.): *2. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (InSEK) 2006 als „Städtebauliches Entwicklungskonzept“ (SEKo) Gemeinde Boxberg/Oberlausitz*, 2011, Boxberg/O.L.
- Gemeinde Boxberg/O.L. (Hg.): *Ortsentwicklungskonzept der Gemeinde Boxberg/O.L. für die Ortsteile Klitten, Jahmen und Uhyst (OEK)*, 2017, Boxberg/O.L.
- Gemeinde Boxberg/O.L. (Hg.): *Teilräumliches Verkehrskonzept für den Standort Boxberg/O.L. – Bärwalder See*, 2019, Boxberg/O.L.
- Gemeindeverwaltung Boxberg / Oberlausitz: *Boxberg & Ortsteile*, 2023. URL: <https://boxberg-ol.de/de/boxberg-ortsteile/boxberg-oberlausitz.html> (Zugriff: 08.03.2023).
- Handelsverband Deutschland e. V. (HDE) (Hg.): *Online Monitor 2022*, 2022, Berlin.
- Handelsverband Deutschland e. V. (HDE) (Hg.): *Zahlenspiegel 2022*, 2022, Berlin.
- Hochschule RheinMain Wiesbaden und Frankfurt University of Applied Sciences (Hg.): *Erfolgsfaktor Mitfahrbank?! Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken*, 2019, Frankfurt am Main, Wiesbaden.
- ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH 2022: *Evaluierung Bürgerbus Boxberg O.L*
- Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen: 2013.
- Landkreis Görlitz (Hg.): *Regionales Vernetzungskonzept*, 2022, Görlitz.
- Landkreis Görlitz (Hg.): *Strategische Schwerpunkte des Landkreises Görlitz*, 2022, Görlitz.
- Landkreises Görlitz (Hg.): *Radverkehrskonzeption des Landkreises Görlitz*, 2018, Görlitz.
- Match Rider UG: *Match Rider*, 2023. URL: www.matchrider.de (Zugriff: 08.03.2023).
- Michael Bauer Research GmbH 2022: *Einzelhandelsrelevante Kaufkraft 2022 in Deutschland*, basierend auf Statistisches Bundesamt, 2022.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hg.): *Leitfaden für Bike+Ride, Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad*, 2019, Stuttgart.
- Müller D. et al 2007: *Studie zur mobilen Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs im ländlichen Raum*. Schriftenreihe der Sächsischen Landes-anstalt für Landwirtschaft. Heft29/2007
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW): *Verkehrsangebote*, 2023, Stuttgart. URL: <https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/verkehrsangebote> (Zugriff: 08.03.2023).
- Perspektive Boxberg/O.L. e.V.: *Perspektive Boxberg/O.L. e.V. Gemeinsam Perspektiven für die Großgemeinde Boxberg O.L. Schaffen, Mobilität*, 2023. URL: <https://perspektive-boxberg-ol.de/daseinsvorsorge.html> (Zugriff: 08.03.2023).

- Ralf Hyka (Hg.): *Ostkohle.de – die Braunkohle im Osten, Kraftwerk Boxberg*, o.J. URL: http://www.ostkohle.de/html/kw_boxberg.html (Zugriff: 08.03.2023).
- Raumordnungsgesetz (ROG): vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), letzte Änderung durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1353).
- Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien (Hg.): *Kurzfassung zum Regionalen Energie- und Klimaschutzkonzept für die Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien*, 2012, Bautzen.
- Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien (Hg.): *Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien Erste Gesamtfortschreibung*, 2010, Bautzen.
- Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung (Hg.): *Evaluierung Bürgerbus Boxberg O.L.*, 2022, Dresden.
- Sense.Lab e. V. (Hg.): *Fair Bio Selbstbestimmt, Das Handbuch zur Gründung einer Foodcoop*, 2017, Rostock.
- SHARE-North-Projekt (Hg.): *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility*, 2022, o. O.
- Sondershäuser Bildungsverein e. V.: *Dorfladen „Altes Gut“ Berka, 2022, Sondershausen*. URL: www.sondershaeuser-bildungsverein.de/ (Zugriff: 08.03.2023).
- Stadt Zwönitz (Hg.): *Smart Zwönitz, Erzmobil*, 2023, Zwönitz. URL: <https://smartcity-zwoenitz.de/erzmobil/> (Zugriff: 08.03.2023).
- Stadtverwaltung Ortenberg (Hg.): *dorfbewerger Integrierte Mobilität in der Dorfgemeinschaft*, o. J. URL: <https://www.dorfbeweger.de/> (Zugriff: 08.03.2023).
- Statistisches Bundesamt (Destatis): *Fortschreibung des Bevölkerungsstandes*, 2022.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: *7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2019 bis 2035, 2022*, Kamenz.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: *Bevölkerung des Freistaates Sachsen jeweils am Monatsende ausgewählter Berichtsmonate nach Gemeinden, 2022*, Kamenz.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: *Fortschreibung des Bev.standes (Basis 9.5.2011)*, 2022, Kamenz.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: *Tourismus: Einrichtungen, Betten, Auslastung, Ankünfte, Übernachtungen, Aufenthaltsdauer - Gemeinden (GS ab 01.01.19) - Jahr (ab 2012)*, 2022, Kamenz.
- Stüwer GmbH & Co. KG (Hg.): *Regiomat® Rund um die Uhr regionale Produkte direkt vom Erzeuger*, o. J. URL: www.regiomat.de (Zugriff: 08.03.2023).
- Thünen-Institut für Ländliche Räume (Hg.), Küpper, Patrick et al.: *Dynamik der Nahversorgung in ländlichen Räumen verstehen und gestalten Impulse für die Praxis*, 2021, Braunschweig.
- Verbraucherzentrale Bandenburg 2020: *Preisvergleich in der Grenzregion. Aktueller Check des Deutsch-Polnischen Verbraucherinformationszentrums*
- Wirtschaftsregion Lausitz GmbH (Hg.): *Entwicklungsstrategie Lausitz 2050, 2020*, Cottbus.
- Wirtschaftsregion Lausitz GmbH (Hg.): *Integrierte Verkehrsstudie Lausitz, 2020*, Potsdam, Dresden, Bad Muskau.