

## 4 Verbesserung der Erschließung von Siedlungsschwerpunkten in den Städten Heidenau und Pirna

Die Städte Heidenau und Pirna liegen unmittelbar östlich Dresdens an der Elbe. Sie sind nicht nur über diesen Wasserweg, sondern auch über eine Bahnstrecke und die Bundesstraße 172 mit der Landeshauptstadt verbunden. Die im Ausbau befindlichen Verkehrsprojekte S-Bahn-Linie 1 sowie Autobahn A 17 werden die Verbindung zwischen diesen Städten in naher Zukunft deutlich verbessern.

Gleichzeitig gehören Heidenau und Pirna zu jenen Gemeinden im Raum Dresden, die von stärkerer Abwanderung und Funktionsverlust betroffen bzw. bedroht sind.

Das Forschungsprojekt „intermobil Region Dresden“ hat sich vor diesem Hintergrund zum Ziel gesetzt, Heidenau sowie Pirna in der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung zu beraten und Prozesse zur Erstellung von Konzepten sowie deren Umsetzung in Gang zu bringen.

Dieses Kapitel beginnt mit einem kurzen Abriss der Ausgangslage in beiden Städten (4.1). Es schließen sich eine Zusammenfassung der Vorgehensweisen und der im Projektverlauf erstellten Konzepte zunächst auf städtischer (4.2) und dann auf interkommunaler Ebene (4.3) sowie Schlussfolgerungen zum Vorgehen und den noch einzuleitenden Umsetzungsschritten (4.4) an.

### 4.1 Ausgangslage in Heidenau und Pirna

Dieser Abschnitt ist in drei Teile gegliedert. Es werden nacheinander die Entwicklung als Wohnstandorte, der Beschäftigung sowie der Zentralität beschrieben.

#### ▪ Entwicklung von Heidenau und Pirna als Wohnstandorte

Der Wohnstandort Heidenau hängt eng mit der Tradition als wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkt im Raum Dresden zusammen. Der auf die vielen industriellen und gewerblichen Arbeitsplätze zurückzuführende Zuzug von Arbeitskräften resultierte in einer Einwohnerzahl von zeitweise über 20.000. Der dörfliche Charakter der 1920 zu Heidenau zusammengefassten Ortsteile wurde deshalb ergänzt um Geschosswohnungen, in denen etwa die Hälfte der Einwohnerschaft lebt. Mit der Bedeutung für das Arbeiten und Wohnen im Raum Dresden geht – noch – die Funktion als Unterzentrum mit entsprechender privater wie öffentlicher Infrastruktur einher.

Mit dem Fall der Mauer 1989 begann sich die Situation zu wandeln. Wurden 1986 in Heidenau noch knapp 1.400 Wohnungen im Ortsteil Mügeln errichtet (vgl. Dahmen 2003, S. 9), woraufhin die Zahl der Zuzüge um fast 2.000 höher lag als in den Jahren zuvor und unmittelbar danach<sup>45</sup>, bedeutete das Jahr 1989 eine deutliche Zäsur in der Stadtentwicklung: Die Bevölkerung sank von 20.315 Einwohnern am 3.10.1990 auf 16.836 am 31.12.2002, d.h. um 17 %.

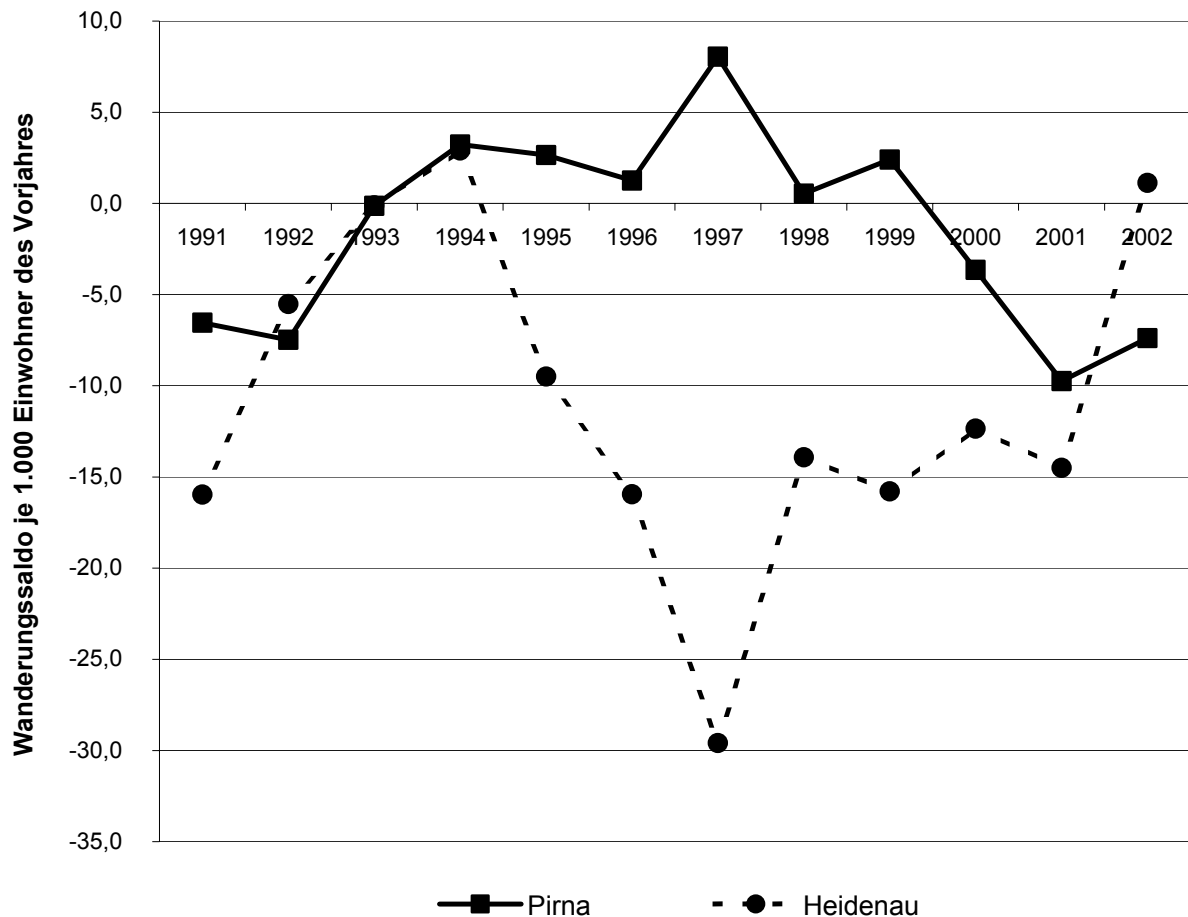
Wie aus Abbildung 4.1 hervorgeht, traf die Abwanderungswelle gen Westen Heidenau zunächst sehr stark. Unmittelbar danach erreichten die Fortzüge in absoluten Zahlen 1992-1994 einen Tiefpunkt (vgl. Abbildung 4.2). Darauf wiederum nahmen sie im Zuge der einsetzenden Suburbanisierung zu. Die Zuzüge konnten nicht mithalten, wenn sie auch seit 1998 ebenfalls anzogen, was als Indiz einer leichten Stabilisierung gewertet werden kann. Diese Stabilisierung bedeutete aber über die vergangenen Jahre (1998-2001) einen nahezu konstanten jährlichen Wanderungsverlust von 15 Einwohnern je 1.000 Einwohner Ausgangsbevölkerung. Erst mit den jüngsten Zahlen von 2002 zeichnet sich eine neue Situation ab: Die

---

<sup>45</sup> Quelle: Statistisches Landesamt

Zuzüge bleiben bei knapp 1.000 pro Jahr, während die Fortzüge weiter fallen, dieses Mal sogar unter 1.000 pro Jahr.

**Abbildung 4.1: Entwicklung des relativen Wanderungssaldos in Heidenau und Pirna zwischen 1991 und 2001**



Anmerkung: Die Daten für Pirna in den Jahren 1995-1998 schließen jene der 1999 eingemeindeten Nachbarorte Birkwitz-Pratzschwitz und Graupa ein.

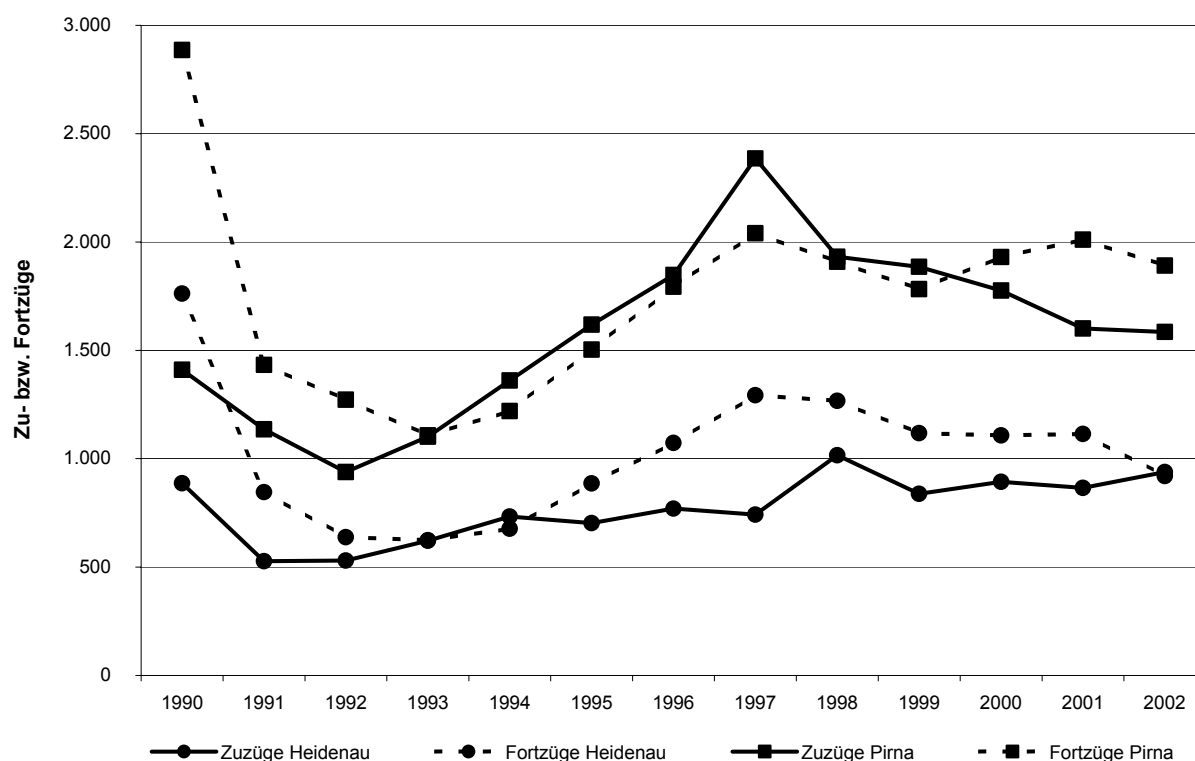
Eigene Berechnungen unter Verwendung von Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen

Die Entwicklung Pirnas verläuft auf den ersten Blick weniger einschneidend als in Heidenau. Die Pirnaer Einwohnerzahl sank von 46.081 am 3.10.1990 auf 40.853 am 31.12.2001, d.h. um 11 %.<sup>46</sup> Die Abnahme fällt etwas geringer aus als in Heidenau, was auch daran liegt, dass Pirna durch die eingemeindeten Ortsteile über Suburbanisierungsgebiete verfügt. Diesen – statistischen – Vorteil kann man aus beiden folgenden Abbildungen ablesen: Bis 1994 nahm die Entwicklung des relativen Wanderungssaldos einen ähnlichen Verlauf wie in Heidenau (vgl. Abbildung 4.1). Seither ist es höher als in der Nachbarstadt, bis 1999 jeweils sogar positiv. Mit Beginn 2000 setzt in Pirna die Schrumpfung durch überwiegende Abwanderung ein. Die Erklärung für diesen Unterschied liefert Abbildung 4.2: Die Entwicklung der Fortzüge ist in beiden Städten über die Jahre ähnlich verlaufen, die Zuzüge haben in Pirna jedoch bis 1999 mit den Fortzügen Schritt gehalten, sie in einem Jahr sogar deutlich über-

<sup>46</sup> 1999 wurden die Gemeinden Birkwitz-Pratzschwitz und Graupa nach Pirna eingemeindet. Deren Daten für die Zeit der Eigenständigkeit sind hier Pirna zugeschlagen worden.

troffen. Die mittlerweile seit 1997 anhaltende Abnahme der Zuzüge erklärt die negative Tendenz des Wanderungssaldos, das 2001 bei -10 Einwohnern je 1.000 Einwohner Ausgangsbevölkerung angelangt ist und damit fast das Heidenauer Niveau erreicht hat. Wie in Heidenau auch hat sich die Situation zum Jahr 2002 leicht gebessert: Die Fortzüge sind weiter rückläufig, während die Zuzüge unverändert blieben.

**Abbildung 4.2: Entwicklung der Zu- und Fortzüge in Heidenau und Pirna zwischen 1990 und 2001**



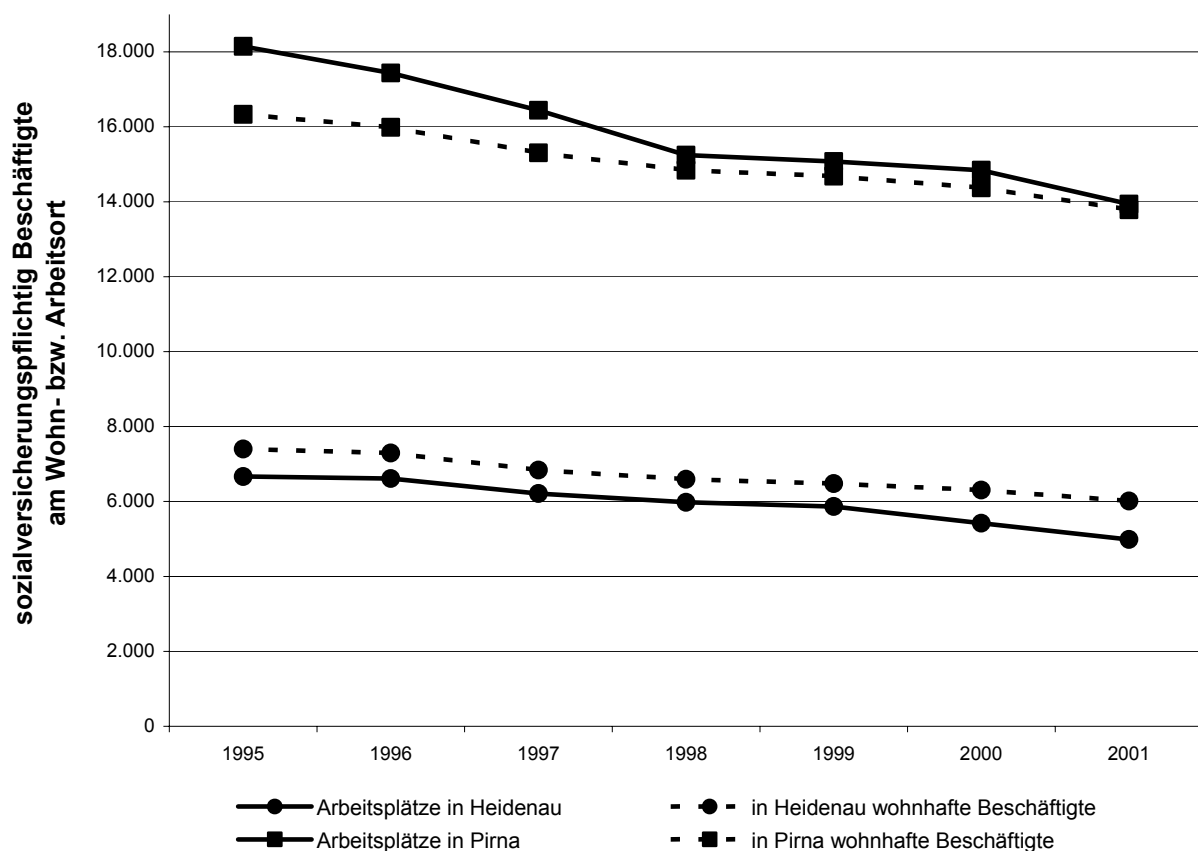
Anmerkung: Die Daten für Pirna in den Jahren 1995-1998 schließen jene der 1999 eingemeindeten Nachbarorte Birkwitz-Pratzschwitz und Graupa ein.

Eigene Berechnungen unter Verwendung von Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen

### ▪ Entwicklung der Beschäftigung

In beiden Städten ist die wirtschaftliche Entwicklung rückläufig. Wie aus Abbildung 4.3 hervorgeht, nahm die Zahl der – sozialversicherungspflichtigen – Arbeitsplätze in Heidenau um 25 %, in Pirna um 23 % ab. Auch die Zahl der am Wohnort gemeldeten sozialversicherungspflichtig Erwerbstätigen ging in diesem Zeitraum um 19 % bzw. 16 % zurück. Der Rückgang beider Daten für beide Städte ist Indiz für die steigende Arbeitslosigkeit (vgl. Stadt Pirna et al. 2002, S. 18) und für die steigenden Auspendlerzahlen.

Aus Abbildung 4.4 kann abgelesen werden, dass sich das Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern in beiden Städten zugunsten der Auspendler entwickelt hat. Die dargestellten Quotienten gingen zwischen 1995 und 2001 in Heidenau um 9 %, in Pirna sogar um 18 % zurück. War Heidenau auch bereits 1995 ein vorwiegender Auspendlerort, verliert Pirna derzeit seinen Einpendlerüberschuss. Mit nur noch einem Quotienten von 1,02 drohte sogar die Einstufung als Mittelzentrum im in der Überarbeitung befindlichen Landesentwicklungsplan verloren zu gehen.

**Abbildung 4.3: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Erwerbstätigen und Arbeitsplätze in Heidenau und Pirna**

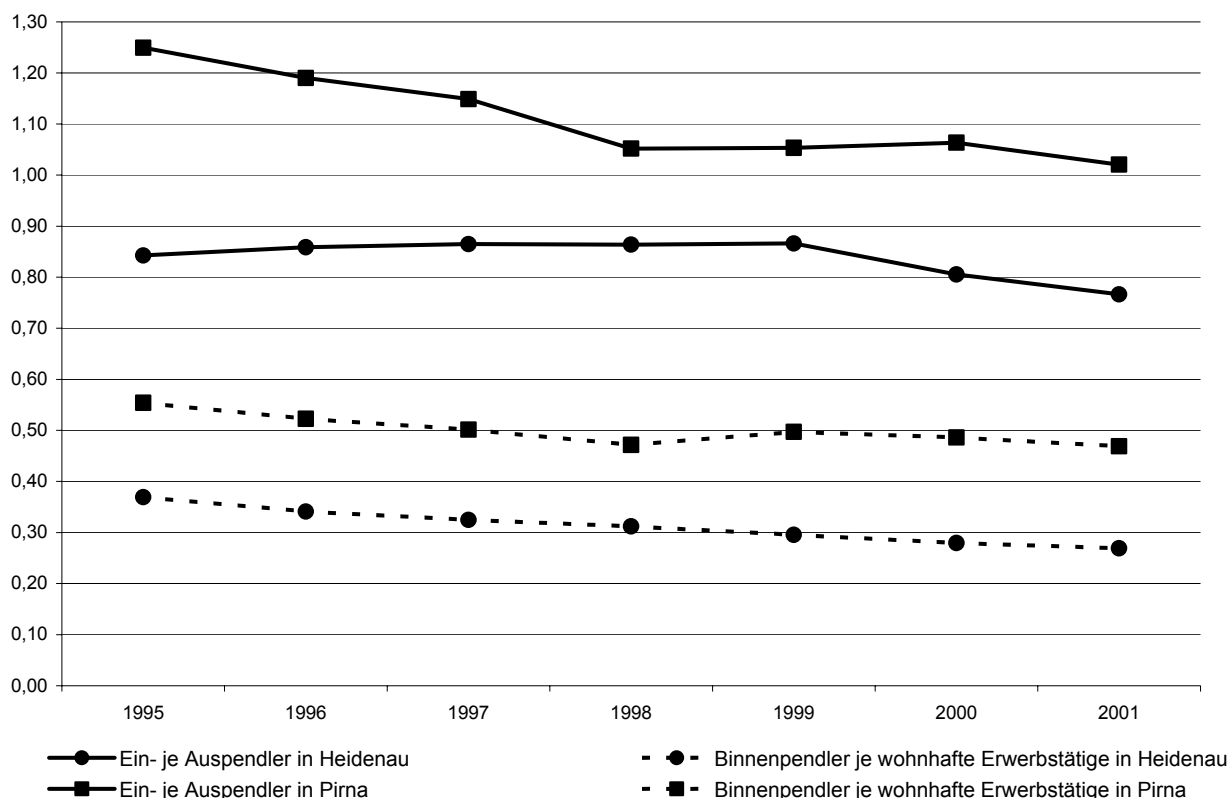
Anmerkung: Die Daten für Pirna in den Jahren 1995-1998 schließen jene der 1999 eingemeindeten Nachbarorte Birkwitz-Pratzschwitz und Graupa ein.

Eigene Berechnungen unter Verwendung von Daten des Landesarbeitsamtes Sachsen

Aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit und der Abwanderung der erwerbsfähigen Bevölkerung resultieren diese Entwicklungen nicht in einer absolut steigenden übergemeindlichen Pendlerverflechtung. Lediglich die Auspendlerdaten Pirnas sind mit einem Anstieg von 1 % unverändert stabil. Die Auspendler Heidenaus nahmen um 6 % ab, die Einpendler beider Städte sind mit 14 % (Heidenau) bzw. 18 % (Pirna) noch stärker rückläufig.

Deutlicher als die Zahl der Einpendler ist die Zahl der Binnenpendler zurückgegangen. Der Anteil der Binnenpendler an allen am Wohnort gemeldeten Erwerbstätigen ging in Heidenau um 27 %, in Pirna um 15 % zurück. Der geringere Rückgang in Pirna ist durch die Eingemeindung von Nachbarorten zu erklären: Auf diese Weise wurden Einpendler aus der Zeit vor 1999 zu Binnenpendlern. Nunmehr gilt: In Heidenau verbleibt etwa jeder vierte Arbeitsweg in der Gemeinde, in Pirna ist es noch fast jeder zweite.

**Abbildung 4.4: Entwicklung des Verhältnisses aus Ein- und Auspendlern sowie der Binnenpendleranteile in Heidenau und Pirna**



Anmerkung: Für den Zeitraum 1995-1998 enthalten die Daten für Pirna auch die Ein-, Aus- und Binnenpendler der 1999 eingemeindeten Nachbarorte Birkwitz-Pratzschwitz und Graupa. Pendler zwischen diesen Orten gelten ab 1999 als Binnenpendler, bis 1998 als Ein- bzw. Auspendler. Dies erklärt auch die Änderungen in den Pirnaer Graphen zwischen den Jahren 1998 und 1999.

Eigene Berechnungen unter Verwendung von Daten des Landesarbeitsamtes Sachsen

### ▪ Entwicklung der Zentralität

Die rückläufigen Ein- und auch Binnenpendlerzahlen sind ein Indiz für die insgesamt abnehmende Zentralität beider Städte. Diese Tendenz findet auch in anderen Entwicklungen Ausdruck: In Heidenau leidet die im Umbau befindliche Innenstadt in Bahnhof- und Ernst-Thälmann-Straße unter der übermächtigen Konkurrenz des Einkaufszentrums an der B 172, die 1998 den Einzelhandelsbesatz auf 3,44 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Einwohner steigen ließ.<sup>47</sup> Damit belegt Heidenau im Untersuchungsgebiet hinter Taubenheim den zweiten Rang. In der Stadt sind nunmehr 75 % aller Verkaufsflächen großflächiger Art.<sup>48</sup>

In Pirna haben zwar nicht so dramatische Einschnitte in die Schwerpunkte der Einzelhandelsstandorte stattgefunden, doch auch dort verliert die Innenstadt an Bedeutung. Insbesondere fehlen die für ein Mittelzentrum wichtigen Einzelhandelsbetriebe für Bücher, Schreibwaren, Spielwaren und Zoobedarf (vgl. Stadt Pirna et al. 2002, S. 14ff).

Die Stadt Pirna hat mehr noch als Heidenau zentralörtliche Bedeutung und wird sie dem gegenwärtigen LEP-Entwurf zufolge auch noch ausbauen können. Sie ist als Kreissitz des Alt-

<sup>47</sup> Die Verkaufsflächendaten stammen von der IHK Dresden. Neuere Angaben liegen nicht vor.

<sup>48</sup> Als großflächige Verkaufsfläche gelten solche mit mehr als 700 m<sup>2</sup>.

kreises Pirna und des 1994 gebildeten Kreises Sächsische Schweiz Standort wichtiger regionaler Einrichtungen. Es ist laut LEP-Novelle damit zu rechnen, dass Pirna ein sogenanntes „geborenes“ Mittelzentrum bleiben wird, während Heidenau seinen Status als unterzentraler Siedlungsschwerpunkt verlieren wird.<sup>49</sup>

### ▪ Folgerungen

Beide Städte vergegenwärtigen eine in jeder Hinsicht rückläufige Entwicklung: Die Bevölkerung, die Beschäftigung in der eigenen Einwohnerschaft, die Zahl der Arbeitsplätze im Ort und schließlich die Zentralität nehmen ab. Im Rahmen der jeweiligen INSEKs durchgeführte Studien können diese Trends weiter auffächern und vor allem belegen, dass diese Entwicklung noch nicht zu einem Ende gekommen ist. Es besteht ein Zusammenhang mit der prekären Situation in den kommunalen Haushalten, die die Finanzierung von neuen Vorhaben zu einem unsicheren Kriterium macht.

In einer solchen Situation ist die Thematisierung des komplexen Zusammenhangs aus Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit den bekannten Rückwirkungen auf Lärm- und Schadstoffbelastungen kein einfaches Unterfangen. Nichtsdestotrotz bleibt sie wichtig. Die Vorgehensweise im Rahmen des Forschungsprojektes in beiden Städten soll dies anschaulich machen.

## 4.2 Thematischer Einstieg

Der thematische Einstieg erfolgte in beiden Städten getrennt und unabhängig voneinander. Deshalb wird zunächst getrennt für Heidenau und Pirna das Vorgehen beschrieben. In 4.3 folgt dann die Darstellung der Bemühungen um eine gemeinsame bzw. zeitgleiche Weiterentwicklung des Stadtverkehrsnetzes in beiden Städten.

### 4.2.1 Thematischer Einstieg in Heidenau

Den Ausgangspunkt der Zusammenarbeit zwischen der Stadt Heidenau und dem Forschungsprojekt bildete eine Anfrage der Stadtverwaltung. Dort hatte die Vorstellung des Projektes im Untersuchungsraum Interesse geweckt. Für die Stadt waren zum damaligen Zeitpunkt drei Themen vordringlich:

- der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur,
- die ungewisse Entwicklung des örtlichen Gewerbes und
- der Einwohnerrückgang in Verbindung mit der gefährdeten Infrastrukturauslastung.

Diese und weitere Punkte wurden an zwei Terminen am 13.7.2000 und 31.1.2001 vertieft. Die Bearbeiter des Forschungsprojektes sahen daraufhin in Heidenau zwei Themenfelder, die sich dafür eignen, das Forschungsinteresse des Projektes und die Aktivitäten der Stadt zusammenzubringen (vgl. Abbildung 4.5):

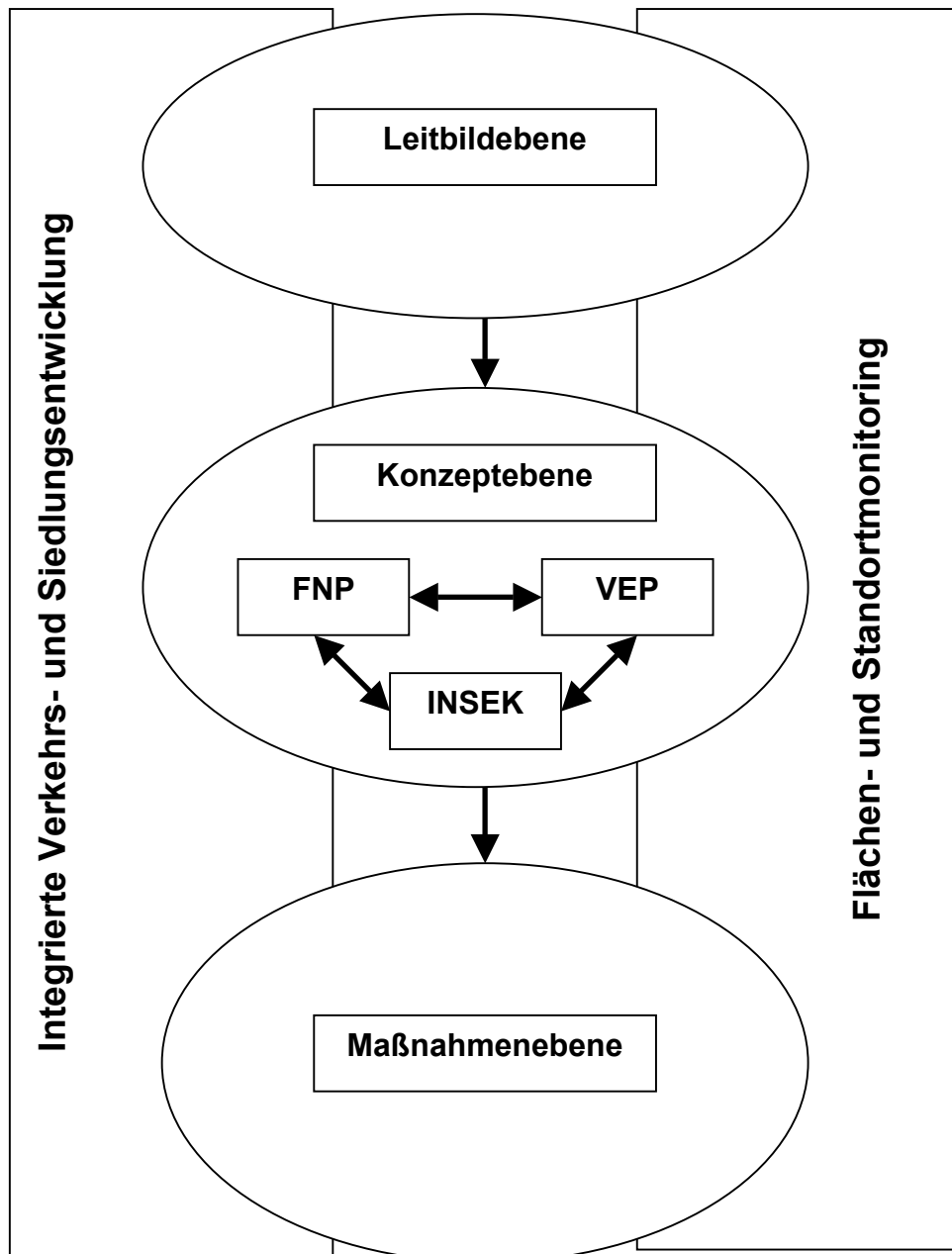
- (1) Heidenau unternimmt mit der Erstellung des Stadtleitbildes, des Flächennutzungsplanes (FNP), der Stadtentwicklungskonzeption (INSEK) sowie des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) bereits in verschiedener Hinsicht wichtige Schritte, um die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu gestalten. Die Integration dieser Schritte und die Überführung der Ergebnisse in konkrete Maßnahmen sind dabei Aspekte, denen sich Intermobil unter dem Gesichtspunkt des wissenschaftlichen Interesses widmet. Es bot sich deshalb an, diese Schritte unter der wissenschaftlichen Perspektive von Intermobil

---

<sup>49</sup> Letzteres ergibt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit aus den Ausweisungskriterien des neuen LEP (vgl. LEP 2003b).

und den konkreten Anforderungen, denen die Stadt Heidenau unterliegt, gemeinsam zu unternehmen.

**Abbildung 4.5: Schema zu den Inhalten von Intermobil in Heidenau, Stand Frühjahr 2001**



Eigene Darstellung

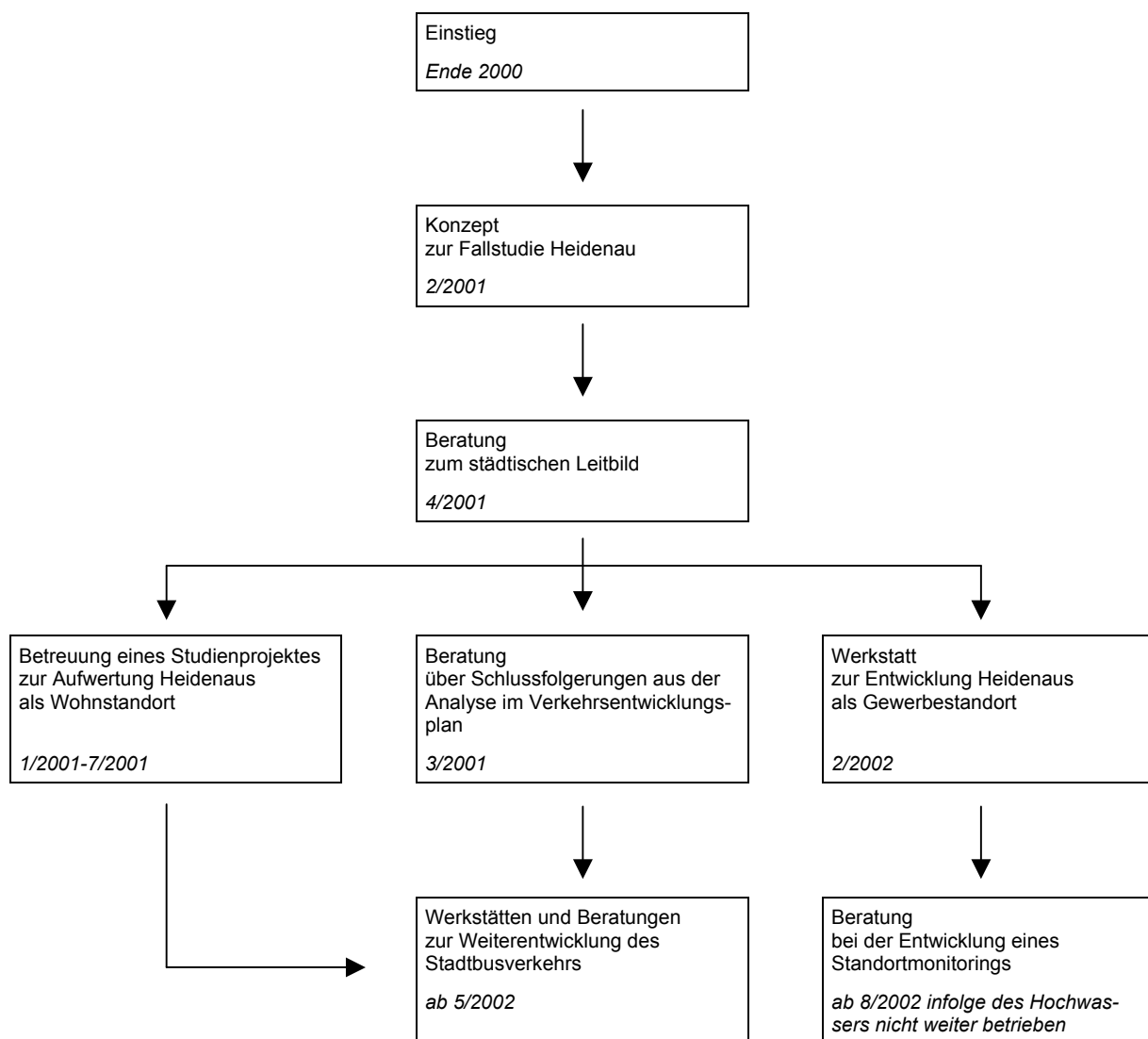
- (2) Eine erfolgreiche Wirtschaftsförderung und Gewerbepolitik können Kommunen nur in Zusammenarbeit mit Unternehmen, Investoren, Projektentwicklern und Grundeigentümern entwickeln. Dabei liegt in der Qualität und Quantität der verfügbaren Daten und Informationen der Schlüssel einer erfolgreichen, bedarfsgerechten Flächen- und Standortpolitik. Die Realisierung eines Flächen- und Standortmonitorings wird als wichtige Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung, als wichtiger Baustein der Standort-

beratung, der Standort- und Flächenentwicklung und eines intelligenten Boden- und Gebietsmanagements gesehen (vgl. zum entsprechenden Konzept Glaser 2002).

Die Projektskizze bestand also aus zwei Säulen, die die wesentlichen Interessen Heidenaus bündelt. Konkretere Schritte wurden in erster Linie bei der linken Säule – der integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung – erzielt. Die Bemühungen um die Installation eines Flächen- und Standortmonitorings kamen letztendlich nach dem Hochwasser von Elbe und Müglitz im August 2002, das Heidenau ausgesprochen schwer getroffen hat, zu einem abrupten Ende: Die Stadt sah sich gezwungen, ihre Kräfte gerade in der Wirtschaftsförderung auf die Bewältigung der Flutfolgen zu lenken. Als letztendlich verwertbarer Ansatz stellte sich deshalb die Thematisierung einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung heraus.

Aus Abbildung 4.6 geht der zeitliche Ablauf der Fallstudie Heidenau für den Zeitraum vom Einstieg Ende 2000 bis zu den ersten Beratungsgesprächen und Werkstätten mit einem konkreten Handlungs- oder Konzeptgegenstand hervor.

**Abbildung 4.6: Zeitlicher Ablauf der Arbeitsschritte in der Stadt Heidenau**



Eigene Darstellung



Zu Beginn des Engagements von Intermobil in Heidenau beschränkte sich das Aufgabenfeld in erster Linie auf Stellungnahmen zu stadtpolitisch wichtigen Fragen, die im Rahmen laufender Vorhaben in der Stadt aufgeworfen wurden. Dazu gehörten das Stadtleitbild, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK), der Flächennutzungsplan (FNP) sowie der Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Da solche Stellungnahmen alleine nicht das Forschungsinteresse befriedigten, ging es zeitgleich darum, bei diesen Tätigkeiten konkrete Ansatzpunkte für eine umsetzungsorientierte Beratungstätigkeit zu finden.

Abbildung 4.6 hat Parallelen zur Abbildung 4.5: Dem Einstieg und dem Konzept zur Durchführung der Fallstudie folgt die Beratung zum Leitbild der Stadt. Die Konzeptebene setzt mit dem nächsten Schritt ein. Abbildung 4.6 differenziert hier zunächst nach drei – und nicht mehr wie oben zwei – thematischen Strängen: der Stadtentwicklung mit Schwerpunkt Wohnen, der Verkehrsentwicklung und der Gewerbeentwicklung bzw. Wirtschaftsförderung. Wie die weiteren Ausführungen zu diesen einzelnen Bausteinen zeigen werden, ergibt sich für die beiden erstgenannten in Form des Stadtbuskonzeptes eine Synthese im Sinne des in Abbildung 4.5 niedergelegten Konzeptgedankens.

### ▪ **Stellungnahme zum halböffentlich erstellten Leitbild**

Der inhaltliche Einstieg in die Arbeit mit der Stadt Heidenau bestand in der Beratung beim kommunalen Leitbild. Der Beschluss zur Erstellung eines solchen Werkes geht auf den November 1999 zurück. Für die folgenden anderthalb Jahre tagte eine ca. 20 Personen große Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Wirtschaft, dem Gesundheits- sowie Bildungswesen, der Kultur, dem Sport, der Lokalpolitik sowie der Verwaltung. Es wurden bisherige Planungen und deren Resultate bilanziert, eine kleinere Umfrage unter Einwohnern und Unternehmen ausgewertet und ein Entwicklungsszenario für die Stadt erstellt. Schließlich wurden drei Leitbildbausteine definiert<sup>50</sup> und für jeden von Ihnen fünf Leitsätze formuliert, die die zukünftige Entwicklungsrichtung der Stadt vorgeben sollen. Unter setzt wurden sie abschließend mit Schlüsselprojekten und einem Motto. Dieses Leitbild wurde im März 2001 im Stadtrat bestätigt<sup>51</sup> und ist einschließlich Überblick über Chronologie und Umfrageergebnisse in zwei Teilen im Heidenauer Journal 2002 veröffentlicht worden (Stadt Heidenau 2002b).

Der Leitbildprozess war zum Zeitpunkt der Kontaktaufnahme zwischen Intermobil und Heidenau bereits im Gange und stand bzgl. seines Abschlusses unter Zeitdruck: Er sollte zur Bürgermeisterwahl im Juni 2001 bereits vorliegen. Da das Leitbild aber Weichen für zukünftige Aufgaben stellt, brachte sich Intermobil durch eine umfassende schriftliche Stellungnahme zum Vorentwurf ein.

Die Stellungnahme behandelte in erster Linie jene Gesichtspunkte, die zur Berücksichtigung von verkehrs- und flächensparsamen Siedlungsstrukturen von Belang sind. Insofern war es den Bearbeitern des Forschungsprojektes wichtig, dass im Leitbild und seinen Schlüsselprojekten

- räumliche wie inhaltliche Schwerpunkte der künftigen Arbeit in Heidenau beschrieben werden,
- in erster Linie eine Umkehr von flächenexpansiven Entwicklungstendenzen zu einer Stabilisierung der bisherigen Funktionen beschrieben wird,
- für den Erhalt der Kleinräumigkeit plädiert und darauf hingewirkt wird und
- der Wandel von einem quantitativen zu einem qualitativen Wachstum skizziert wird.

<sup>50</sup> Dies sind: „Heidenau – Stadt zum Leben“, „Heidenau – Stadt zum Investieren“, „Heidenau – Stadt zum Besuchen“.

<sup>51</sup> Die endgültige Bestätigung der nur unwesentlich überarbeiteten Leitbildbausteine erfolgte allerdings erst im Oktober 2002.

Darüber hinaus wiesen die Projektmitarbeiter bei dieser Gelegenheit auf die besondere Bedeutung der Positionierung Heidenaus nach außen, d.h. gegenüber den Nachbarstädten Dresden, Pirna und Dohna, dem Landkreis und der Stadt-Umland-Region, hin. Dabei geht es etwa in den Bereichen Wirtschaft, Wohnen, Infrastruktur um eine abgestimmte Entwicklung und Synergien, von denen insbesondere auch Heidenau profitieren und damit eine Konsolidierung erreichen könnte. Dies wiederum würde die Achse Dresden-Heidenau-Pirna stärken und sich verkehrsvermindernd auswirken. Die gemeinsame Problemlage (Brachen, Suburbanisierung, Verkehr) bilde eine gewisse Grundlage zur Zusammenarbeit, die allerdings der Offenheit und der Konfliktlösungsfähigkeit bedürfe. Weiterhin ließen sich auch im regionalen Kontext gemeinsame Themen finden, etwa die Einbindung Heidenaus in den naturräumlichen Zusammenhang unter Berücksichtigung seiner Potenziale für Wohnqualität und Freizeitwert.

Mit dem Leitbild greift die Stadt Heidenau wesentliche Handlungsfelder auf. In der weiteren Diskussion zur Stadtentwicklung wird es darauf ankommen, im Hinblick auf die Realisierbarkeit einzelne Schwerpunkte mit einer gewissen Katalysatorwirkung für die Stadtentwicklung auszuwählen. Dabei sollten die zugehörigen Vorhaben nicht zu einem weiteren Verkehrswachstum beitragen, sondern im Gegenteil verkehrssparsam konzipiert und in einen entsprechenden räumlichen Kontext integriert werden. Es wird wichtig sein, die Schlüsselprojekte wie z.B. den Bau eines interkommunalen Gewerbegebietes auf Brachflächen zusammen mit Dresden oder den erfolgten Bau der Dampferanlegestelle auch als solche in der Stadt zu kommunizieren und zu evaluieren.

#### ▪ Konzept zur Aufwertung Heidenaus als Wohnstandort

In Abbildung 4.6 wird auf der Konzeptebene ein thematischer Strang in der Stadtentwicklung aufgezeigt. Das Hauptbetätigungsfeld hier ergab sich durch eine studentische Arbeit. Im Frühjahr 2001 konnten die Intermobilmitarbeiter eine Gruppe Studierender von der TU Hamburg-Harburg dafür gewinnen, in Heidenau das obligatorische Studienprojekt durchzuführen. Die Arbeit selbst durchläuft – wie auch das Forschungsprojekt – die Leitbild-, Konzept- und Maßnahmenebene. Die Studierenden haben sich zweimal in der Stadt-Umland-Region für mehrere Tage aufgehalten und zahlreiche Kontakte aufgebaut. Am 11.4.2002 wurde das Konzept in Heidenau vorgestellt.

Die Aussagen zum Leitbild finden sich in einem Kapitel, das die Kernaussage bereits im Titel trägt: „Zwischen Dresden und Pirna: Heidenau“ (Dahmen/ Mitransky/ Streich/ Tuch 2001, S. 15). Ähnlich wie im Stadtleitbild auch werden hier drei städtische Funktionen in ihrer jeweiligen Entwicklungsperspektive beschrieben: Heidenau als Wohn-, Arbeits- und Erholungsort. Der Charakter Heidenaus als Durchgangsort wird in diesem Kapitel deutlich herausgearbeitet. Wegen der zeitlichen Überschneidung mit der Erstellung des Stadtleitbildes durch eine halböffentliche Arbeitsgruppe in der Stadt (s.o.) konnten die Ergebnisse der Studierenden nicht mehr in Heidenau Anwendung finden. Trotzdem erwiesen sich die Aussagen zum Leitbild für die weiteren Arbeiten als sehr hilfreich.

Während dieses Arbeitsschrittes wurde die damals durchaus bereits anerkannte Abkehr von den – räumlichen – Expansionsplänen strukturiert zu einer Strategie der Schrumpfung ausgearbeitet. Zentrale Arbeitsergebnisse waren eine umfangreiche Synopse der Stärken und Schwächen sowie der Potenziale und Restriktionen (Tabelle 4.1) sowie eine Bewertung von Bestandsräumen für die weitere Siedlungsentwicklung, insbesondere zur Aufwertung des Bestands (Dahmen/ Mitransky/ Streich/ Tuch 2001, S. 48ff).

**Tabelle 4.1: Stärken, Schwächen, Potenziale und Restriktionen in Heidenau**

	Stärken	Schwächen	Potentiale	Restriktionen
<b>Lage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage an wichtigen Verkehrsachsen (regional/überregional)</li> <li>• siedlungsstrukturell günstig im Verdichtungsraum Dresden zwischen Ober- und Mittelzentrum</li> <li>• direkte Nachbarschaft zu bedeutenden Kultur- und Naturräumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgangsort zwischen zwei überregionalen Zentren</li> <li>• keine erkennbare Abgrenzung der Orte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Stadt kann von Bedeutungszentren profitieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindegrenzen erschweren regional abgestimmtes Handeln</li> <li>• „Bandstadt“ entlang der Verkehrsschnitten der Bahn und der B 172</li> </ul>
<b>Erscheinungsbild</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viel historische Bausubstanz der Jahrhundertwende (Wohn- und Gewerbebauten des 19./20. Jh.) vorhanden</li> <li>• wenige Großwohnsiedlungen</li> <li>• in den Wohngebieten herrscht ein gutes Verhältnis von Dichte zu offenen Siedlungsstrukturen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt ist wenig gegliedert: Heidenau als „Stadt“ mit Zentrum und klar begrenzten Bereichen nicht wahrnehmbar</li> <li>• keine herausstechenden Gebäude, z.B. Kirchen</li> <li>• Verwahrlosung von Bausubstanz</li> <li>• viele Industriebrachflächen</li> <li>• blockierende Großstrukturen von ehemaligen Industrieanlagen und durch existierenden großflächigen Einzelhandel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hoher Anteil an sanierten Wohngebäuden</li> <li>• Grünstrukturen können vernetzt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung der Stadt aus vier Dörfern hemmt die Bildung eines Zentrums</li> <li>• wenig Veränderungsmöglichkeiten bei alten Großstrukturen</li> <li>• eingeschränkte finanzielle Möglichkeiten der Stadt und fehlende private Investitionen</li> </ul>
<b>Image</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleinstädtischer Charakter vermittelt Überschaubarkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bisher bekanntes Bild einer Industriestadt mit Lärm und anderen Emissionen verbunden</li> <li>• Heidenau vermittelt nicht den Eindruck eines städtischen Raumes</li> <li>• abschreckende Brachen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegfall emissionsstarker, image-schädigender Betriebe</li> <li>• „Sportstadt Heidenau“: vorhandene Angebote können zum Aufbau eines neuen Images genutzt werden</li> <li>• Kultur- und Landschaftsraum von Heidenau bieten Anknüpfungspunkte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinterlassenschaften der Industrie erschweren Neuaufbau</li> <li>• Persistenz von überkommenen Vorstellungen belastet Neubestimmung von Zielrichtung</li> </ul>
<b>Wohnen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• qualitativ hochwertiger Wohnraum vorhanden</li> <li>• hoher Sanierungsgrad der Gebäude und Wohnungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unattraktives Wohnumfeld</li> <li>• teilweise hohe Belastungen durch Emissionen wie Lärm und Abgase</li> <li>• einheitliches Wohnungsangebot (Geschosswohnungsbau)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Anbindung an regionale und überregionale Verbindungen</li> <li>• gute Lage im Einzugsbereich der S-Bahn</li> <li>• Nähe zu Dresden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belastungen durch noch existierende Industriebetriebe</li> <li>• geringe Nachfrage und Überangebot von Wohnungen in der Region</li> <li>• geringe Kaufkraft am Mietermarkt</li> <li>• Konkurrenz attraktiver Wohnstandorte in der Region</li> </ul>
<b>Versorgung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute dezentrale Versorgung durch vier ehemalige Dörferkerne</li> <li>• Vielzahl und Vielfalt von Einzelhandel und Dienstleistungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein wahrnehmbares Zentrum</li> <li>• geringes Angebot von lokalen Produkten</li> <li>• Konzentration der Kaufkraft auf einen Einzelhandelsstandort</li> <li>• Überangebot an Verkaufsfläche</li> <li>• großflächiger Einzelhandel mit kostenlosen Buspendelverkehr zum Bahnhof schwächt den restlichen Einzelhandel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezentrale Verteilung von Einzelhandel und Dienstleistungen ermöglicht kurze Wege für die Nahversorgung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Käuferverhalten bestimmt Vielfältigkeit des Handels</li> <li>• Preisgestaltung des Handels</li> <li>• Dresden zieht durch niedrigen Raumwiderstand Kaufkraft ab</li> <li>• Dominanz von großflächigem Einzelhandel (Wal*Mart)</li> </ul>

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Fortsetzung von Tabelle 4.1: Stärken, Schwächen, Potenziale und Restriktionen in Heidenau

	Stärken	Schwächen	Potentiale	Restriktionen
<b>Natur   Grün</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erlebnisraum, Erholungsraum</li> <li>• Elbe: Fluss und Ufer</li> <li>• Müglitz: Wasser in der Stadt</li> <li>• Barockgarten Großsedlitz</li> <li>• Elberadweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elbufer wenig attraktiv; schwer, an einigen Stellen gar nicht erreichbar</li> <li>• Elbfluss ist in der Stadt nicht wahrnehmbar</li> <li>• nicht besonders markanter Flussabschnitt der Elbe</li> <li>• Müglitz unzugänglich</li> <li>• Großsedlitz nur schwach angebunden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wasser in der Stadt</li> <li>• Elbufer</li> <li>• Barockgarten Großsedlitz</li> <li>• Elberadweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industrieanlagen und Brachen an Müglitz und Elbe verhindern touristische Erschließung und Naherholungsmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahn</li> <li>• B 172</li> <li>• gute Anbindung an Dresden und Pirna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgase</li> <li>• trennende Wirkung von Verkehrsweegen</li> <li>• hohe Verkehrslärmbelastung</li> <li>• hohes Verkehrsaufkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BAB 17</li> <li>• ausgebauter S-Bahn</li> <li>• Abschwächung der Belastung durch Verlegung der B 172</li> <li>• Nachfragepotential durch hohe Einwohnerdichte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsgebundenheit von Verkehrswegen und die topographische Situation schränken mögliche Veränderungen ein</li> </ul>
<b>Industrie Gewerbe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Noch vorhandene Arbeitsplätze</li> <li>• vorhandene Infrastruktur</li> <li>• vorhandenes Facharbeiterpotential</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monostruktur: Arbeitsplatzverlust, Region stark vom Strukturwandel betroffen</li> <li>• Emissionen Verlärmung, Altlasten</li> <li>• fehlender Mittelstand (nur Groß- und Kleinbetriebe)</li> <li>• schwer umzunutzender Baubestand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewohner sind durch Tradition an Industrie gewöhnt</li> <li>• historische Bausubstanz kann Identitätsstiftend wirken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Starke räumliche Streuung von Betrieben</li> <li>• Überlagerung von Belastungen verhindert unbelastete Zwischenbereiche</li> <li>• Blockade von neuen Ansiedlungen durch Altlasten, Besitzverhältnisse, etc.</li> <li>• Es sind wenige weiche Standortfaktoren entwickelt worden.</li> </ul>
<b>Brachen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächen und Gebäude können schnell umgenutzt werden</li> <li>• Infrastruktur ist vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lücken im Stadtbild</li> <li>• ungenutzte Flächen</li> <li>• Verfall von Bausubstanz</li> <li>• hoher Anteil an Zwischennutzungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inanspruchnahme erschlossener Flächen ist möglich</li> <li>• Ansiedlung von Industrie/Gewerbe ist möglich im Innenbereich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Aufbereitungskosten bei Umwandlung von Industrieflächen in Wohnbauflächen</li> <li>• Besitzverhältnisse (geringe Investitionsbereitschaft bei Spekulationsobjekten)</li> <li>• Wirtschaftsförderung von Neuan siedlungen ist durch fehlenden Grundbesitz der Stadt erschwert</li> <li>• Überangebot von Flächen in der Region</li> <li>• Geringe Nachfrage nach Flächen</li> <li>• Konkurrenz von Dresdner Standorten</li> </ul>
<b>Politik Verwaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtplanungsamt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mangelnde Risikobereitschaft der Verantwortlichen</li> <li>• treibende Kräfte sind gering ausgeprägt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bürgerbeteiligung</li> <li>• hohes Maß an Eigeninitiative erforderlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung ist von der Politik abhängig</li> <li>• Finanzmittel stehen nur begrenzt zur Verfügung</li> </ul>

Quelle: Dahmen/ Mitransky/ Streich/ Tuch 2001, S. 42+43

Das Konzept der Studierenden fußt auf fünf zentralen Leitgedanken (Dahmen/ Mitransky/ Streich/ Tuch 2001, S. 55):

- Kooperation – sowohl mit den beiden Nachbarstädten Dresden und Pirna als auch innerhalb der Stadt zwischen den Akteuren,
- Konzentration – sowohl dezentral unter den Versorgungsstandorten als auch administrativ und kulturell,
- Vernetzung – zwischen den einzelnen bislang in erster Linie durch Barrieren wie der Bahn, der Gewerbegebiete und der B 172 getrennten Siedlungsbereiche,
- Beteiligung – der Bevölkerung an der Zukunftsgestaltung der Stadt,
- Identität – durch Stärkung der Einwohnerbindung an die Stadt, etwa über die Ausbildung eines städtischen Profils.

Diese Leitgedanken finden Anwendung in der Erarbeitung einiger weniger Schlüsselprojekte für die Umsetzung (Abbildung 8.1, S. 134). Es handelt sich dabei um Kooperationen zwischen der Stadt und der Schlösserverwaltung zur besseren Koordination von Angeboten des Barockgartens mit jenen der Stadt, um ein neu einzuführendes „Haushaltsticket“ für die Mieter von Wohnungen der drei großen Wohnungsunternehmen (1)<sup>52</sup> und um eine Verbesserung der Wegeverbindungen in Grünanlagen. Zum Handlungskomplex der „qualitativen Innenentwicklung“ wird eine Stärkung der kleineren Versorgungszentren und eine qualitativ ansprechende Nachverdichtung angeregt (2). Eine Verbesserung des städtischen Images nach innen wie außen soll durch Projekte wie das Cross-Golf (3)<sup>53</sup> und den „Leuchtturm“ (4)<sup>54</sup> erzielt werden.

#### ▪ **Beratung über Schlussfolgerungen aus der Analyse im Verkehrsentwicklungsplan**

In Abbildung 4.6 wird ein thematischer Strang zur Verkehrsentwicklung aufgezeigt. Den Einstieg dazu liefert die Verkehrsentwicklungsplanung in Heidenau.

Im Frühjahr 2001 beauftragte die Stadt Heidenau ein Planungsbüro mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Dieser Plan liegt derzeit nur für seine ersten beiden Stufen, die Datenerhebung sowie die Konfliktanalyse betreffend, vor (IVAS 2001). Der Abschluss einschließlich verkehrlichem Leitbild, Konzepten und Umsetzungsschritten ist für Dezember 2003 vorgesehen.

Die Vereinbarung zwischen Stadt Heidenau und Intermobil sah vor, dass Intermobil nach Bekanntgabe der ersten beiden Stufen des VEP Vorschläge zum weiteren Vorgehen in der Stadt unterbreitet. Zentrale Arbeitsgrundlage war die in der ersten Stufe des VEP durchgeführte Haushaltsbefragung<sup>55</sup>.

Folgende Ergebnisse sind für die weitere Arbeit von Bedeutung:

- Der ÖV-Anteil ist sehr niedrig: Insgesamt entfallen nur 4 % aller Wege auf den ÖV, bezogen allein auf den Binnenverkehr liegt der Anteil bei 1 % (vgl. Abbildung 4.7). Auch direkt nach Dresden oder Pirna hat der ÖV eine relativ geringe Bedeutung (6 % bzw. 12 %); im Vergleich dazu ist der Mitfahreranteil mit 15 % bzw. 14 % höher (vgl. IVAS 2001, S. 12).

<sup>52</sup> Die eingeklammerten Ziffern verweisen auf Abbildung 8.1, S. 134.

<sup>53</sup> Golf auf leer geräumten Flächen, z.B. auf Gewerbebrachen

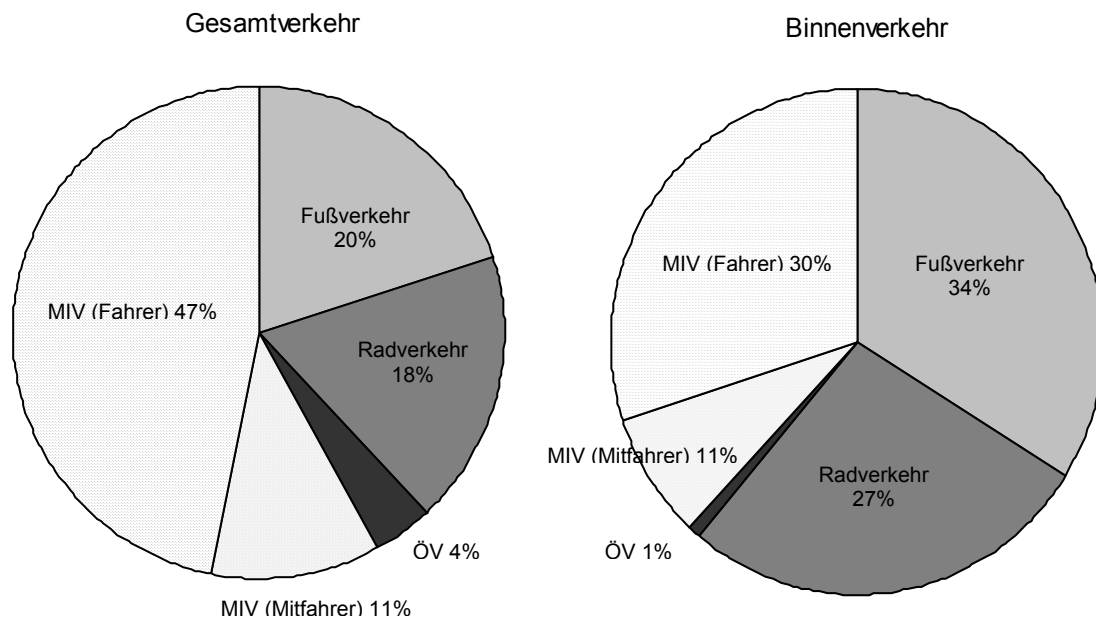
<sup>54</sup> Anstrahlung der markanten Fassaden der Papierfabrik

<sup>55</sup> Befragt wurden 3.600 Haushalte, d.h. etwa jeder zweite Haushalt. Der Rücklauf betrug 54 % (IVAS 2001, S 5f).

Hieraus ergibt sich ein hoher Handlungsbedarf, gerade auf den Busverkehr innerhalb der Stadt bezogen. Ziele sollten daher sein:

- verbesserte Anbindung der S-Bahn-fernen Siedlungsschwerpunkte an die Bahnhöfe,
- verbesserte Erschließung des Stadtgebietes auch für innerstädtische Fahrten zwischen den Siedlungsschwerpunkten und den wichtigsten Zielen.

**Abbildung 4.7: Modalsplit unter der Heidenauer Bevölkerung**



Quelle: IVAS 2001, S. 11

- Erheblich größere Bedeutung im Umweltverbund hat das Fahrrad. Damit ist, wenn dem zuvor genannten Handlungsbedarf nachgegangen wird, darauf zu achten, dass eine Erhöhung des ÖV-Anteils nicht – allein – zu Lasten des sonstigen Umweltverbundes geht. Damit bestehen Schwerpunkte des Verbesserungsbedarfes für den Busverkehr in der Anbindung abgelegener bzw. nur über größere Höhenunterschiede erreichbarer Ortsteile. Dies sind Großsedlitz und der Elbanleger.<sup>56</sup>
- Schließlich konnten zum Zeitpunkt der abgeschlossenen ersten beiden Stufen des VEP noch nicht die Ergebnisse der Stufen 3 und 4 vorhergesehen werden. Es zeichnet sich allerdings ab, dass auch der VEP genauso wie das Stadtleitbild zur besseren Akzeptanz und einer erhöhten Umsetzungswahrscheinlichkeit der Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung bedarf. Dies entspricht nicht zuletzt auch einem der fünf Leitgedanken des Konzeptes zur Erhöhung der Attraktivität als Wohnstandort (s.o., vgl. Dahmen/ Mitransky/ Streich/ Tuch 2001, S. 55).

Somit wurden der Stadt Heidenau zwei Vorschläge gemacht:

<sup>56</sup> Hierdurch besteht kein Widerspruch zu der zuvor geforderten Verbesserung der Anbindung von Schwerpunkten der integrierten Stadtentwicklung (insbesondere in den Wohngebieten südlich der Hauptstraße). Diese zeichnen sich heute – aufgrund der schlechten Busanbindung und der, vermutlich, geringeren Pkw-Dichte – durch einen hohen Radanteil aus.

1. Das Konzept für die Erschließung Heidenaus mit Bussen ist erheblich überarbeitungsbedürftig. Städte der Größe und Struktur Heidenaus haben andernorts erfolgreich Stadtbuskonzepte mit einem einprägsamen Halbstundentakt und einem in der Stadtmitte gelegenen Knotenpunkt verwirklicht. Für Heidenau kann ein solches Konzept auch deshalb Erfolg versprechen, da es die Möglichkeit bietet, stadtplanerischen Handlungsschwerpunkten wie dem Wohnungsgebiet Süd oder für die Stadtentwicklung wichtigen Orten wie dem Barockgarten in Großsedlitz durch eine Berücksichtigung bei der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

Aus verschiedenen Gründen sollte das Stadtbuskonzept gemeinsam mit den Nachbarstädten Dohna und Pirna erstellt werden. Zum einen existieren gerade nach Pirna erhebliche Verflechtungen, zum anderen ist das gegenwärtige Netz für diese drei Städte gemeinsam konzipiert worden und sollte daher auch im Ganzen überarbeitet werden.

2. Zur Erhöhung der Umsetzungschancen des Verkehrsentwicklungsplans ist wichtig, die Ergebnisse zusammengefasst der Öffentlichkeit vorzustellen. Hierfür eignet sich eine an wenigen Terminen stattfindende Werkstatt zum Thema „Verkehr und Stadt“. Solche Werkstätten sollten mit wichtigen Vertretern der Stadtöffentlichkeit – z.B. den Teilnehmern der runden Tische zum INSEK, ergänzt um Vertreter aus dem Bereich Verkehr – durchgeführt werden und sich auf die konzentrierte Vorstellung und anschließende Diskussion von Bestandsaufnahme, Zielen bzw. Leitbild sowie zentralen Strategien und ausgewählten Maßnahmenpaketen beschränken. Sie setzen ein abgestimmtes Handeln zwischen Stadtverwaltung, Gutachtern (z.B. IVAS) und Intermobil voraus und könnten daher erst nach weit gehendem Abschluss der Arbeiten von IVAS erfolgen.

Die Stadt Heidenau begrüßte beide Vorschläge. Mit Schreiben vom 27.3.2002 entschied sie sich, in erster Linie den erst genannten Vorschlag zu verfolgen: Ein „zukunftsweisendes interkommunales Stadtbussystem in die Wege zu leiten“ sei „dringend geboten“. Intermobil wurde gebeten, die Initiierung und Begleitung dieser zu diesem Zweck einzurichtenden Arbeitsgruppe zu übernehmen. Die Erfahrungen mit den sich damit anschließenden Werkstätten und bilateralen Gesprächen sowie die wichtigsten Ergebnisse sind unter 4.3 festgehalten.

#### ▪ **Beratung der Stadt zur Zukunft eines potentiellen Gewerbegebietes**

In Abbildung 4.6 wird ein thematischer Strang zur Entwicklung von Gewerbebeständen aufgezeigt. Den Einstieg dazu liefert die kommunale Debatte um Innenentwicklung sowie ein potenzielles Gewerbegebiet in Stadtrandlage.

Die Entwicklung in der Stadt Heidenau ist derzeit von Stagnation und Rückgang gekennzeichnet, was wirtschaftliche Aktivitäten und die Bevölkerung anbelangt. Gleichwohl steht die Stadtverwaltung vor der Aufgabe, sich vor dem Hintergrund anstehender übergeordneter Investitionen im Raum Dresden planerisch zu positionieren. Eine Schlüsselmaßnahme stellt neben dem Ausbau der S-Bahn mit Taktverdichtung der Neubau der A 17 von Dresden nach Prag dar, die mit einer Anschlussstelle an das örtliche Straßennetz verknüpft wird. Damit werden gleichzeitig städtebaulich zwei mögliche Entwicklungsrichtungen markiert: Die Innenentwicklung auf bahnnahe (Alt-) Standorten sowie die Neuausweisung von Flächen in räumlicher Zuordnung zur Autobahn. In dieser Thematik wandte sich die Stadt Heidenau mit folgenden konkreten Fragen zur Gewerbeentwicklung an Intermobil:

- Wie ist aus Sicht einer nachhaltigen Flächenentwicklung ein neues Gewerbegebiet an der Auffahrt zur A 17 in der Nähe zum Barockgarten Großsedlitz zu beurteilen?
- Welche Veränderungen und Möglichkeiten ergeben sich für die Reaktivierung der innerstädtischen Brachflächen durch den Anschluss an die A 17?

Die Beratung nahm neben dem Forschungsbaustein „Integriertes regionales Flächenmanagement“ auch ein Bearbeiter des Bausteins „Beeinflussung der Standortwahl von Unternehmen“, Herr Glaser, wahr. Die Werkstatt fand am 24.2.2002 statt. Die Stadtverwaltung war

durch den Ersten Beigeordneten sowie die Sachbearbeiter in den Ämtern für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung vertreten.

Die Werkstatt gliederte sich in Kurzreferate beider Forschungsbausteine und in eine daran anschließende Diskussion. In den Kurzreferaten wurden folgende Punkte angesprochen:

- Rahmenbedingungen und Trends der Standort- und Gewerbeentwicklung,
- Anforderungen einer nachhaltigen Raum- und Gewerbeentwicklung,
- Pro und Contra zum Gewerbegebiet an der A 17,
- Ansatzpunkte einer zukunftsorientierten Standort- und Gewerbeflächenentwicklung.

Die beiden ersten Punkte bildeten einen Block, der mit einer Diskussion um die Trends und die Probleme der Gewerbeflächenentwicklung in Heidenau abgerundet wurde. Begonnen wurde mit der Erläuterung der Standortentwicklungstrends, die neben der Intensivierung des Standortwettbewerbs auch in der zunehmenden Standortdynamik, v.a. im Dienstleistungsbereich, sowie in der Herausbildung neuer Standortpräferenzen bestehen. Abgesehen von der Wichtigkeit von verfügbaren und bezahlbaren Flächen stellt die Verkehrsanbindung einen wichtigen Standortfaktor dar. Während die von der Wirtschaftsförderung in erster Linie betrachteten Unternehmen des produzierenden Sektors darunter vorrangig die Einbindung in das Straßennetz sehen, gewinnt ein leistungsfähiger ÖV im Dienstleistungsbereich an Bedeutung. Damit bietet der wirtschaftsstrukturelle Wandel die Chance, Standorte im Innenbereich zu erschließen und so auf kompakte, verkehrseffiziente Siedlungsstrukturen hinzuwirken. Dies entspricht vor allem auch einer nachhaltigen Stadtentwicklung (vgl. dazu auch 1.2), welche u.a. auf eine Innenentwicklung von Altstandorten abzielt und so Synergien zwischen Wohnen, Arbeitsplätzen, Handel und schienengebundenem ÖV, aber auch ggf. Schienengüterverkehr zulässt. Freilich besteht in Heidenau das Problem, dass zum einen momentan kein großer Siedlungsdruck vorhanden ist und zum anderen die Altflächen aufwendig beseitigt und saniert werden müssen. Dies gilt besonders, wenn der Erhalt historischer Bausubstanz erforderlich bzw. erwünscht ist und damit der Einsatz von Förder- und Eigenmitteln unabwendbar wird.

Anlass für die Werkstatt bildete ein geplantes Gewerbegebiet in unmittelbarer Nähe der zukünftigen Autobahnanschlussstelle Pirna, aber auch in unmittelbarer Nähe des regional bedeutenden Barockgartens Großsedlitz. Unter dem Aspekt der ökologisch verstandenen Nachhaltigkeit ist ein autobahnnahes Gewerbegebiet unabhängig von seiner Beeinträchtigung des Barockgartens eher schlecht zu beurteilen, da es zu weiten Wegen aus der und in die Stadt führen würde und das wichtige Ziel einer Revitalisierung der innerstädtischen Brachflächen zuwiderliefe. Im konkreten Fall fällt zusätzlich die Nähe zum Barockgarten Großsedlitz als stadtnaher bzw. fremdenverkehrswirksamer Erlebnis- und Erholungsraum negativ ins Gewicht.

Allerdings kann einem solchen Standort zugute gehalten werden, dass er bei bestimmten, transportintensiven und straßenorientierten Branchen wie dem Logistikgewerbe zu einer reibungsloseren Verkehrsabwicklung und somit Entlastung der Innenstadt vom Wirtschaftsverkehr führt. Ob es dabei zu einem Mobilisierungsdruck auf die innerstädtischen Gewerbeflächen kommt, ist allerdings zweifelhaft, da dort die Nachfrage gering und nicht auszuschließen ist, dass sich weitere Unternehmen nach außen verlagern, wie es die Vertreter der Stadtverwaltung über einen konkreten Fall in der Nachbarschaft zu berichten wissen. Das wäre besonders dann problematisch, wenn die Unternehmen bzgl. ihrer Kundennähe und ihres Verkehrsaufkommens eher in die Stadt passen und es so zu einer weiteren Entmischung von Wohnen und (verträglichem) Gewerbe kommt. Zudem ist zu bedenken, dass weitere Autobahnanrainergemeinden Angebote an entsprechenden Standorten unterbreiten



werden, wodurch sich die diesbezügliche Standortgunst von Heidenau im Raum Dresden relativiert.<sup>57</sup>

In der Werkstatt konnte schließlich dargelegt werden, dass Autobahnen einen branchenabhängigen Standortfaktor darstellen (wichtig für produzierendes Gewerbe und Großhandel, weniger für Dienstleistungen) und es dabei nicht unbedingt auf die Lage einer Gewerbefläche an der Autobahn, sondern v.a. auf deren zügige und störungsarme Erreichbarkeit ankommt. Für Heidenau bedeutet dies eine stadtverträgliche Anbindung der innerstädtischen Gewerbestandorte an die Autobahn, womit die Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs und ggf. Schienengüterverkehrs weiterhin möglich bleibt bzw. bei Verbesserungen im Angebot bei der S-Bahn sogar gefördert wird.

Damit war der Übergang zum letzten der vier die Werkstatt gliedernden thematischen Schwerpunkte erreicht: Die Diskussion der Ansatzpunkte einer zukunftsorientierten Standort- und Gewerbeflächenentwicklung begann mit den Schwierigkeiten, die die Stadt Heidenau bei der Entwicklung gewerblicher Altstandorte hat. So müssen Maßnahmen zur Verfügbarmachung der betreffenden Flächen – Beräumung, Sanierung, Erschließung und Vermarktung – durchgeführt werden, für welche die kommunalen Mittel nicht ausreichen. Als Alternative zu eigenständigen Aktivitäten Heidenaus wurde eine interkommunale Kooperation zur Entwicklung eines Gewerbegebiets vorgeschlagen, um Altstandorte einer weiteren Nutzung zuführen zu können. Dafür wurde bereits die gemeindeübergreifende Fläche eines vormaligen Betonwerks in Dresden-Sporbitz angedacht.

Dieses Beispiel veranschaulicht die Notwendigkeit eines regionalen Flächenmanagements, wie es von Intermobil bereits auf einer regionalen Fachtagung 2002 vorgestellt worden war (vgl. Abbildung 4.8). Auch die Stadt Heidenau befürwortet eine gemeinsame Ansiedlungspolitik auf regionaler Ebene, um Investoren auf abgestimmte und erwünschte Standorte zu lenken und innerkommunale Nutzungsverlagerungen wie im oben angesprochenen Beispielfall aus der Nachbarschaft zu vermeiden. In Anbetracht des heutzutage überwiegend „sauber“ produzierenden Gewerbes fühlten sich die Heidenauer Vertreter durch diese Werkstatt darin bestärkt, ein „integriertes Standortsystem“ auf bestehenden Altstandorten anzudenken. Neue

**Abbildung 4.8: Prinzip des regionalen Flächenmanagements**



Quelle: Koch/ Stein 2002, S. 68

<sup>57</sup> Unter diesen (markt-)wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist ein kommunales und regionales Standortmonitoring sinnvoll, um einerseits aktuelle Entwicklungen nachzuvollziehen und andererseits potenzielle Gewerbeflächen nach standörtlicher Eignung, Planungsstand und Verfügbarkeit zu ermitteln. Das entsprechende Instrument wurde im Forschungsbaustein „Beeinflussung der Standortwahl von Unternehmen“ entwickelt. Die Anwendung an einem Referenzbeispiel war in Heidenau vorgesehen, kam aber aufgrund des ein halbes Jahr nach dieser Werkstatt sich ereignenden Hochwassers nicht zustande (s.a. Abbildung 4.6).

Flächen wurden vor dem Hintergrund des bestehenden Flächenpotenzials nicht für erforderlich erachtet. Allerdings bedarf es zur Innenentwicklung einer verstärkten Förderung von Brachflächen auf Landesebene. Diese sei allerdings erst dann zu erzielen, wenn es einen gewissen Handlungsbedarf, d.h. Ansiedlungsinteresse durch Investoren gibt.

#### 4.2.2 Thematischer Einstieg in Pirna

Zwischen der Stadt Pirna und dem Forschungsprojekt besteht bereits seit 1999, d.h. den Anfangsmonaten von Intermobil Kontakt. Die Bearbeiter des Forschungsbausteines „Standort- und Mobilitätsberatung für private Haushalte“<sup>58</sup> initiierten damals mit der Stadt ein Modellprojekt unter dem Titel „Wohnen in Pirna“. Ziel dieses Modellprojektes ist, die Planung der Siedlungsstruktur durch konkrete Hilfeleistungen im organisatorischen Bereich zu unterstützen. Dabei geht es u.a. um Informationsmaßnahmen im ÖV, die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs sowie die Mobilitäts- und Wohnstandortberatung.

Ein Teilaspekt der Beratungsleistungen im Modellprojekt „Wohnen in Pirna“ betraf die Beratung der Verwaltung und weiterer Akteure. In diesem Zusammenhang wurden die Bearbeiter des Forschungsbausteines „Integriertes regionales Flächenmanagement“ um die Ausrichtung einer Werkstatt zum Thema „Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung“ gebeten. Bei dem Termin am 20.9.2001 waren zahlreiche Vertreter der Stadtverwaltung (Oberbürgermeister sowie Mitarbeiter der Verwaltungen für Stadtplanung, Tiefbau, Ordnung, Soziales, Kultur) sowie der Stadtentwicklungsgesellschaft, einer Wohnungsbaugesellschaft und der Lokalen Agenda anwesend.

Ziel der Werkstatt war zunächst eine allgemeine Einführung in die Thematik der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Vorstellung von Ergebnissen einer davor abgeschlossenen Studie zu den kommunalen Entwicklungsstrategien im Untersuchungsgebiet (Koch/ Stein 2001) diente als Anstoß zu einem grundsätzlichen Meinungs- und Erfahrungsaustausch. Die anschließende Reflexion über Leitfragen zum – planerischen und tatsächlichen – Stellenwert des Verkehrs in Pirna, zu konkretem Handlungsbedarf, zu denkbaren Maßnahmen, zu Hemmnissen und zu Folgerungen für die zukünftige Planung sollte einerseits den Stellenwert des Werkstattthemas in der Stadt herauszuarbeiten helfen und andererseits in die Diskussion des Handlungsbedarfs und möglicher Maßnahmen überleiten. Die Umsetzung der Erkenntnisse in die weitere Stadtplanung und -entwicklung stellte den Abschluss dar.

In der Diskussion stellte sich heraus, dass in Pirna gerade durch die anstehenden Verkehrsprojekte – insbesondere den Bau der A 17 Dresden-Prag – der Verkehr ein wichtiges Thema ist. Auch die Siedlungstätigkeit der vergangenen Jahre hat nach Meinung der Werkstattteilnehmer ungeachtet der Eingemeindung der potenziellen Suburbanisierungsorte den Bedarf nach Verkehrslösungen erhöht. Gleichzeitig hoben die Vertreter der Stadt hervor, dass sich aufgrund der nachlassenden Entwicklungs- und damit auch Siedlungsdynamik die Planung unter möglichst weit gehender Vermeidung typischer Nutzungskonflikte auf den Bestand konzentriere. So wird auch im INSEK bezogen auf die Gesamtstadt eine ausgewogene Entwicklung der Innenstadt, in der die Sanierung fortgeführt wird, und von den anderen, räumliche Schwerpunkte bildenden, Stadtteilen angestrebt (vgl. dazu Stadt Pirna et al. 2002).

Die Frage nach konkreten Maßnahmen wurde in der Diskussion nicht weiter behandelt. Sie stellte sich wenige Monate später: Bearbeiter des Forschungsbausteines „Wohnen in Pirna“ organisierten für den 23.1.2002 eine Werkstatt zusammen mit der Lokalen Agenda 21 Pirna zum Thema „Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Pirna“ (Nickel/ Lometsch 2001). Teilnehmer waren Vertreter der Stadt, des Landkreises, der örtlichen Busgesellschaft, der Ver-

---

<sup>58</sup> Projektverantwortung tragen Uta Bauer, Christian Holz-Rau, Wolfgang Nickel und Petra Rau (Büro für integrierte Planung).

kehrsgesellschaft, des Verkehrsverbundes, der Stadtentwicklungsgesellschaft sowie des Touristservice.

Ziel dieser Werkstatt war, auf fachlich fundierter Grundlage über die Zukunft des ÖV in Pirna zu diskutieren und einen Impuls für eine Weiterentwicklung zu liefern. Dieses Ziel wurde im Januar 2002 erreicht. In den Folgewochen initiierte die Stadtverwaltung eine Umfrage unter der Bevölkerung zu den Defiziten des vorhandenen Stadtverkehrs und zu Anregungen für seine Weiterentwicklung (Mezger 2002). Was fehlte, war ein praktikabler Weg, zu einem entsprechenden Konzept zu gelangen. Insofern wurde der durch die Pirnaer Werkstatt gesetzte Impuls durch die aus dem Heidenauer Projekt generierte Anregung nach einer *interkommunalen* Weiterentwicklung des Stadtverkehrsnetzes aufgenommen. Die Erfahrungen mit den sich damit anschließenden Werkstätten und bilateralen Gesprächen sowie die wichtigsten Ergebnisse sind unter 4.3 festgehalten.

### 4.3 Der interkommunale Ansatz

Die Weiterentwicklung des Stadtverkehrsnetzes in Heidenau und damit auch in den Nachbarstädten Pirna und Dohna wurde angeregt durch die Arbeiten an dem studentischen Projekt zur Stärkung des Wohnstandortes Heidenau und der Beratung der Stadt bzgl. der Konsequenzen aus dem Verkehrsentwicklungsplan (vgl. Abbildung 4.6). In die strukturierenden fünf Leitthemen des Konzeptes aus dem Studienprojekt (vgl. Dahmen/ Mitransky/ Streich/ Tuch 2001, S. 55) kann – gewissermaßen nachträglich – ein Konzept zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs eingepasst werden.

Demnach verfolgen Stadtverkehrskonzepte folgende, auf die Leitthemen abgestimmte Ziele:

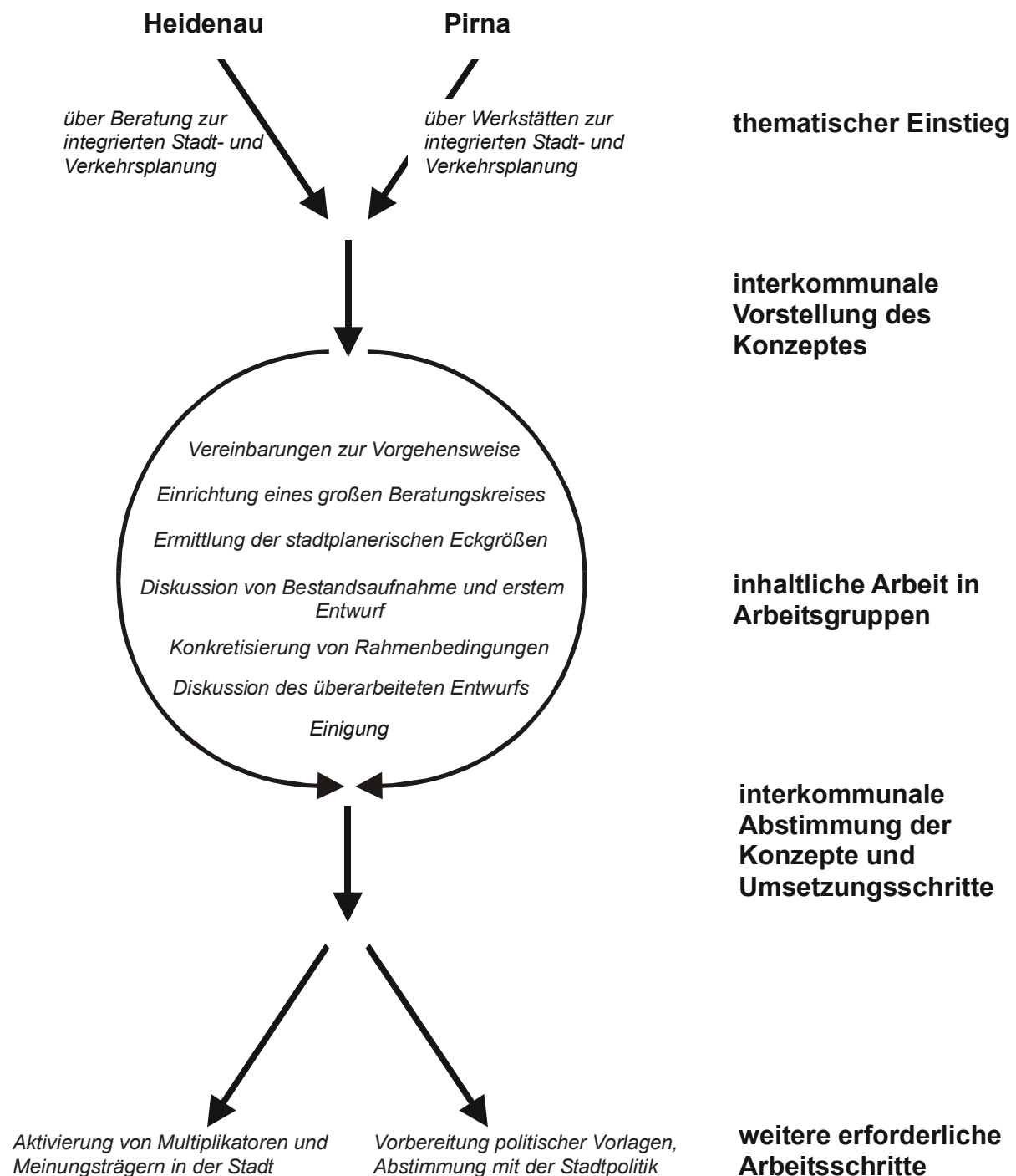
- Kooperation: Wegen der vorhandenen interkommunalen Verflechtungen und auch der bereits heute Gemeindegrenzen überschreitenden Busverbindungen soll sowohl Kooperation mit den Nachbarstädten – v.a. zwischen Heidenau und Pirna, aber auch zwischen diesen beiden Städten und Dresden und Dohna – betrieben werden. Gleichmaßen geht es um die Kooperation der verschiedenen Akteure innerhalb der Kommunen, und zwar um die zwischen den Stadtverwaltungen, den Verkehrsdienstleistern (Verkehrsverbund VVO, Verkehrsgesellschaft VSS sowie den Busbetreibern) und den Planungsbetroffenen.
- Konzentration: Die Stadtverkehrskonzepte verfolgen das Ziel, die Busverkehre an zentralen Plätzen in beiden Städten miteinander, mit der Bahn und mit der Innenstadt zu verknüpfen. Damit tragen sie zur Aufwertung dieser Standorte als Umsteigepunkte sowie als Zentren des öffentlichen Lebens bei.
- Vernetzung: Das Ziel der Konzentration ist verbunden mit der Vernetzung der Siedlungsgebiete und wichtigen Zielpunkte in den Städten untereinander. Barrieren wie das Bahn- und Gewerbegebiete in Heidenau oder die Elbe in Pirna werden überwunden.
- Beteiligung: Das Ziel der Kooperation führt zum Erfordernis einer erhöhten Beteiligung der Bevölkerung, die nicht durch Verwaltung, Verkehrsdienstleister oder Betroffenengruppen wie den Seniorenbeirat oder die Lokale Agenda vertreten werden.
- Identität: Stadtverkehrskonzepte können dazu beitragen, die Einwohnerbindung an die Stadt zu erhöhen. Bisweilen sind sie Gegenstand gezielten Stadtmarketings.

In diesem Kapitel wird zunächst der Einstieg in die interkommunale Arbeitsweise erläutert (4.3.1). Da die Arbeitsgruppe sich zunächst in kommunale Arbeitsgruppen aufteilte, bevor die Ergebnisse wieder in einem interkommunalen Gremium diskutiert wurden, gliedert sich der weitere Text nach den Fallstudien in Heidenau (4.3.2) sowie Pirna (4.3.3) und schließlich den vorläufigen interkommunalen Abschluss (4.3.4).

Der Ablauf der Arbeiten wird durch Abbildung 4.9 veranschaulicht. Dort werden die in den vorhergehenden Abschnitten erläuterten getrennten Einstiege in Heidenau und Pirna aufge-

griffen. Es wird anschaulich, dass auf eine kurze interkommunale Phase getrennte Arbeiten in beiden Städten folgen, bevor erneut auf interkommunaler Ebene die erarbeiteten Konzepte verglichen und weitere Umsetzungsschritte besprochen werden. Die abschließend dargestellten Arbeitsschritte sind Empfehlungen von Intermobil, teilweise untersetzt durch Vereinbarungen der Akteure vor Ort, die die weitere Vorgehensweise bei der Umsetzung der Konzepte aufzeigen.

**Abbildung 4.9: Arbeitsschritte für das interkommunale Stadtverkehrskonzept**



Eigene Darstellung

### 4.3.1 Der interkommunale Einstieg

Der interkommunale Einstieg bestand in einer ersten interkommunalen Arbeitsgruppe mit Vertretern der Nachbarstädte Dresden, Heidenau und Pirna sowie einem nachgelagerten Gespräch mit dem Vertreter Dohnas.

#### ▪ Erste interkommunale Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs in den Städten Heidenau, Pirna und Dohna am 22.5.2002

Die erste interkommunale AG wurde bewusst nur mit Vertretern der Verwaltungen der betroffenen Städte durchgeführt. Ziel war, auf der Ebene der kommunalen Stadt- und Verkehrsplaner Konsens darüber zu erzielen, die Weiterentwicklung des ÖV zu betreiben. Dies würde es erleichtern, im Anschluss geschlossen mit einem entsprechenden Anliegen auf die Verkehrsdienstleister zuzugehen.

Insofern war der Teilnehmerkreis am 22.5.2002 begrenzt, zumal der Vertreter der kleinsten Stadt – Dohna – verhindert war. Es nahmen jeweils ein bis zwei Vertreter der Städte Dresden, Heidenau und Pirna teil.

Die Tagesordnung bestand aus einer von den Intermobilmitarbeitern bestrittenen Einführung in Thema und Ziel der Veranstaltung. Daran schloss sich eine längere Diskussion an, die in konkrete Arbeitsaufträge für die Organisatoren mündete.

Zur Einführung: Die S-Bahn Dresden-Heidenau-Pirna wird ausgebaut und nach Abschluss der Bauarbeiten durch die Taktverdichtung auf einen 7,5-min-Takt ab Heidenau und einen 15-min-Takt ab Pirna (jeweils in der Hauptverkehrszeit) in Zukunft ein deutlich attraktiveres Verkehrsangebot darstellen als heute. Auch die diese Städte tangierenden Regionalbahnlinien Heidenau-Altenberg und Pirna-Neustadt sind nach ihrem Ausbau und durch den Einsatz moderner Regionalzüge mit einem weit gehenden 1-Stunden-Takt zu einem wichtigen Verkehrsmittel geworden.

Das Augenmerk in der gebildeten Arbeitsgruppe liegt auf den der S- und Regionalbahn nachgeordneten Busverkehren in den drei Städten einschließlich der Verknüpfungen mit dem Dresdner Busnetz.

Die drei Städte Heidenau, Pirna und Dohna verfügen über ein gemeinsames Busnetz, dass aus den von der Verkehrsgesellschaft Sächsische Schweiz (VSS) betriebenen Linien A, B, G, H/S, L, M, N, P, U, Z sowie dem kostenlosen Wal-Mart-Bus besteht. In Dohna-Röhrsdorf, am Bahnhof Heidenau und im Norden Pirnas gibt es über die DVB-Linien 73, 83, 85 und 86 Anschlüsse an das Dresdner Busnetz. Das Angebot ist, was die Bedienungszeiten und -häufigkeiten angeht, aufgrund der unterschiedlich dichten Besiedlung sehr uneinheitlich. Das Mindestangebot eines durchgängigen 30-min-Taktes bietet nur ein Teil der Linien (83 ab Graupa, 85, 86, H/S, N).

Die drei Städte haben mitsamt ihrer Eingemeindungen über 60.000 Einwohner. West- wie ostdeutsche Städte in dieser und auch geringerer Größenordnung haben in den vergangenen zehn Jahren Stadtbussysteme eingeführt, in deren Folge die Fahrgastzahlen um ein Mehrfaches stiegen, die Kämmerer wiederum in Folge dessen größere Infrastrukturprojekte streichen oder verschieben konnten und das Stadt-, v.a. aber das Innenstadtmarketing, einen großen Schub nach vorne bekam (vgl. u.a. VDV/ VDV-Förderkreis 2000b, S. 322ff).

Zur Veranschaulichung der Zielsetzung dieser AG wurde kurz über das Erfolgsbeispiel Lemgo berichtet. Bei allen Unterschieden zwischen diesem Beispielfall und dem Raum Heidenau-Pirna-Dohna können anhand der Lemgoer Erfolgsgeschichte einige Erfolgsbedingungen des Stadtbusses belegt werden:<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> Es gibt mittlerweile sehr viele Dokumentationen zu Stadtbussen in Klein- und Mittelstädten. Herausgegriffen

- Attraktiver Takt ohne Ausnahme: Die Taktzeiten variieren grundsätzlich von Stadtbussystem zu Stadtbussystem. Im Vergleich erwies es sich als wichtig, einen Takt von höchstens 30 min zu Grunde zu legen und diesen – zeit- oder linienweise Verdichtungen z.B. auf 15 min ausgenommen – über den Tag durchzuhalten. In den Schwachverkehrszeiten (abends und an Sonn- und Feiertagen) werden Busse überwiegend in den touristisch relevanten Städten betrieben. Andernorts übernehmen Anrufsammeltaxis oder andere flexible Angebotsformen den Verkehr und gewährleisten zusammen mit dem Stadtbus eine weit gehende Rund-um-die-Uhr-Versorgung.
- Taktknoten in der Stadtmitte, ggf. Anbindung des Bahnhofs: Der Taktknoten kann selten die gewünschte Kombination der Lagekriterien Innenstadt, Nähe zum Bahnhof, Nähe zum ZOB der Regionalbusse gemeinsam erfüllen. Die Abwägung ist u.a. abhängig davon, ob intensive Verflechtungen mit Nachbarstädten wie z.B. in Verdichtungsräumen eine Anbindung des Bahnhofs an alle Linien erforderlich machen. In Lemgo fiel die Entscheidung zugunsten der Einkaufszone.
- Direkte Linienführung in die Stadtmitte: Stadtbusse bedeuten eine Abkehr vom „alten“ Prinzip, den Busunternehmen die Bedienung von Straßenabschnitten, in denen Stammkunden bzw. die „Zwangsnutzer“ des ÖV leben bzw. hinwollen, abzuverlangen, was zu den uneinheitlichen Linienführungen und fehlenden Taktstrukturen, die die Übersichtlichkeit gerade für wahlfreie Buskunden so sehr einschränken, führt. Statt dessen wird die Linienführung von wirtschaftlichen Erwägungen abhängig gemacht. Direkte und zügige Verbindungen erhöhen die Attraktivität des ÖV, Schleifenfahrten werden bis auf jene Ausnahmen, die die Regel begründen, vermieden.
- Hohe Haltestellendichte: Die Reisezeit im ÖV ist ein wichtiger Indikator für seine Attraktivität. Lange Zu- und Abgangswege können dazu führen, dass die im System verbrachte Zeit kürzer ist, als die Fußwege zur und von der Haltestelle dauern. 300 m haben sich als planungsleitendes Prinzip bei der Bemessung der Haltestellenabstände wie auch der Einzugsbereiche bewährt. Sie entsprechen etwa 5 min, was bedeutet, dass bei einer Busreisezeit von 15 min (Endhaltestelle bis Umsteigepunkt) maximal 10 min an Zu- und Abgangszeit hinzukommen.
- Attraktive Fahrzeuge und Haltestellen: Diese Systemmerkmale verstehen sich für einen modernen ÖV gewissermaßen von selbst. Niederflertechnik, breite sowie zahlreiche Ein- und Ausstiegsbereiche sowie Haltestellen, die nicht als Busbuchten angelegt sind, verkürzen die Haltezeiten erheblich und kompensieren damit die relativ hohe Haltestellendichte. Dazu gehört auch, dass der Fahrausweiserwerb an Automaten oder in Kundenzentren stattfindet und sich die Fahrer deshalb ganz auf das Führen des Fahrzeugs konzentrieren können.
- Informationszentrum am Taktknoten: Sie sind wichtig für eine Präsenz des ÖV in der Innenstadt und den Aufbau eines direkten Kontakts zu den Kunden.
- Intensive Öffentlichkeitsarbeit: Die intensive Öffentlichkeitsarbeit hat in den erfolgreichen Stadtbusstädten einen großen Teil des Erfolgs begründet – nachlassende Fahrgastzahlen bei zuvor eingeschränkter Werbearbeit belegen dies.
- Rückendeckung in Politik und Verwaltung: Stadtbusse gehen in aller Regel mit einer Erhöhung der Ausgaben einher. So wurden zwar in Lemgo die Zuschüsse je Fahrgast erheblich gesenkt, dennoch stieg die Unterdeckung des Stadtbusses bei stark steigenden Fahrgastzahlen ebenfalls an. Folglich bedarf es beim Zuschussgeber und in der Öffentlichkeit eines deutlich artikulierten Willens, diese Investition zu tätigen. Das gilt auch für Detailfragen wie unkonventionelle oder den Autoverkehr leicht einschränkende Beschleunigungsmaßnahmen für den Stadtbus.

Die Bearbeiter des Forschungsbausteins „Integriertes regionales Flächenmanagement“ im Projekt Intermobil befürworteten die Prüfung, inwieweit ein solches Stadtbussystem auch für die drei Städte Heidenau, Pirna und Dohna in Frage kommt. Im Falle Heidenaus bestand in Form des Verkehrsentwicklungsplans und der in seinem Rahmen durchgeführten Haushaltsbefragung umfangreiches Datenmaterial, das die Notwendigkeit eines solchen Konzeptes unterstreicht. In Pirna wurde wenige Monate zuvor im Rahmen der Lokalen Agenda eine Veranstaltung unter breiter Beteiligung der öffentlichen Hand und der Öffentlichkeit durchgeführt, die großen Zuspruch zu einem solchen Vorhaben hervorrief (Nickel/ Lometsch 2001).

Ein solches Stadtbussystem existiert dem Erkenntnisstand von Intermobil zufolge in Sachsen nicht, auch wenn andere Mittelstädte wie Meißen über einen ähnlich guten (dort, wo im 10-min-Takt gefahren wird, sogar besseren) städtischen Busverkehr verfügen. Über diese regionale Ebene hinaus hätte eine Weiterentwicklung des Stadtverkehrs zu einem solchen Stadtbussystem wegen seiner Interkommunalität Innovationspotenzial.<sup>60</sup>

Abgesehen davon wurde thematisiert, wie durch einen Stadtbus die Frage der optimalen Erschließung der Stadt und ihrer Flächen angegangen werden kann.<sup>61</sup> Durch die Erarbeitung der INSEKs ist in den Städten Heidenau und Pirna eine umfassende Aufarbeitung der Unterstützung benötigten Bestandsflächen und Stadtquartiere vorgenommen worden. Hier und in Dohna wird in der Flächennutzungsplanung über zukünftige Entwicklungsflächen und auch über die Rücknahme früher ausgewiesener Flächen entschieden. Für die Attraktivität von Bestands- wie Entwicklungsflächen ist die Erschließung und auch die Anbindung an die S- und Regionalbahn von hoher Bedeutung. Insofern kann eine entsprechende Weiterentwicklung des Stadtverkehrs zu einer Unterstützung der Umsetzungsbemühungen von INSEK und FNP führen.

Die vorgestellten Prinzipien fanden in der Arbeitsgruppe grundsätzlich Zustimmung. Der Teilnehmer aus der Stadt Dresden erläuterte ergänzend das Konzept der differenzierten Bedienung in Dresden. Es ähnelt dem für Heidenau, Pirna und Dohna geäußerten Vorschlag insofern, als auch in Dresden ein einheitlicher Grundtakt festgelegt wurde und Knotenpunkte wie am S-Bahnhof Niedersedlitz entstanden.<sup>62</sup>

Angesichts der grundsätzlichen Übereinstimmung konzentrierte sich die Diskussion auf Detailfragen, die die Anwendbarkeit auf den Raum Heidenau, Pirna und Dohna zum Gegenstand haben:

- Verknüpfungspunkte: Die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs müsse – wie dies bisher auch der Fall ist – besonderes Augenmerk auf die Anbindung der Stadtteile und Quartiere an die S-Bahn legen. Die Verknüpfungspunkte sollten sich deshalb in Heidenau und Pirna an der S-Bahn befinden. In Pirna sei es vorstellbar, den Taktknoten in der Innenstadt einzurichten, sofern gewährleistet ist, dass alle Buslinien auch die S-Bahn-Station bedienen und damit vermieden werden kann, dass Reisende von / nach Dresden auf dem Weg zum Bahnhof umsteigen müssen. Verknüpfungspunkte in Pirna und Heidenau würden sehr gut das in Dresden verfolgte Konzept mit dem übergeordneten Verknüpfungspunkt Niedersedlitz ergänzen.

<sup>60</sup> Den Intermobil-Mitarbeitern ist nur ein Fall bekannt, in dem die beiden etwa gleich großen, längst baulich zusammengewachsenen Städte Erbach und Michelstadt im Odenwald (zusammen 23.000 Einwohner) über ein gemeinsames Bussystem im Viertelstundentakt mit zwei bis drei Umsteigestellen verfügen.

<sup>61</sup> So werden in Nordrhein-Westfalen mit einem Programm „Wohnen am ÖPNV“ Wohnstandorte im Einzugsbereich der Haltestellen z.B. des Lemgoer Stadtbusses gefördert.

<sup>62</sup> In knapper Form sieht die Aufgabenverteilung für die S-Bahn, Straßenbahn und Busse so aus: Die S-Bahn hat das Primat für die Außenbeziehungen. Die Straßenbahn ergänzt die S-Bahn im innerstädtischen Verkehr auf den Radialen, aber auch auf den Tangentialen. Buslinien schließen die im Netz dann noch bestehenden Lücken als Quartierbusse, der innerstädtischen Entsprechung zu den Stadtverkehren in den Umlandstädten. Sie kommen gerade dort zum Einsatz, wo der Straßenbahnbetrieb nicht wirtschaftlich wäre, z.B. in den jüngst eingemeindeten Ortsteilen. Vgl. dazu Wortmann/ Rüde/ Blank 2001.

- Parallelverkehre: Im gesamten Verbundgebiet komme dem Abbau von Parallelverkehren eine hohe Bedeutung zu, was im vorliegenden Falle anhand der Verbindung zwischen den Bahnhöfen Heidenau und Pirna, die sowohl durch die S-Bahn als auch den Bus hergestellt wird, diskutiert werden könne. Festgestellt wurde, dass die Bahnhöfe andere Einzugsbereiche haben als der Bus und mithin letzterer andere Erschließungsaufgaben übernehmen müsse. Trotzdem kam die Frage auf, ob diese eine Busverbindung es rechtfertige, die Weiterentwicklung des Bussystems gleichzeitig mit allen drei Städten (plus Dresden) zu betreiben.
- Behinderung der Busse durch den Autoverkehr: Besonders das Beispiel der auf der B 172 verlaufenden Linie H/S zeige, welche Behinderungen durch den Autoverkehr bestünde. Sie würden die Einhaltung von Fahrzeiten und Umsteigebeziehungen erschweren. Deshalb wurde die Frage aufgeworfen, ob die Erschließungsaufgaben dieser Linie auch auf anderen Routen erfüllt werden können.
- Koordination mit anderen verkehrlichen Maßnahmen: In Heidenau wurde zur Zeit der Werkstatt der Umbau des Bahnhofsvorplatzes mitsamt der ihn tangierenden Linien diskutiert. Das vorgeschlagene Konzept mit einem auch systeminterne Umstiege (innerhalb des Busnetzes) erlaubenden Taktknoten am Bahnhof erfordert, hierfür ausreichende Flächen vorzuhalten. Bzgl. der Buslinie H/S im Zuge der B 172 wäre auch zu prüfen, ob eine Verlegung der Bundesstraße und die gleichzeitige Entlastung der heutigen Strecke die Bedienung durch Busse in Zukunft erleichtern können.
- Kosten: Die Kosten eines Stadtbussystems wie jenes in Lemgo kamen auch zur Sprache. Die erfolgreichen Bussysteme können zwar durchweg eine Reduktion der Zuschüsse pro beförderten Fahrgast vorweisen, dies verschweigt allerdings, dass die Unterdeckung und damit der Zuschussbedarf in absoluten Zahlen gestiegen ist. Die Teilnehmer deuteten an, dass sie keine Möglichkeit für einen finanziellen Beitrag ihrer Stadt sähen. Gleichzeitig sei aber bewusst, dass das gegenwärtige Bussystem durch eine gezielte Optimierung den kommunalen Zielen näher kommen könne. Um diese Frage konkreter erörtern zu können, wäre für die nächste Arbeitsrunde eine Teilnahme der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wünschenswert.
- Einordnung der Arbeitsgruppe in die weiteren interkommunalen Aktivitäten in der Region: Die damals im Aufbau befindliche Stadt-Umland-Region Dresden verfügte über zwei Gremien: eine Bürgermeisterrunde, bestehend aus Vertretern Dresdens und sämtlicher Nachbargemeinden, zu denen auch Heidenau, Pirna und Dohna zählen, und eine Arbeitsgruppe aus Verwaltungsmitarbeitern, die sich auch mit Verkehrsfragen beschäftigt. Wegen des räumlich erheblich größeren Zuschnitts der Stadt-Umland-Region war es nicht empfehlenswert, die Frage einer Weiterentwicklung im benannten Teilraum auf dieser großen Ebene zu diskutieren. Um die Umsetzung diskutieren zu können, wurde angeregt, die nächste Arbeitsrunde um Vertreter des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen zu erweitern. Ergebnisse dieser vergrößerten Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung des Stadtbusses könnten dann zu einem geeigneten Zeitpunkt in die Bürgermeisterrunde eingebracht werden. Durch die Einbeziehung des Verkehrsverbundes (VVO) in die Arbeitsgruppe sei es auch möglich, die Arbeitsebene des Nahverkehrsplans (NVP), der zum Ende desselben Jahres in einer Endfassung den Gremien zur Abstimmung vorgelegt werden sollte, zu berücksichtigen.

Es bestand Einigkeit darin, das Thema weiter zu behandeln. Offen war noch, ob die Diskussion gemeinsam für die drei Städte oder getrennt nach den Einzugsbereichen der beiden Verknüpfungspunkte an den Bahnhöfen von Heidenau und Pirna stattfinden sollte. Diese Frage wurde zunächst vertagt. In den Folgewochen entschieden die Vertreter der Städte, vorerst getrennte kommunale Arbeitsgruppen einzurichten.



Die Teilnehmer einigten sich darauf, gegen Ende August/ Anfang September desselben Jahres noch einmal mit Vertretern des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen zusammenzukommen und in erster Linie folgende Fragen zu erörtern:

- Wie ist der Stand der Bedienung? (besonders bzgl. des Betriebsaufwandes)
- Welche Bevölkerungsgruppen kann man bei einer Weiterentwicklung erreichen? (Erfahrungen aus anderen Städten)
- Welche Optimierungsmöglichkeiten gibt es? (besonders, ohne einen realistischen Rahmen zu verlassen)

Die Intermobil-Mitarbeiter sagten zu, sich mit Vertretern des VVO und der Verkehrsgesellschaft Sächsische Schweiz (VSS) in Verbindung setzen und Informationen sowie Vorschläge zur Diskussion dieser Fragen bei der nächsten Arbeitsrunde zusammentragen.

#### ▪ **bilaterale Gespräche mit Verkehrsverbund und Verkehrsgesellschaft**

Ein Ergebnis der ersten interkommunalen Arbeitsgruppe bestand darin, den Kontakt von der „Stadtseite“ zur „Verkehrseite“ zu suchen. Deshalb wurden in den folgenden Wochen bilaterale Gespräche mit dem Verkehrsverbund (VVO) und der Verkehrsgesellschaft Sächsische Schweiz (VSS) geführt.

Der Verkehrsverbund verfolgt lt. Gesellschaftsvertrag das Ziel, einen „attraktiven, zukunftsweisenden öffentlichen Personennahverkehr durch konkrete Planung und Vermarktung“ anzubieten. Die sich daraus ergebenden Aufgaben betreffen in erster Linie die Tarifgestaltung, die Entwicklung eines abgestimmten Fahrplanes, die Entwicklung eines einheitlichen Vertriebes, Teile der Finanzplanung sowie die Bestellung und Kontrolle der Verkehrsleistungen durch die Verkehrsunternehmen bzw. die Kreisverkehrsgesellschaften. Eines der wichtigsten Instrumente des VVO ist der Nahverkehrsplan (NVP), der erstmalig am 21.10.1997 beschlossen wurde und sich gegenwärtig in der Überarbeitung befindet. Der NVP ist ein Grundsatzdokument der verbundweiten Planung. Für konkrete Fälle, wie sie in Heidenau und Pirna vorliegen, trifft er allerdings keine weit gehenden Festlegungen. Initiativen zur Weiterentwicklung von Stadtverkehren werden vom NVP also nicht berührt. Der VVO bleibt aber insbesondere wegen seiner Zuständigkeit für die Schnittstellengestaltung insbesondere in Pirna<sup>63</sup> ein wichtiger Partner für die konkrete Arbeit in AGs.

Die Verkehrsgesellschaft Sächsische Schweiz ist eine Kreisverkehrsgesellschaft, die sich zu 52 % in Besitz des Landkreises und zu je 8 % in Besitz der sechs Busunternehmen im Landkreis befindet. Sie sitzt an der Schnittstelle zwischen VVO und Unternehmen sowie zwischen Kreis und Unternehmen. Gerade die Qualität des im Landkreis gefahren Angebots ist Aufgabe der VSS. Insofern ist das Anliegen einer Weiterentwicklung der Stadtverkehre bzgl. seiner verkehrlichen Komponenten eine der Aufgaben der VSS. Sie bekundete ihr Interesse und wurde fortan gerade in Pirna zum Hauptantreiber und Moderator.

---

<sup>63</sup> In Pirna verläuft die Arbeit an der Neugestaltung des direkt auf dem Bahnhofsvorplatz gelegenen ZOB sehr schleppend. In Heidenau hingegen wurde zeitgleich zur Stadtverkehrskonzeption an Konzepten der Bahnhofsvorplatzgestaltung gearbeitet. Kooperationen zwischen VVO und Stadt bzgl. des auf der anderen Bahnseite gelegenen P+R-Platzes waren bis zur Umsetzungsreife gediehen.

### 4.3.2 Der Weg zum Stadtverkehrskonzept Heidenau

Die Arbeit am Stadtverkehrskonzept Heidenau bestand bis zur zweiten interkommunalen Arbeitsgruppe aus vier kommunalen Arbeitsgruppen und einzelnen bilateralen Gesprächen.

#### ▪ Erste kommunale Arbeitsgruppe am 23.7.2002 und bilaterales Gespräch mit Dohna

Zwei Monate nach der Zusammenkunft der Vertreter der betroffenen Städte bei der ersten interkommunalen Arbeitsgruppe setzten sich die Verkehrsgesellschaft und die Stadtverwaltung Heidenau mit Intermobilmitarbeitern zusammen und suchten eine erste Verständigung. Ziel waren die nähere Bestimmung des Arbeitsauftrages und die Suche nach Möglichkeiten der konkreten Konzepterstellung.

Die Beschreibung des eigentlichen Arbeitsauftrages bestand

- in der ersten Annäherung an die Frage, wie der Betriebsaufwand für ein neues Angebotskonzept gegengerechnet werden kann, und
- in einer Nennung der wichtigsten Zielpunkte in der Stadt.

Die Schulentwicklungsplanung, die gerade in Heidenau intensiv diskutiert wird und der zufolge möglicherweise ein Schulstandort in einem dicht besiedelten Wohngebiet geschlossen werden soll, wurde nur am Rande angesprochen.

Für die Erarbeitung eines ersten Konzeptentwurfs kamen weder die Mitarbeiter der Stadt Heidenau, die gar keinen eigenen Verkehrsplaner hat, noch die Verkehrsgesellschaft, die ebenfalls keine Kapazitäten für eine solche größere Aufgabe hat, in Frage. Der Rahmen des in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes würde ebenfalls durch ein Detailkonzept gesprengt.

Damit wurde letzten Endes beschlossen, nach einem Studenten für diese Aufgabe zu suchen. Diese Aufgabe übernahmen die Intermobilmitarbeiter, genauso wie die Information des Verkehrsentwicklungsplaners und der Nachbarstadt Dohna.

Das am Tag darauf geführte Gespräch mit dem Vertreter der Stadt Dohna diente in erster Linie der Information über den Stand der Diskussion und einer Abfrage der eigenen Eckpunkte eines Konzeptes. Hier wurde erstmalig deutlich, dass die Stadt Dohna in erster Linie an einer Verbesserung der Verbindungen vom Kernort zu den eingemeindeten ländlichen Ortslagen interessiert ist, in zweiter Linie eine verbesserte Anbindung aller Ortsteile an die im Tal verkehrende Regionalbahn und erst in dritter Linie Verbesserungen in den Verbindungen nach Heidenau und Pirna sucht.

Zwei Tage später veröffentlichte die Verkehrsgesellschaft eine Pressemitteilung mit dem Tenor: „Zur weiteren Verbesserung der Stadtverkehre in Pirna und Heidenau wird die Verkehrsgesellschaft Sächsische Schweiz (VSS) zukünftig enger mit beiden Städten zusammenarbeiten.“<sup>64</sup>

#### ▪ Zweite kommunale Arbeitsgruppe am 16.10.2002

Drei Monate nach der ersten kommunalen AG traten Stadt und Verkehrsgesellschaft erneut zusammen.<sup>65</sup> Anlass war die Vorstellung des Studenten, Herrn Dahmen, der bereits an dem

---

<sup>64</sup> Pressemitteilung mit dem Thema „Stadtverkehre Pirna und Heidenau auf dem Prüfstand“ vom 26.7.2002

<sup>65</sup> Da im Gegensatz zu Pirna keine organisierte Öffentlichkeit in Heidenau besteht und die wenigen an Stadtpolitik Interessierten soeben das Stadtleitbild bearbeitet haben, wurden in Heidenau zu den Beratungen keine Planungsbetroffenen hinzugezogen.

Studienprojekt zur Aufwertung Heidenaus als Wohnstandort (vgl. 4.2.1) mitgewirkt hatte und nun im Rahmen seiner Diplomarbeit ein Stadtverkehrskonzept entwerfen sollte.

Dahmen erläuterte sein Diplomarbeitsvorhaben und knüpfte dabei an die abgeschlossene Projektarbeit mit den dort beschriebenen Schwerpunkten der Stadtentwicklung und den dort unterbreiteten Vorschlägen (s.o.) an. Da er die Entwicklung neuer, vor allem bahnnaher Standorte bei der gegenwärtig geringen Nachfrage nach solchen Flächen für die nächste Zeit als unrealistisch einschätzte, sah er eine wichtige Aufgabe darin, durch die Optimierung des Stadtverkehrsnetzes dafür Sorge zu tragen, dass in der Stadt die Erreichbarkeit der Bahn verbessert wird und damit die bestehenden Wohnstandorte eine Aufwertung erfahren.

Die Stadtverwaltung und die Verkehrsgesellschaft benannten im Anschluss folgende wichtige Rahmenbedingungen für die Diplomarbeit und damit das Stadtverkehrskonzept:

1. Die Siedlungsstruktur wird sich in der nächsten Zeit nur wenig ändern und ist daher in ihrem Bestand zu sichern.
2. Der bisherige Leistungsumfang – gemessen in Fahrzeug-km – kann nicht überschritten werden.<sup>66</sup>
3. Die Aufwertung der S-Bahn, die erfolgte Einrichtung eines Elbanlegers und die Kappung der Straßenverbindung zwischen Dohna-Kuxberg und Großsedlitz aufgrund der demnächst beginnenden Bauarbeiten am Autobahnzubringer für Pirna bringen punktuellen Neuordnungsbedarf mit sich.
4. Der Schülerverkehr soll weiterhin möglichst getrennt vom sonstigen ÖV bewerkstelligt werden, um mit einem vertakteten Angebot viele Abonnementskunden zu gewinnen.<sup>67</sup>
5. Der Anteil alter Menschen an der Bevölkerung wird in Heidenau zunehmen, so dass die Berücksichtigung von Infrastrukturen der Senioren wie auch seniorengerechte Umsteigeanlagen eine hohe Bedeutung haben.

### ▪ Dritte kommunale Arbeitsgruppe am 12.2.2003

Bis zur dritten Arbeitsgruppe im Februar 2003 bestand der Kontakt zwischen den Intermobilmitarbeitern und den beiden wichtigsten Beteiligten in Heidenau, der Stadt und der Verkehrsgesellschaft, über die Rechercheterminale des Bearbeiters für das Stadtverkehrskonzept, d.h. dem Studenten. Da dieser bei seiner Arbeit auch den Kontakt zu wichtigen Personen in der Stadt, etwa zu Wohnungsunternehmen, aufbaute, bestand auch ein Austausch mit den nicht organisierten Planungsbetroffenen. Die dritte AG stand somit ganz im Zeichen einer Vorstellung der Bestandsaufnahme und erster Entwürfe. Anwesend waren neben dem Bearbeiter des Stadtverkehrskonzeptes Vertreter von Stadt und VSS sowie die Bearbeiterin des Verkehrsentwicklungsplanes.

Die Entwürfe trafen auf grundsätzliche Zustimmung. Die Diskussion offenbarte allerdings eine Reihe von praktischen Detailproblemen:

- Die Buswende in Großsedlitz ist derzeit nicht möglich, da der dafür geeignete Parkplatz des Barockgartens nur mit Schotter ausgelegt ist und die dortige Verwaltung wendenden Großfahrzeugen skeptisch gegenüber steht. Alternativen bestehen in der Nutzung eines Formengeländes, im Bau eines eigenen Wendeplatzes oder im Einsatz kleinerer Busse. Derzeit wird Großsedlitz angefahren, indem die Busse bis Dohna weiterfahren. Dies wird

<sup>66</sup> Verbesserungsbedarf gibt es auf den Buslinien A und B. Das Potenzial für eine Erhöhung der Fahrtenzahl auf diesen Linien kann von der dritten Buslinie H/S stammen. Der Streckenabschnitt Heidenau - Prohlis wird zum Teil parallel zu DVB-Linien befahren, woran die Betreiber nicht zuletzt wegen des hohen Zuschusses durch die Landeshauptstadt ein Interesse haben.

<sup>67</sup> Da das Angebot auf den Linien A und B zu einem großen Teil durch die Schülerfahrten bedingt ist, wird eine Linienoptimierung die Belange des Schülerverkehrs besonders berücksichtigen müssen.

zukünftig durch Bau der nahe gelegenen Autobahnanschlussstelle nicht mehr möglich sein. Insofern ist eine Lösung notwendig.

- Die verbesserte Erschließung des Wohngebietes Süd durch Umlegung der das Gebiet bisher nur tangierenden Linie H/S könnte am Platzbedarf der Gelenkbusse scheitern. Zweirichtungsbetrieb ist teilweise ausgeschlossen. Eine Lösungsmöglichkeit besteht darin, den Betrieb nach Richtungen getrennt auf Parallelstraßen abzuwickeln.
- Die Anbindung des in Bau befindlichen Elbanlegers fehlt. Hauptbedarf besteht durch ca. zehn Fahrten der Weißen Flotte und durch die Personenfähre von Birkwitz. Wünschenswert ist eine direkte Verbindung nach Großsedlitz für die Monate März bis Oktober.
- Das an einem im Konzept vorgesehenen Umsteigehaltepunkt gelegene Krankenhaus könnte nach dem Bau des neuen Kreiskrankenhauses auf dem Sonnenstein in Pirna an Bedeutung verlieren oder ganz geschlossen werden.<sup>68</sup>
- Linien mit deutlich unterdurchschnittlicher Kostendeckung stehen nach einem Beschluss des Kreistages zur Zuschussreduktion auf dem Prüfstand. Angebotsausweitungen sind demnach ohne zuverlässige Schätzung des Fahrgastzuwachses nicht durchzusetzen.
- Der Gewinn von Optimierungspotenzial vom Prohliser Ast der Linie H/S ist unwahrscheinlicher geworden, da sich die Verhandlungen schwierig gestalten (würden): Die Stadtverkehrslinien der DVB sind grundsätzlich teurer als die als Regionalbuslinien firmierenden Linien der VSS. Das macht Gemeinschaftsbetriebe schwierig. Offen blieb hingegen die Verwendung von Fahrleistungen, die durch das Konzept in Pirna (vgl. 4.3.3) eingespart werden, in Heidenau.

#### ▪ Vierte kommunale Arbeitsgruppe am 20.3.2003

Im Mittelpunkt der vierten kommunalen Arbeitsgruppe, an der die Stadtverwaltung und die Verkehrsgesellschaft sowie der Bearbeiter des Stadtverkehrskonzeptes teilnahmen, stand die Vorstellung der überarbeiteten Entwürfe. Die Diskussion beschränkte sich auf zwei Kernpunkte:

Erstens ging es um die Frage der Finanzierung. Infolge der bei der letzten AG herausgearbeiteten Hemmnisse, was insbesondere die Nutzung von Leistungsvolumina zur internen Gegenrechnung anbetraf, musste die Finanzierung des zu erstellenden Konzeptes als Hauptproblem gelten. Insofern wurde ein Bedarf für Modellrechnungen über erhöhte Fahrgeleinnahmen infolge einer spürbaren Angebotsverbesserung gesehen. Außerdem riet der Vertreter der Verkehrsgesellschaft ein deutlich nach außen spürbares Interesse der Stadt Heidenau an einem solchen Konzept an.

Zweitens stellte sich heraus, dass die bereits im Bestand in einem zufrieden stellenden 30-min-Takt befahrene Buslinie H/S zunächst nicht zur besseren Erschließung des Wohngebietes Süd herangezogen werden kann. Diese Option hätte die Buslinie vom Verdacht auf Parallelverkehr zur S-Bahn endgültig befreit und ihr den Charakter dreier durchgebundener Radiallinien gegeben.<sup>69</sup> Da aber nunmehr bekannt wurde, dass das die Linie betreibende Busunternehmen speziell für diese Linie drei 15-m-Busse anschaffen wird und damit die alten Gelenkbusse zu ersetzen gedenkt, erscheint es schwierig, mit den neuen Fahrzeugen die erforderlichen Kurven im Wohngebiet zu befahren.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> Zu einem späteren Zeitpunkt wurde tatsächlich die Schließung des Heidenauer Krankenhauses bekannt.

<sup>69</sup> Diese Radiallinien wären dann: Dresden-Prohlis - Heidenau Bf; Heidenau Bf - Heidenau, Wohngebiet Süd; Heidenau, Wohngebiet Süd - Pirna, Sonnenstein

<sup>70</sup> Im Nachgang der Beratung wurde die Stadt darum gebeten, die Kurvenradien des Busses auf die Straßenquerschnitte anzuwenden und die Hypothese zu überprüfen. Dazu sah sich die Stadt aufgrund der Arbeitsüberlastung infolge des Hochwassers vom August 2002 nicht in der Lage.

Mit dieser Beratung fand die kommunale Arbeitsgruppe in Heidenau ihren vorläufigen Abschluss. Im Anschluss wurde die nachfolgend dokumentierte Diplomarbeit erfolgreich abgeschlossen. Mit ihr liegt nun ein Konzept zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs in Heidenau vor, das bei der zweiten interkommunalen Arbeitsgruppe vorgestellt wurde (vgl. 4.3.4).

### ▪ Ergebnis der Diplomarbeit zur Weiterentwicklung des ÖV in Heidenau

Die kommunalen Arbeitsgruppen in Heidenau dienten dazu, den Rahmen für die Diplomarbeit bzw. das Stadtverkehrskonzept (Dahmen 2003) so abzustecken, dass ihr Ergebnis für die Akteure in der Stadt verwertbare Resultate liefert. Die Arbeit entstand vor dem für das Forschungsprojekt wichtigen stadtplanerischen Hintergrund. Dahmen bettet somit das Thema in einen Rückblick auf Historie und gegenwärtige Planungen der Stadt ein und beschreibt damit die Umbruchsituation Heidenaus. Anschließend skizziert er die in dieser Situation bestehenden Potenziale, Restriktionen und Herausforderungen.

Es sind insbesondere die Herausforderungen, mit denen die Anforderungen, die an das weiterentwickelte ÖV-Netz gestellt werden müssen, gut beschrieben werden können (vgl. Abbildung 8.2, S. 135). Im Mittelpunkt steht das Stadtzentrum, in dem die wichtigen Haupteinkaufsstraßen in den vergangenen Jahren umgebaut wurden. Ziel der Stadtverwaltung ist die Entwicklung zu einem identitätsstiftenden Stadtzentrum. Ebenso benötigt die Aufwertung der alten Ortskerne, aus denen die Stadt Heidenau 1920 hervorgegangen ist und die immer noch den dezentralen Eindruck der Stadt prägen, viel Aufmerksamkeit. Mit dem Ortskern Mügeln, zwischen Stadtzentrum und Elbe gelegen, wurde begonnen, Alt-Heidenau, Gommern, Kleinsedlitz und Großsedlitz müssen noch folgen. Zum Teil decken die Ortskerne auch die Handlungsbereiche in den Wohnstandorten recht gut ab. Insbesondere in den Großwohnsiedlungen südlich der B 172 (Wohngebiet Süd, Böhmischer Weg) und nordöstlich der S-Bahn (Neu-Mügeln) ist Handlungsbedarf angezeigt.

Dem Verkehr, insbesondere dem ÖV, kommt die besondere Aufgabe zu, diese wichtigen stadtplanerischen Handlungsschwerpunkte miteinander zu vernetzen und die dazwischen liegenden Barrieren zu überbrücken. Die Hauptbarriere in Heidenau wird durch den Strang aus B 172, Gewerbegebieten und der Bahnstrecke gebildet.

Dementsprechend formuliert Dahmen als Leitbild für den neuen ÖPNV in Heidenau:

„Der neue ÖPNV vernetzt als verbindendes Element die Stadtteile zur Gesamtstadt Heidenau und die Gesamtstadt Heidenau mit den benachbarten Städten. Er sichert als gesellschaftlich integratives Element die Mobilität aller Einwohner und stellt eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar“ (Dahmen 2003, S. 89).

Die Umsetzung dieses Leitbildes stützt sich auf eine Reihe von Prüfkriterien (vgl. Tabelle 4.2), anhand derer die von Dahmen aufgestellten drei Konzeptvarianten bewertet werden (vgl. Tabelle 4.3). Als das beste planerische Konzept stellt sich Konzept Nr. 2 heraus.

Die Umsetzung der favorisierten Konzeptvariante ist allerdings aufgrund verschiedener Hemmnisse nur bedingt realistisch. Dahmen identifizierte in erster Linie vier Hemmnisse:

- ungeklärte Gegenfinanzierung,
- begrenzter politischer Rückhalt in Heidenau,<sup>71</sup>

<sup>71</sup> Während der Entstehung des Stadtverkehrskonzeptes stellte sich – vor allem in der dritten AG – heraus, dass für dessen Umsetzung verschiedene Hindernisse „aus dem Weg geräumt“ werden müssten. Dies wäre mit erheblichem politischen und auch planerischen Aufwand verbunden. Angesichts des ursprünglich großen Interesses der Stadt an einem Stadtverkehrskonzept kann der im Laufe der Arbeiten schwindende Rückhalt darauf zurückgeführt werden, dass das Hochwasser die politischen Prioritäten verrückte.

**Tabelle 4.2: Kriterien der Bewertungsmatrix für die Konzeptvarianten**

<b>allgemeine Anforderungen</b>	
	direkte Linienführung
	klare Linienwege
	dichte Haltestellenfolge
	regelmäßiger Takt
	behindertengerechte Ausstattung
	Haltestellen mit gut erkennbaren und leicht verständlichen Fahrgastinformationen
<b>innerörtliche Vernetzung</b>	
	Verbindung der Stadtteile und öffentlichen Einrichtungen mit dem Stadtzentrum und untereinander, hier besonders den alten Ortskernen und dem Wohngebiet Süd
<b>überörtliche Vernetzung</b>	
	Anbindung an Dresden und Pirna
	Verbindung der Wohngebiete mit dem Bahnhof, hier besonders den alten Ortskernen und dem Wohngebiet Süd
	zeitliche Verknüpfung des Busfahrplans mit dem der S-Bahn
<b>Tourismus, Freizeit und Erholung</b>	
	Anbindung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen, hier besonders Barockgarten, Max-Leupold-Stadion und Elbanleger
	Betrieb an Wochenenden und Feiertagen
<b>Schülerverkehr</b>	
	Sicherstellen der Schülerbeförderung zum Gymnasium

Eigene Darstellung nach Dahmen 2003, S. 90

- Anlage von Haltestellen auf der B 172 im Zuge der Buslinie H/S,
- Verlegung der Buslinie H/S auf einem Teilabschnitt in das Wohngebiet Süd hinein.

Unter diesen Hemmnissen ist das zweitgenannte konzeptunabhängig, das erste und die beiden letzteren können in ihrer Ausprägung zwischen den Konzepten unterschiedlich stark ausfallen. Diese erneute Prüfung lief auf drei Fragen hinaus:

1. Welches Konzept bringt die geringste Kilometerleistung mit sich?
2. Da in allen drei Konzepten eine Verdichtung des Haltestellenabstandes auf der Buslinie H/S vorgesehen war: In welchem dieser drei Konzepte fällt der Verzicht auf diese Maßnahme am wenigsten ins Gewicht?
3. Welches Konzept ist am wenigsten oder gar nicht von einer Verlegung der Buslinie H/S ins Wohngebiet Süd abhängig?

Die erste Frage grenzt die Entscheidung bereits auf die Konzeptvarianten 2 und 3 ein, da sie die ersten Variante um 13 % bzw. 18 % unterbieten. Als entscheidend erweist sich schließlich die Lösung für das lokale Problem einer verbesserten Erschließung des Wohngebietes Süd. Konzept 2 greift hier auf die Buslinie H/S zurück, die in das Wohngebiet verlegt werden soll. Dies ist allerdings vorerst aufgrund der Fahrzeugdisposition des Unternehmens nicht möglich, so dass die Erschließung des Wohngebietes in diesem Konzept grundsätzlich in Frage steht. Konzept 3 belässt die Buslinie auf der Bundesstraße – unter Inkaufnahme einer verschlechterten Erschließungsleistung – und sorgt durch Alternativlinien für eine Erschließung des Wohngebietes Süd.

Damit fiel die Wahl auf das Konzept Nr. 3 als Vorzugsvariante. Es ist grafisch in Abbildung 8.3 (S. 136) festgehalten. Die Grundstruktur eines Fahrplans kann Tabelle 4.4 entnommen werden.

**Tabelle 4.3: Synoptische Gegenüberstellung der Konzeptvarianten und ihrer Bewertung**

Kriterium	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
<b>Allgemeine Anforderungen</b>			
Direkte Linienführung	Linie H/S: ++ Linien A/B: ++	Linie H/S: ++ Linien A/C: ++	Linie H/S: ++ Linien 1/2: ++
Klare Linienwege	Linie H/S: ++ Linien A/B: ++	Linie H/S: ++ Linien A/C: ++	Linie H/S: ++ Linien 1/2: ++
Mittlerer Haltestellenabstand im Kernbereich	Linie H/S: + Linien A/B: ++	Linie H/S: + Linien A/C: +	Linie H/S: - Linien 1/2: +
Regelmäßiger Takt	Linie H/S: ++ Linien A/B: ++	Linie H/S: ++ Linien A/C: ++	Linie H/S: ++ Linien 1/2: ++
Behindertengerechte Ausstattung	erforderlich	erforderlich	erforderlich
<b>Innerörtliche Vernetzung</b>			
Gommern	++	++	-
Alt-Mügeln	++	++	++
Alt-Heidenau	-	++	++
Wohngebiet Süd	++	++	++
Klein-/ Großsedlitz	+	+	+
<b>Überörtliche Vernetzung</b>			
Gommern	++	++	-
Alt-Mügeln	++	++	++
Alt-Heidenau	++	++	++
Wohngebiet Süd	++	++	++
Klein-/ Großsedlitz	++	++	++
Busanbindung DD-Prohlis und Pirna	++	++	+
Anbindung Elbanleger (-Birkwitz)	--	+	+
<b>Tourismus, Freizeit und Erholung</b>			
Anbindung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen	-	++	++
Betrieb an Wochenenden und Feiertagen	+	+	+
<b>Schülerverkehr</b>			
Sicherstellung der Schülerbeförderung	-	+	++
<b>Kilometerbedarf</b>			
Ugedeckte Fahrplankilometer	108.091,0 km	93.721,7 km	88.125,45 km
<b>Gesamtbewertung</b>	<b>+ (1,7)</b>	<b>++ (1,2)</b>	<b>+ (1,6)</b>

Anmerkung zum mittl. Haltestellenabstand: „++“= unter 300 m, „+“= 300-400 m, „-“= 400-500 m, „--“= über 500 m

Anmerkung zur abschließenden Schulnotenbildung: „++“= „1“, „+“= „2“, „-“= „4“, „--“= „5“

**Tabelle 4.4: Grundstruktur eines Fahrplans für die Linien im favorisierten Konzept**

Linie 1		Linie 2	
Haltestelle	Zeit (Minute)	Haltestelle	Zeit (Minute)
Bahnhof	xx.00 ab	Bahnhof	xx.00 ab
Krankenhaus	xx.07	Elbstraße	xx.04
Großsedlitz	xx.14 an, xx.15 ab	K.-Liebknecht-Platz	xx.12 an, xx.16 ab
Krankenhaus	xx.21 ab	Elbstraße	xx.22 ab
Bahnhof	xx.29 an, xx.30 ab	Bahnhof	xx.26 an, xx.30 ab
Elbstraße	xx.34 ab	Krankenhaus	xx.37 an, xx.51 ab
Birkwitzer Fähre	xx.36	Bahnhof	xx.59 an
K.-Liebknecht-Platz	xx.46 an/ab		
Elbstraße	xx.52 ab		
Birkwitzer Fähre	xx.54		
Bahnhof	xx.59 an		

Quelle: Dahmen 2003, S. 108

Dieses Konzept richtet die neu einzurichtenden Linien 1 und 2 am Bestandsnetz aus. Dazu gehören v.a. die S-Bahn, die im dichten Takt befahrenen Linien 73 und 86 der Dresdner Verkehrsbetriebe und die aufgrund der oben beschriebenen Hemmnisse bis auf drei vorgeschlagene neue Haltestellen unverändert bleibende Linie H/S. Hinzu kommen die Elbfähre Heidenau - Birkwitz, der fahrscheinfrei betriebene Wal-Mart-Pendelbus, die überwiegend für den Schülerverkehr eingerichtete Linie B sowie die beiden Regionalbuslinien 201 und 202.

Die neu vorgeschlagenen Linien 1 und 2 ersetzen die bisherige Linie A komplett. Auf den Abschnitten Heidenau Bf - Elbstraße - Heidenau Bf Süd - Karl-Liebknecht-Platz sowie Heidenau Bf - Böhmischer Weg - Krankenhaus wird praktisch im 30-min-Takt gefahren. Die Verlängerung Krankenhaus - Großsedlitz und der Abstecher Elbstraße - Elbfähre werden im 60-min-Takt bedient. In Schwachverkehrszeiten wird die Linie 2 eingestellt und so auf allen Abschnitten ein 60-min-Takt angeboten.

Damit sind die dicht besiedelten Wohngebiete der Stadt mindestens im 30-min-Takt an die S-Bahn angebunden. Wichtige weitere Ziele bzw. Verknüpfungspunkte wie die Elbfähre und der Barockgarten in Großsedlitz sind durch den Stundentakt verlässlich und einprägnant in das Busnetz eingebunden. Das Konzept ist nach Dohna erweiterbar, wenn dies die Verkehrsnachfrage bzw. der politische Wille erfordern sollte.

Das Konzept bringt unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine erheblich erhöhte Jahreskilometerleistung mit sich (vgl. Tabelle 4.5). Mit insgesamt 88.000 km Unterdeckung besteht Bedarf nach einer Gegenfinanzierung. Hierfür leistet die Diplomarbeit keinen Beitrag, denn dies ist Aufgabe der Politik: Es muss gelten, die zahlreichen dokumentierten Hemmnisse (vgl. dazu insbesondere die Ausführungen zur dritten AG) aus dem Weg zu räumen.

**Tabelle 4.5: Gesamtkilometerrechnung für die favorisierte Konzeptvariante**

Linien	Kilometer pro Jahr
Linie 1	- 94.851,20 km
Linie 2	- 33.889,25 km
Potenzial aus derzeitiger Linie A	+ 37.615 km
Potenzial aus derzeitiger Linie B zw. Heidenau und Dohna	+ 3.000 km
Unterdeckung Konzept 3	- 88.125,45 km

Quelle: Dahmen 2003, S. 110



### 4.3.3 Der Weg zum Stadtverkehrskonzept Pirna

Die Arbeit am Stadtverkehrskonzept Pirna bestand bis zur zweiten interkommunalen Arbeitsgruppe vorrangig aus sechs kommunalen Arbeitsgruppen.

#### ▪ Erste kommunale Arbeitsgruppe am 23.7.2002

Zwei Monate nach der Zusammenkunft der Vertreter der betroffenen Städte bei der ersten interkommunalen Arbeitsgruppe setzten sich die Verkehrsgesellschaft und die Stadtverwaltung Pirna mit Intermobilmitarbeitern zusammen und suchten eine erste Verständigung.

Im Gegensatz zur Arbeitsgruppe in Heidenau nahm die Beschreibung des eigentlichen Arbeitsauftrages wenig Raum ein. Durch die über ein halbes Jahr zuvor im Rahmen der Lokalen Agenda durchgeführte Veranstaltung des Büros für integrierte Planung (vgl. 4.2.2) war die Aufgabe – die Weiterentwicklung des ÖV – im Grundsatz klar.

Ziele waren deshalb die Klärung der Zusammensetzung der Arbeitsgruppe und die Suche nach Möglichkeiten der konkreten Konzepterstellung.

Im Gegensatz zu Heidenau wurde in Pirna der Kreis der Teilnehmenden auf den Landkreis und die Lokale Agenda als Vertreter der Planungsbetroffenen ausgedehnt. In der Folge trat auch die Verwaltung öfter mit mehreren Vertretern, teilweise auch verstärkt durch den Gutachter zur Verkehrsentwicklungsplanung, auf.

Da der Arbeitsbereich Verkehrssysteme und Logistik der TU Hamburg-Harburg, an dem der Forschungsbaustein „Integriertes regionales Flächenmanagement“ bearbeitet wurde, anders als in Heidenau keinen Studenten zur Erstellung des Stadtverkehrskonzeptes beibringen konnte und alle Beteiligten keine eigenen Kapazitäten zur Konzepterstellung hatten<sup>72</sup>, wurde zu diesem Zweck gezielt die TU Dresden angesprochen. Die Stadt Pirna erklärte sich bereit, die Ergebnisse einer Umfrage zu Defiziten des Stadtverkehrs und Anregungen zu seiner Weiterentwicklung als Input auf der nächsten AG vorzustellen.

Zwei Tage später veröffentlichte die Verkehrsgesellschaft eine Pressemitteilung mit dem Tenor: „Zur weiteren Verbesserung der Stadtverkehre in Pirna und Heidenau wird die Verkehrsgesellschaft Sächsische Schweiz (VSS) zukünftig enger mit beiden Städten zusammenarbeiten.“<sup>73</sup>

#### ▪ Zweite kommunale Arbeitsgruppe 10.9.2002

An der zweiten kommunalen Arbeitsgruppe in Pirna nahmen neben Vertretern der Stadtverwaltung und der Verkehrsgesellschaft noch eine Vertreterin des örtlichen Busunternehmens sowie Vertreter von Landkreis und Verkehrsverbund teil. Außerdem waren Mitarbeiter des Auftragnehmers für die Konzepterstellung, der TU Dresden, anwesend. Die Moderation dieser Arbeitsgruppe übernahm der Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft.

Breiten Raum nahm zunächst die Diskussion um die Auswirkungen des vier Wochen zuvor eingetretenen Hochwassers auf den ÖV in der Stadt ein.<sup>74</sup> Übereinstimmung bestand zwar darin, dass zunächst die Aufbauarbeit Vorrang vor Neuplanungen habe. Beides lasse sich aber auch miteinander verbinden. Damit war die Detaildebatte unverändert möglich. Sie rankte sich über weite Strecken um den verzögerten Aus- und Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs am Bahnhof. Für diese Diskussion gab es schon einen kleinen Arbeitskreis, weshalb sie bald abgebrochen wurde.

---

<sup>72</sup> Pirna hat wie Heidenau keinen eigenen Verkehrsplaner in der Verwaltung.

<sup>73</sup> Pressemitteilung mit dem Thema „Stadtverkehre Pirna und Heidenau auf dem Prüfstand“ vom 26.7.2002

<sup>74</sup> Aufgrund des Hochwassers waren auch die eingegangenen Reaktionen auf die Umfrage nicht auswertbar. Die in der ersten AG angekündigte Auswertung musste deshalb ausfallen.

Dieser Termin diente der gegenseitigen Vorstellung der AG-Teilnehmer und ihrer jeweiligen Ansprüche an das vorgesehene Konzept.<sup>75</sup> Diese Gelegenheit nutzte insbesondere die Verkehrsgesellschaft, ihre Ansätze zu einer Weiterentwicklung des Stadtverkehrs zu benennen. Dazu gehörten:

- Umstrukturierung des durch mittlerweile überholte Tarifstrukturen gewachsenen Radialliniennetzes zu einem Netz mit wenigen Durchmesserlinien, dabei insbesondere spürbare Reduktion von Parallelfahrten im Stadtkern zwischen Innenstadt und Bahnhof,
- Umstrukturierung der zahlreichen Linien zu einem übersichtlichen Netz,
- Obergrenze des Betriebsaufwandes im Planungsfall durch Volumen im Bestandsnetz,
- Startschuss für den 15-min-Takt auf der S-Bahn als Zielzeitpunkt für die Arbeiten am Stadtverkehrsnetz.

Für die Stadt Pirna stellte die Arbeitsgruppe die Fortsetzung der Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan, dessen Aussagen zur Innenstadt seit einem Jahr vorlägen, und zur Veranstaltung im Rahmen der Lokalen Agenda dar (vgl. 4.2.2 und Nickel/ Lometsch 2002). In diesem Zeitraum habe sich auch die Lokale Agenda mit Verkehrsthemen beschäftigt, was ihre Teilnahme an der AG in Pirna erkläre. Die Werkstatt aus dem Frühjahr habe „ein Stückchen den Horizont eröffnet“. Die Stadt sammle jetzt Optimierungsvorschläge. Besonders wichtig sei die Berücksichtigung der Stadtentwicklung. Schließlich sei es auch in der Stadt-Umland-Region ein Thema, wie das Nahverkehrssystem entwicklungsfähig gehalten werden könne.

Die anderen Teilnehmer fügten diesen Punkten noch den Aspekt der seit längerer Zeit im Gespräch befindlichen S-Bahnstation unweit der Altstadt und die modernen Anforderungen an die technische Infrastruktur (Fahrkartendrucker, Funk) hinzu. Schließlich stellte sich auch die TU Dresden als Auftragnehmer zur Betreuung einer Studienarbeit vor. Ein Mitarbeiter der Fakultät Verkehrswissenschaften vom Lehrstuhl „Bahnverkehr, öffentlicher Stadt- und Regionalverkehr“ erläuterte seine Sicht der Dinge, die mit der Einschätzung der Intermobilmitarbeiter übereinstimmte.

Die schließlich vorgenommene Beschreibung des eigentlichen Arbeitsauftrages zur Bearbeitung eines Stadtverkehrskonzeptes im Rahmen einer Studienarbeit durch einen Studenten der TU Dresden bestand

- in der Unterscheidung der Beratungsleistung durch Intermobil (zur Integration von Stadt- und Verkehrsplanung) und durch die Studienarbeit (zur technischen Ausarbeitung und Umsetzung eines Stadtverkehrskonzeptes) sowie
- in der Vorgabe an die Berater beider Universitäten, eine Konzentration des Mitteleinsatzes auf die viel versprechenden Linien zum Gegenstand ihrer Tätigkeiten zu machen.

Verkehrsgesellschaft und Busunternehmen verständigten sich darauf, die Parallelfahrten auch schon zum nächsten Fahrplanwechsel zu reduzieren. Außerdem kam zwischendurch erneut die Diskussion um den ZOB am Bahnhof auf, so dass am Ende der Sitzung kleinere Arbeitsaufträge zur Weiterbearbeitung dieses Dauerthemas standen.

### ▪ Dritte kommunale Arbeitsgruppe am 16.10.2002

An der dritten kommunalen Arbeitsgruppe in Pirna nahmen neben Vertretern der Stadtverwaltung und der Verkehrsgesellschaft noch eine Vertreterin des örtlichen Busunternehmens

---

<sup>75</sup> So stellten auch die Intermobilmitarbeiter als Initiatoren ihre Position vor. Sie erwähnten die interkommunale Stadtbusrunde (vgl. 4.3.1) und die Initiative, aus der die jetzige AG in Pirna hervorging (vgl. 4.2.2). Intermobil habe zwar keine Ressourcen, den Stadtbus zu planen, wolle aber gerne begleiten und kommentieren. Besonders wichtig seien Effizienz und Bedarfsgerechtigkeit eines optimierten Netzes sowie die Abstimmung mit der (zukünftigen) Stadtentwicklung.

sowie Vertreter von Landkreis und Verkehrsverbund teil. Außerdem waren die Bearbeiter des Stadtverkehrskonzeptes von der TU Dresden und die Lokale Agenda als Planungsbeauftragte anwesend. Die Moderation dieser Arbeitsgruppe übernahm der Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft.

Der Arbeitsauftrag für den erstmalig anwesenden Studenten wurde in drei thematischen Blöcken abgehandelt:

- Der Moderator übernahm anhand einer Karte die stichpunktartige Benennung von wichtigen Zielen des Stadtverkehrs. Auf Zuruf der anderen AG-Mitglieder wurde die Liste abgerundet.
- Zusammen mit dem Gutachter für die Verkehrsentwicklungsplanung wurde die Frage planerischer Maßnahmen zur Unterstützung des Stadtverkehrs, insbesondere durch Busbeschleunigung diskutiert. Die AG-Teilnehmer erzielten Einigkeit, dass die meisten der von den Bussen genutzten Straßen auf Dauer vom Autoverkehr entlastet werden und somit lediglich punktuelle Spuraufweitungen an Kreuzungen sowie im Zweifel Vorrangschaltungen in Frage kommen sollten.
- Der Leiter des Stadtplanungsamtes erläuterte einige Schwerpunkte der Stadtentwicklung. Sie konzentrieren sich auf die dichter bebauten Stadtteile in Innenstadttrandlage. Die Maßnahmen würden mit EFRE-Mitteln und im Rahmen des Bund-Länder-Programms zum Stadtumbau Ost finanziert.

Da auch in dieser AG erneut das Thema ZOB angesprochen wurde, schlug der Moderator vor, in Zukunft drei Teil-AGs zu bilden: eine zum Linienkonzept, eine zum ZOB und eine zur Lichtsignalschaltung.

#### ▪ Vierte kommunale Arbeitsgruppe am 14.11.2002

An der vierten kommunalen Arbeitsgruppe in Pirna nahmen neben Vertretern der Stadtverwaltung und der Verkehrsgesellschaft noch eine Vertreterin der Lokalen Agenda und die Bearbeiter des Stadtverkehrskonzeptes teil. Da diese Veranstaltung auch als zweite Werkstatt zur integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung vorgesehen war, überwog die Zahl der Mitarbeiter aus der Stadtverwaltung deutlich. Die Moderation dieser Arbeitsgruppe übernahmen die Intermobilmitarbeiter.

Diese Veranstaltung sollte an die erste Pirnaer Werkstatt zur integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung (vgl. 4.2.2) anschließen. War die erste Werkstatt noch allgemein gehalten und zielte sie noch auf ein grundsätzliches Verständnis der Inhalte dieses Forschungsfeldes ab, hatte die zweite Werkstatt das konkrete Ziel, die Schwerpunkte der Stadtentwicklung soweit zu operationalisieren, dass für die Planung im ÖV-Netz eine Hierarchie der Quellen und Ziele aus Sicht der Stadtentwicklung entsteht. Im Kontext der AGs zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs, in dem diese Werkstatt als vierte AG fungierte, ging es um die Verknüpfung der bereits im INSEK betriebenen Stadtentwicklungsplanung mit den anstehenden Arbeiten an der Weiterentwicklung des Stadtverkehrssystems.

Dieser Zusammenhang wurde von den Intermobilmitarbeitern zu Beginn der Veranstaltung noch einmal hergestellt. Den konkreten Einstieg lieferte die Stadtverwaltung mit einer Vorstellung ihrer Arbeitsschwerpunkte, wie sie sich aus dem INSEK ergeben. Das zentrale Motiv des INSEK besteht in dem anhaltenden Bevölkerungsverlust der Stadt, der vorwiegend demografisch bedingt ist und der wegen der ungünstig aufgebauten Alterspyramide auch auf Jahrzehnte anhalten wird. Die Stadt hat bereits heute mit gravierendem Leerstand auf dem Wohnungsmarkt zu kämpfen. Dieses Problem wird zunehmen (vgl. 4.1, Stadt Pirna et al. 2002, S. 12). Damit leitet das INSEK in Pirna eine Umorientierung in der Stadtentwicklungspolitik ein: Ziel ist nicht mehr das Wachstum, sondern der den Bedürfnissen der Bevölkerung angepasste Um- und Rückbau im Bestand. Mit größeren Neubauvorhaben ist auf absehbare Zeit nicht zu rechnen.

Da die Bevölkerungsabnahme und der Leerstand räumliche Schwerpunkte bilden, hat die Stadt in diesem Konzept vier „Problemgebiete“ identifiziert. Mit Copitz, Innenstadt, Südvorstadt und Sonnenstein handelt es sich ausgerechnet um jene Gebiete, die durch ihre Siedlungsdichte und funktionale Mischung die besten Voraussetzungen für ein effizientes ÖV-System mit sich bringen. In diesen Gebieten werden Sanierung und Umbau des Bestandes angestrebt. In den ländlichen Gebieten hingegen, die sich durch eine leichte Bevölkerungszunahme auszeichnen, geht es um eine Konsolidierung.

Am Ende einer ausführlichen Diskussion wurden mit Hilfe der Metaplan-Technik auf einer Wand Karten angebracht, die zu den einzelnen räumlichen Schwerpunkten der Stadt inhaltliche Aussagen bzgl. der Stadtentwicklung, insbesondere der Potenziale und Aufgabenschwerpunkte enthielten. Neben den Rubriken Rückbau/ Umnutzung, Sanierung und Konsolidierung entstanden die Rubriken Altstandorte/ Konversion, Einzelhandel und Freizeitschwerpunkte (vgl. Tabelle 4.7). Der räumliche Bezug wird durch die wichtigsten Stadtteile und Sammelbegriffe für den Rest der Stadt, etwa die „ländlichen Gebiete“ gewahrt.

Die beschriebenen Karten wurden für den nächsten Schritt, die Folgerungen für das zukünftige Bedienungskonzept, neu sortiert. Maßgebend war die Aufteilung in fünf hierarchisch angeordnete Bedienungskategorien. Sie wurden mit A bis E bezeichnet, ohne mit ihnen bestimmte Bedienungsstandards, etwa bzgl. Taktfolge, Bedienungszeitraum, Einsatz von flexiblen Bedienungsformen etc. zu verbinden.

Die Zuordnung der einzelnen räumlichen Schwerpunkte im Stadtgebiet erfolgte auf Zuruf von den Werkstattteilnehmern. Über die korrekte Zuordnung wurde teilweise kontrovers debattiert. Das Ergebnis ist Tabelle 4.6 festgehalten.

**Tabelle 4.6: Hierarchisierung der Pirnaer Stadtteile nach den Erfordernissen der Stadtentwicklung**

- A Sonnenstein, Altstadt, Heidenau, Geibeltbad, Südvorstadt, Copitz
- B Graupa, Pillnitz, Kaufland Copitz, Freizeitstandorte in Copitz (Jugendherberge, Naherholungszentrum NEZ), Sportplatz, Wesenitztaue)
- C Neundorf, Zehista, Dohma, Birkwitz-Pratzschwitz
- D Mockethal, Zuschendorf, Bonnewitz
- E Ebenheit, Krietzschwitz, Weiße Traube, Posta

Eigene Darstellung

Die unter E aufgeführten Örtlichkeiten zeichnen sich durch eine sehr geringe Verkehrsnachfrage im ÖV aus. Bis auf Posta liegen sie an Verkehrsachsen, die in die Umgebung führen. Das dortige Verkehrsangebot ist deshalb von den regionalen Verkehrserfordernissen abhängig und kann daher nicht Gegenstand einer Optimierung des Stadtverkehrs sein.

Die Ergebnisse dieser Sitzung flossen in das Stadtverkehrskonzept ein. Über dieses kurzfristige Ziel hinaus wurde an diesem Termin erstmalig über die Einbindung der Lokalpolitik in die Stadtverkehrsplanung diskutiert. Einvernehmen bestand darin, die politische Führung einzubeziehen, sobald in der Arbeitsgruppe eine Einigung zum optimierten Stadtverkehr und den dafür erforderlichen Arbeitsschritten erzielt worden ist.

**Tabelle 4.7: Themen der Stadtentwicklung**

Standorte bzw. Gebiete	Rückbau / Umnutzung	Konsolidierung	Sanierung	Altstandorte / Konversion	Einzelhandel	Freizeit-schwerpunkte
Sonnenstein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss</li> <li>• Umnutzung zu Krankenhaus</li> <li>• Dienstleistungen</li> <li>• Betreutes Wohnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnumfeldverbesserung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schloss Sonnenstein</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaufland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schlosskomplex (Nachnutzung schwierig)</li> <li>• Museum</li> <li>• Tor zur Sächsischen Schweiz</li> </ul>
Copitz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss (Kern und Rand)</li> <li>• Bestandserhalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnumfeldverbesserung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alter Kern Copitz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt und Entwicklung bestehender Standorte</li> <li>• Reservefläche in Copitz-Nord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptstraße/-platz: Erhalt von Dienstleistung und Kultur</li> <li>• Schillerstraße: ebenso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elbe an der Pratzschwitzer Straße (Aufwertung)</li> <li>• Jugendherberge</li> <li>• Sportplatz</li> <li>• NEZ am Naturbad</li> </ul>
Südvorstadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss von Mehrfamilienhäusern, Nachnutzung mit Einfamilienhäusern</li> <li>• ehem. Kasernen als Reserveflächen</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachnutzung Kasernenareal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pirnaer Einkaufszentrum (PEZ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geibeltbad</li> </ul>
Alt- bzw. Innenstadt			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erneuerung des Bestands für Handel</li> <li>• Wohnen</li> <li>• Kultur mit Zonierung</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erneuerung des Bestands für Handel</li> <li>• Wohnen</li> <li>• Kultur mit Zonierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erneuerung des Bestands für Handel</li> <li>• Wohnen</li> <li>• Kultur mit Zonierung</li> </ul>
westliche Ausläufer				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewerbe- und Industriepark als Ansiedlungsschwerpunkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fachmarktzentrum Dresdner Straße</li> </ul>	
ländliche Gebiete		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Birkwitz: nur 1 B-Plan, jedoch zahlreiche Baulücken; infrastrukturelle Defizite</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordnung des Kieseess</li> <li>• Landschloss Zuschendorf</li> </ul>

Eigene Darstellung

### ▪ Fünfte kommunale Arbeitsgruppe am 20.3.2002

An der fünften kommunalen Arbeitsgruppe in Pirna nahmen neben Vertretern der Stadtverwaltung und der Verkehrsgesellschaft noch Vertreter von Landkreis und Verkehrsverbund teil. Außerdem waren die Bearbeiter des Stadtverkehrskonzeptes, Dutsch und Böhme<sup>76</sup>, und die Lokale Agenda als Planungsbetroffene anwesend. Die Moderation dieser Arbeitsgruppe übernahm der Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft.

Böhme stellte auf dieser Werkstatt seine Bestandsaufnahme und den ersten Entwurf vor. Die wesentlichen Ergebnisse waren: Das Netz ermöglicht eine gute Erschließung, im Detail sind Änderungen erforderlich. Die Großwohngebiete bleiben auch zukünftig die Aufkommenschwerpunkte. Die Anschlusssituation zur S-Bahn und ein wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz erfordern eine konsequente Vertaktung. Wegen der S-Bahn sollte der Grundtakt 30 min betragen. Eine attraktive Bedienungshäufigkeit ist nur mit wenigen Linien darstellbar. Das bedeutet: Verzicht auf einzelne Tangentialverbindungen (etwa: U) zugunsten von besseren Durchmesserlinien, ebenso Verzicht auf Befahrung von parallelen Nebenverkehrsstraßen. Leistungsstarke Regionalverkehrslinien können Stadtverkehrsaufgaben übernehmen.

Im Detail schafft Böhme auf dem Sonnenstein durch eine Schleifenbildung der hier endenden Buslinien einen Umlauf von 25 min statt wie bisher etwas über 30 min, so dass hier zwei Linien jeweils im 30-min-Takt fahren können, ohne das Taktsystem zu gefährden. Im Wohngebiet Copitz-West, wo die Linien bisher einen wenig beliebten „Kringel“ zur besseren Abdeckung des Wohngebietes fahren, sollen nur noch zwei jeweils im 30-min-Takt betriebene Linien durchfahren, so dass hier wie auch am Sonnenstein ein 15-min-Takt entsteht.

Das Gesamtkonzept sieht vor, dass folgende vier Linien gebildet werden (vgl. Abbildung 4.10):

- „A“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Heidenau - Prohlis (30-min-Takt)
- „B“ = Neundorf - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Jessen - Graupa<sup>77</sup> (30-min-Takt)
- „C1“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Naturbad - Graupa - Bonnewitz (60-min-Takt)
- „C2“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Gewerbegebiet/Kaufland (60-min-Takt), alle 120 min weiter nach Mockethal
- „D“ = Dohma - Zehista - Breite Straße - ZOB/Bhf - Schulstraße - Wesenitztschänke - Birkwitz (60-min-Takt), alle 120 min weiter über Söbrigen nach Pillnitz

Die Linien A und B sollen sich alle 30 min am Bahnhof treffen, gleiches gilt für C und D alle Stunde.

Das Konzept wurde grundsätzlich begrüßt. Im Detail, etwa bei der Schleifenlösung auf dem Sonnenstein oder der Haltestellenlage zur besseren Erschließung von Schulen, wurden Anregungen gegeben.

---

<sup>76</sup> Herr Dutsch fungierte als Betreuer der Studienarbeit von Herrn Böhme.

<sup>77</sup> möglichst weiter bis Dresden-Pillnitz, evtl. sogar zum Schillerplatz in Dresden



min-Takt reduziert. Angesichts der Linienlänge schlugen sie Brechpunkte in Graupa (Tschaikowskiplatz) am Schillerplatz in Blasewitz sowie am Comeniusplatz vor. Die Durchbindung sei betrieblich günstig, werfe aber wegen der langen Umlaufzeit Probleme mit der Dienstzeitgestaltung (z.B. der gesetzlichen Pausenregelung) auf.

Über diese Detailplanungen hinaus stellten die Bearbeiter des Stadtverkehrskonzeptes ein alternatives Wochentagsnetz vor. Dieses unterscheidet sich von der Variante 1 durch den Achsentausch bei den Linien A und B. Dafür sprechen v.a. die einfache Begreifbarkeit<sup>78</sup> sowie die günstige Betriebsführung. Das Gesamtkonzept von Variante 2 sieht demnach vor, dass folgende vier Linien gebildet werden (vgl. Abbildung 4.11):

- „A“ = Neundorf - Breite Straße - ZOB/Bhf - Heidenau - Prohlis (30-min-Takt)
- „B“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Jessen - Graupa<sup>79</sup> (30-min-Takt)
- „C1“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Naturbad - Graupa - Bonnewitz (60-min-Takt)
- „C2“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Gewerbegebiet/Kaufland (60-min-Takt), alle 120 min weiter nach Mockethal
- „D“ = Dohma - Zehista - Breite Straße - ZOB/Bhf - Schulstraße - Wesenitztschänke - Birkwitz (60-min-Takt), alle 120 min weiter über Söbrigen nach Pillnitz

Die Linien A und B sollen sich alle 30 min am Bahnhof treffen, gleiches gilt für C und D alle Stunde.

Das neue Netz löste eine lebhafte Diskussion aus. Zur Debatte standen

- die „Fahrplantreue“ auf den entstehenden langen neuen Linien,
- die offene Frage, wie Stammkunden auf die Brechung der Linie H/S reagieren,
- die Verständlichkeit der gegenläufig betriebenen Schleife auf dem Sonnenstein,
- die Verzichtbarkeit einzelner Tangentialverkehre und
- die Auswirkungen auf den Schülerverkehr.

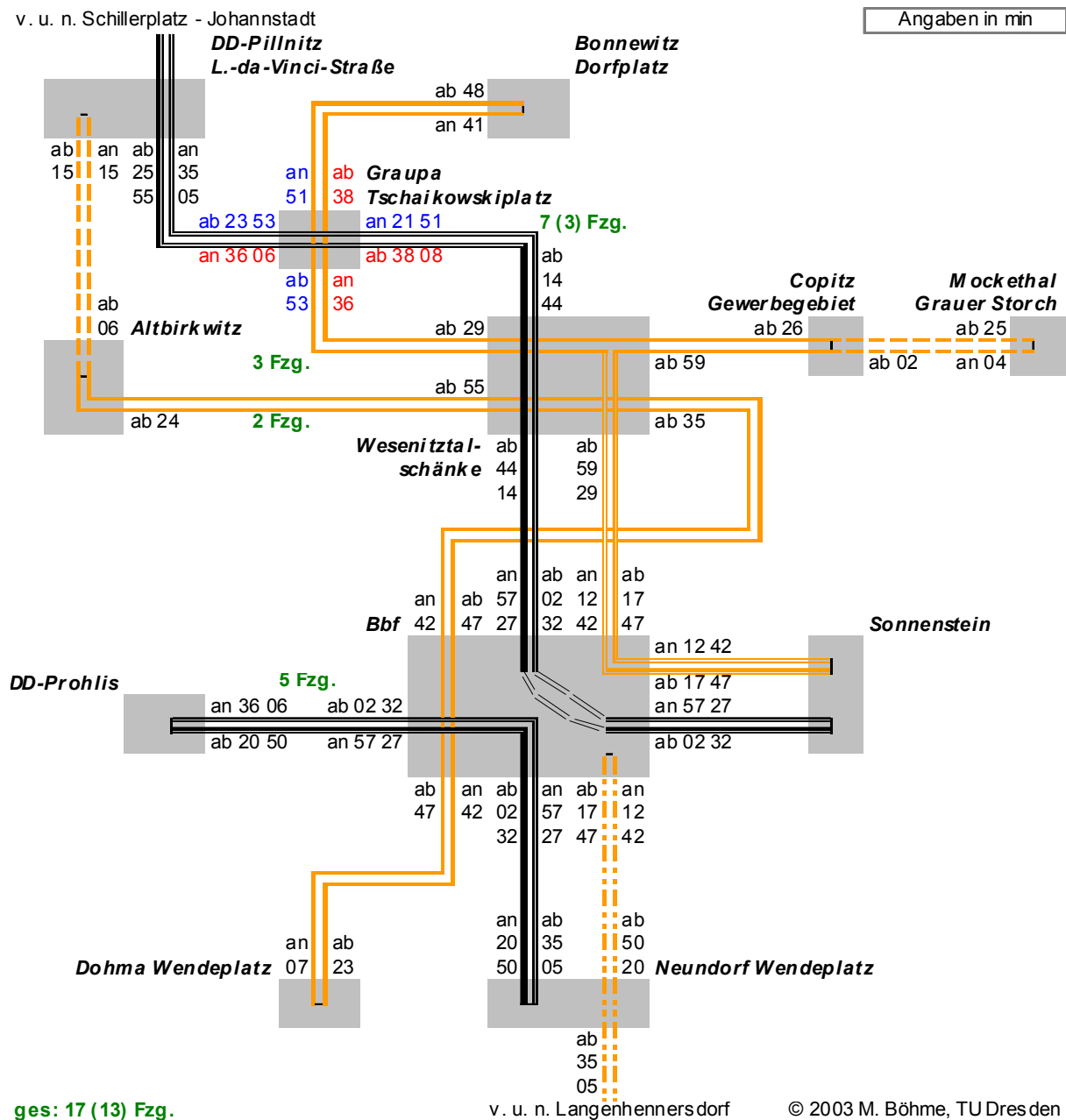
In Anbetracht des Ausmaßes der Umstellung und der Gewöhnungsbedürftigkeit wurde schließlich von der Verkehrsgesellschaft vorgeschlagen, als ersten Schritt zur Durchbindung von ehemaligen Radiallinien in der Innenstadt bis zum nächsten Fahrplanwechsel eine neue Radiallinie Neundorf - Copitz als Vorläufer der Linie B aus Variante 1 zu bilden. Eine Realisierung des kompletten Achsennetzes solle in Kooperation mit den Dresdner Verkehrsbetrieben zum Fahrplanwechsel 2004 oder 2005 erfolgen.

---

<sup>78</sup> So entsteht eine im 15-min-Takt ohne Umsteigeerfordernis befahrene Linienachse Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West.

<sup>79</sup> möglichst weiter bis Dresden-Pillnitz, evtl. sogar zum Schillerplatz in Dresden



**Abbildung 4.11: Variante 2 im Konzept für Pirna**

Quelle: M. Böhme

#### 4.3.4 Der vorläufige interkommunale Abschluss

Am 15.10.2003 trafen sich alle Beteiligten der vormaligen kommunalen Arbeitsgruppen, um gemeinsam über die Ergebnisse der studentischen Arbeiten zu beraten. Anwesend waren neben den beiden Stadtverwaltungen und der Verkehrsgesellschaft Vertreter von Verkehrsverbund, Landkreis sowie den in beiden Städten tätigen Busunternehmen. Inputs lieferten die Bearbeiter der beiden Stadtverkehrskonzepte. Die Moderation übernahm der Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft.

Als Diskussionsinputs dienten Kurzvorstellungen der beiden Konzepte. Die Ergebnisse der insgesamt ca. zweistündigen Diskussion werden im Folgenden getrennt nach den beiden Städten zusammengestellt.

Grundsätzlich wurde Einigkeit erzielt, dass unabhängig von den Konzepten für die Erschließung beider Städte die Gestaltung der Bahnhofsumfelder hohe Bedeutung habe. Schließlich stellten die Bahnhöfe wegen ihrer Verknüpfungsfunktion zwischen den Stadtverkehren und insbesondere der S-Bahn städtische Visitenkarten dar. Darüber hinaus handele es sich auch um potenzielle Ziele. Eine Aufwertung der unmittelbaren Bahnhofsumfelder am Pirnaer ZOB und am Heidenauer Bahnhofsvorplatz bedeuteten somit auch eine städtebauliche Aufwertung bezüglich der Stadteingangsbereiche bzw. der Zentren.

## ▪ Pirna

Das Konzept besteht aus folgenden Linien:

- „A“ = Neundorf - Breite Straße - ZOB/Bhf - Heidenau - Prohlis (30-min-Takt)
- „B“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Jessen - Graupa<sup>80</sup> (30-min-Takt)
- „C1“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Naturbad - Graupa - Bonnewitz (60-min-Takt)
- „C2“ = Sonnenstein - Breite Straße - ZOB/Bhf - Copitz-West - Gewerbegebiet/Kaufland (60-min-Takt), alle 120 min weiter nach Mockethal
- „D“ = Dohma - Zehista - Breite Straße - ZOB/Bhf - Schulstraße - Wesenitztschänke - Birkwitz (60-min-Takt), alle 120 min weiter über Söbrigen nach Pillnitz

Die Linien A und B sollen sich alle 30 min am Bahnhof treffen, gleiches gilt für C und D alle Stunde. Damit finden am ZOB alle 15-30 min Begegnungen von Buslinien statt.

Das Konzept führt zu einem leicht reduzierten Bedarf an Fahrzeugen: In der Spitzenstunde sind 17 anstelle von 19 Bussen im Einsatz. Die gefahrenen Kilometer können werktags um 3 % in der schulfreien Zeit und um 4 % in der Schulzeit reduziert werden. Zum Personaleinsatz liegen noch keine Ergebnisse vor.

An diesem Termin wurde das Konzept von allen Teilnehmern grundsätzlich unterstützt. Verkehrsgesellschaft und Busunternehmen sagten grundsätzlich eine schrittweise Umsetzung zu. Nicht abschließend geklärt wurden einige Detailfragen. Dazu gehören die Trennung von Regional- und Stadtverkehr, die Verknüpfung der verschiedenen Radialen zu Durchmesserlinien sowie die Anbindung des Sonnensteins.

Als erster Umsetzungsschritt wurde vereinbart, eine Durchmesserlinie Neundorf - Breite Straße - ZOB - Gewerbegebiet Copitz zum Fahrplanwechsel am 14.12.2003 zu bilden. Außerdem sollten die Fahrten in Copitz vertaktet werden und ab Ende der Baumaßnahmen in Pirna (2004) weitere Schritte der Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzeptes folgen.

Zur weiteren Zeitschiene werden folgende Festlegungen getroffen:

- Januar 2004: Die studentische Arbeit wird abgeschlossen. In Kooperation mit der VSS entsteht daraus das neue ÖPNV-Konzept.
- Februar 2004: Die nächste AG Stadtverkehr Pirna findet statt.
- März 2004: Eine politische Vorlage der Stadt Pirna liegt vor.
- Mai 2004: Präsentation des Konzeptes im Stadtrat.

Die Vertreter der Verkehrsgesellschaft hielten fest, dass der Redaktionsschluss für den neuen Fahrplan im Juli 2004 ist.

---

<sup>80</sup> möglichst weiter bis Dresden-Pillnitz, evtl. sogar bis Dresden-Schillerplatz

## ▪ Heidenau

Das Konzept besteht aus folgenden Linien:

- 1: Karl-Liebknecht-Platz - Birkwitzer Fähre - Bf Heidenau - Krankenhaus - Großsedlitz (60-min-Takt)
- 2: Karl-Liebknecht-Platz - Bf Heidenau - Krankenhaus (60-min-Takt)

Die Linien ergeben überlagert einen ungefähren 30-min-Takt. Lediglich auf dem Abstecher von der Elbstraße zur Birkwitzer Fähre und auf dem Abschnitt Krankenhaus - Großsedlitz wird im 60-min-Takt gefahren. Eine Verlängerung der Linie 2 nach Dohna ist möglich.

Der Betriebsaufwand für beide Linien beträgt im Jahr knapp 130.000 Fahrzeug-km. Einspart werden knapp 38.000 Fahrzeug-km auf der heutigen Linie A. Verschiedene möglich erscheinene Einsparungen an Linie H/S im Abschnitt Prohlis - Pirna Bf können kurzfristig nicht realisiert werden und scheiden deshalb zur Gegenrechnung aus.<sup>81</sup> Damit verbleibt eine Unterdeckung von gut 88.000 Fahrzeug-km pro Jahr. Dies entspricht ungefähr 150.000 bis 170.000 € zusätzlichem Zuschussbedarf pro Jahr.

Nicht eingerechnet sind dabei die wahrscheinlichen Fahrgastgewinne in Heidenau. Deren Abschätzung ist in der Heidenauer Situation nicht einfach, da nur Teile der Stadt von der Verbesserung profitieren werden und auch in diesen Teilen durch die Linie H eine – allerdings verbesserungswürdige – Verbindung besteht. Trotzdem kann mit Beispielen kleinerer Städte nachgewiesen werden, dass auch in Heidenau bei entsprechenden Angebotsverbesserungen Fahrgastzuwächse wahrscheinlich sind.<sup>82</sup>

An diesem Termin wurde das Konzept von allen Teilnehmern grundsätzlich unterstützt. Allerdings zeichneten sich bereits zu diesem Zeitpunkt Modifikationen ab:

Zum Ende 2003 wird das Krankenhaus, dem im Stadtverkehrskonzept eine Umsteigehaltestelle zugeordnet ist, in Heidenau geschlossen. Eine Nachnutzung ist vorgesehen, aber es gibt noch keine genauen Pläne.<sup>83</sup>

Da der Elbanleger noch nicht fertiggestellt ist, ist seine Anbindung an den Bf Heidenau bis zum nächsten Fahrplanwechsel am 14.12.2003 noch nicht möglich. Es wird allerdings von dem örtlichen Busunternehmen geprüft, was mit einer Umplanung der nicht für den Schülerverkehr benötigten Betriebsleistung der Linie A erreicht werden kann.

Da die Umsetzung des Heidenauer Konzeptes anders als jenes für Pirna nicht durch einen Rückgriff auf bestehende Leistungsvolumina geleistet werden kann, sondern nach dem gegenwärtigen Stand entweder auf finanzielle Zuwendungen im oben genannten Umfang oder auf Leistungskürzungen an anderer Stelle im ÖV-Netz (oder auf eine Mischung aus beidem) angewiesen ist, wurde festgestellt, dass in Heidenau noch Öffentlichkeitsarbeit nötig ist.

Diese Öffentlichkeitsarbeit muss zwei Ziele verfolgen. Es muss eruiert werden, inwieweit in der Bevölkerung Unterstützung für ein solches Konzept besteht – ggf. auch für den Fall, dass die öffentliche Hand dafür an anderer Stelle Einsparungen vornimmt. Außerdem besteht angesichts der noch zahlreichen Hemmnisse Bedarf für politische Unterstützung zum Beispiel durch Meinungsträger außerhalb von Politik und Verwaltung.

---

<sup>81</sup> Auf mittlere Sicht wird die Frage, wie mit den Parallelverkehren (durch die DVB-Linien und die Linie H/S) zwischen Prohlis und Heidenau umgegangen werden kann, weiterhin auf der Tagesordnung stehen.

<sup>82</sup> Als Referenz können hier zahlreiche in VDV/ VDV-Förderkreis 2000 auf S. 316ff dokumentierte Fallbeispiele gelten.

<sup>83</sup> Es dürfte allerdings kein Problem darstellen, auch ungeachtet fehlender Sicherheit über die Nachnutzung des alten Gebäudes hier eine wichtige Haltestelle vorzusehen, da sich das Gebäude an einem wichtigen Straßenknoten und zudem am Rand eines dicht bebauten Stadtteils befindet.

Grundsätzlich bestehen dabei zwei Möglichkeiten: a) direkte Kontaktaufnahme zu Bürgern z.B. in durch das Konzept besser erschlossenen Straßen und b) direkte Kontaktaufnahme zu Multiplikatoren wie den Wohnungsbaugesellschaften.

Sollte sich bei Variante a) eine Zustimmung in der Bevölkerung zum Konzept ergeben, stünde immer noch die Unsicherheit im Raum, diese Zustimmung in Fahrgäste und Fahrgeldeinnahmen umzurechnen.

Variante b) ist insofern vielversprechender, als die Wohnungsbaugesellschaften bereits bei der Recherche für das Stadtverkehrskonzept Zustimmung signalisiert haben (Dahmen 2003). Diese Gesellschaften stellen zum einen wichtige Multiplikatoren zur eigentlichen Zielgruppe, ihren Mietern dar. Zum anderen können sie als Meinungsträger jenen politischen Druck beibringen, der notwendig ist, Umsetzungshemmnisse zu beseitigen.<sup>84</sup>

#### ▪ **Abschluss**

Die Bemühungen um eine Verbesserung der Stadtverkehre in Heidenau und Pirna treten in ihre konkrete Phase. Die Konzepte liegen für beide Städte weitgehend vor.

In Heidenau wie in Pirna besteht als nächster erforderlicher Schritt die Vermittlung der Konzepte in die Öffentlichkeit hinein. Im Unterschied zu Pirna, wo dies gleichzeitig mit einer Vorbereitung der konkreten Umsetzung einhergeht, wird es in Heidenau darauf ankommen, politische Unterstützung für die Beseitigung der letzten Hemmnisse – hierunter v.a. die derzeit noch nicht geklärte Finanzierung – zu suchen.

Da sich die Ausgangslage insofern unverändert zwischen beiden Städten unterscheidet, werden die nächsten Schritte getrennt erfolgen.

Ungeachtet dessen wird der Erfolg weiterer Verbesserungen im Stadtverkehr von Heidenau wie Pirna davon abhängen, die Netze aufeinander abzustimmen. Die direkte Verbindung durch die S-Bahn und die Buslinie H/S und damit auch die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehre machen eine Kooperation in naher Zukunft erforderlich.

### **4.4 Fazit: Chancen des Stadtbusses im suburbanen Raum mit zersplitterten Zuständigkeiten und Interessen**

Die in diesem Kapitel in ihrem Verlauf und ihren Ergebnissen dargestellte Fallstudie liefert in verschiedener Hinsicht interessante Schlussfolgerungen. Sie werden im Folgenden unter vier Stichpunkte zusammengefasst.

#### ▪ **Zur Konkurrenz mit existierenden Konzepten und Foren**

Der Einstieg in die Thematik der integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung gestaltete sich schwierig: Die Kommunen stehen vor einer rückläufigen Entwicklung – und dies unmittelbar nach einer Phase der Wachstumseuphorie. Die Planung als solche hatte es in der unmittelbaren Nachwendezeit schwierig, weil sie als Bremsklotz bei der stürmischen Entwicklung empfunden wurde. Die anschließend erstellten Konzepte mussten noch in ihrer Entwurfsphase häufig revidiert werden, weil sich Ende der 90er Jahre die Schrumpfung ankündigte.

Ein Forschungsprojekt, das Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gerade im überkommunalen Maßstab koordinieren will, kann zwar gerade in einer solchen Situation die richtigen Antworten liefern, allerdings stoßen Versuche, dies in einen größeren konzeptionellen Rahmen

---

<sup>84</sup> Im Nachgang verständigten sich die Intermobilmitarbeiter mit der Stadt Heidenau darüber, wie das Gespräch mit diesen Meinungsträgern und Multiplikatoren gesucht werden kann. Wegen des fortgeschrittenen Projektstadiums ist es den Forschern leider nicht möglich, die Umsetzung dieses Schrittes mit zu begleiten.

zu stellen und dabei die anderen in der Kommune in Arbeit befindlichen Planungen einzubeziehen, leicht auf den Vorbehalt, eine „weitere Konzeptebene“ sei nicht nötig.

Anhand der Struktur des Forschungsansatzes in Heidenau (Abbildung 4.5) kann die Intention dieser höheren Konzeptebene veranschaulicht werden: Aus einem Leitbild werden die Inhalte und Zielrichtungen der detaillierteren, aber immer noch stadtweiten und thematisch recht umfassenden Konzepte geleistet. Diese Konzepte haben das Siedlungs- und Verkehrswesen zum Gegenstand, allerdings jeweils nur einen Teilbereich. Die Verknüpfung dieser Teilbereiche ist das Kernanliegen der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung. Ihr muss es gelingen, dass z.B. eine im INSEK formulierte Einschätzung wie „Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel verbesserungswürdig“ im VEP entsprechenden Niederschlag findet. Hierbei geht es sicherlich um mehr als um symbolische Buskurse, welche die für den ÖV verbliebenen „Restnachfrager“ aufammelt. Abbildung 2.15 zeigt, dass von der guten Bus-Erschließung nicht an der S-Bahn gelegener Standorte deren Lagegunst im Raum abhängt.

Die Vorbehalte gegenüber einer neuen Konzeptebene wurden auch laut, als es im konkreten Fall der Weiterentwicklung des Stadtverkehrsnetzes um die Installation einer interkommunalen Arbeitsgruppe ging. Gilt es wirklich: „Wer nicht mehr weiter weiß, gründet einen Arbeitskreis“? Diese Frage kann durchaus auf humorvolle Weise selbstkritisch gesehen werden, denn wenn die Alternative bedeutet, dass das Thema andernfalls liegen bleibt, ist sicherlich mit einem Arbeitskreis mehr gewonnen. Ernsthafter war deshalb der Einwand, es gebe doch bereits verschiedene Ebenen, auf denen interkommunal zum Stadtverkehr gearbeitet wird. So etwa im Rahmen des Nahverkehrsplans, der allerdings im Fall konkreter Stadtverkehrsvorhaben wie in Heidenau oder Pirna gar keine Vorgaben macht. Statt dessen begleiten seine Bearbeiter – wie die Erfahrung in Pirna zeigte – mit Wohlwollen und in der Sache kritisch das Verfahren. Gleichmaßen kann eine Stadt-Umland-Region, wie sie im Falle Dresdens zwischen der Kernstadt und 14 ihrer 16 unmittelbaren Nachbargemeinden gebildet wurde, sich eines interkommunalen Anliegens in zwei bis maximal vier Gemeinden der Region erst dann annehmen, wenn es um einen Erfahrungsaustausch, die Übertragung auf andere Gemeinden oder die Beseitigung von Hemmnissen geht.

Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung meint also jeweils mehr, als die bewährten Konzepte bzw. Kooperationsforen für sich allein leisten, ohne wiederum ein eigenes, zusätzliches Konzept zu erfordern. Auch die gebildeten Arbeitsgemeinschaften zum Stadtverkehr sind zunächst nichts anderes als themenbezogene Beratungsgremien, die nach Abschluss der Beratung zunächst aufgelöst werden – es sei denn, es ergibt sich das nächste Thema.

#### ▪ Zum Wunsch nach einer konkreten Beratungsleistung

Den Nachweis, dass es sich gar nicht um eine neue Konzeptebene (und um eine neue Ebene der inner- oder auch interkommunalen Kooperation) handelt, kann man trotz aller berechtigten Erwägungen nur schwer theoretisch, sondern hauptsächlich praktisch liefern. Da geht es den Forschern ähnlich wie den Kommunen im Umgang mit den Bürgern, wenn – wie in Heidenau in der Presse anlässlich der öffentlichen Diskussion des Stadtleitbildes – zu lesen ist: „Bürger wollen Taten statt Leitbilder sehen“ (Fröhlich 2002).

So ist zu erklären, dass in beiden Städten das Forscherteam relativ zügig über die allgemeinen Themen wie das Leitbild in Heidenau oder die erste Werkstatt in Pirna zu konkreten Themen vorstieß. Um diese zu identifizieren, war die grundsätzliche Vorarbeit erforderlich. Auf diese Weise konnte mit dem Thema „Weiterentwicklung des Stadtverkehrs“ in beiden Städten Interesse an der Entwicklung eines Konzeptes geweckt werden.

Das bedeutet für die Forschung am und im Thema der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung, dass sie – wie das Leitbild einer Stadt oder Region auch – mit „Schlüsselprojekten“ unersetzt sein muss.

### ▪ **Zum Reiz des Neuen und der abschreckenden Wirkung von Hemmnissen**

Die Erfahrungen mit den Werkstätten und bilateralen Gesprächen zum Stadtverkehr haben gezeigt, dass die Anfangseuphorie nur begrenzte Zeit vorhält. Dies vermag insbesondere das Beispiel Heidenaus zu zeigen. Da dort die Finanzierung eines weiter entwickelten Stadtverkehrsnetzes ungleich schwieriger zu bewältigen ist als in Pirna, bauten sich sehr schnell Hemmnisse auf. Von Werkstatt zu Werkstatt wurde der Handlungsrahmen für das Konzept immer enger – bis er zum Schluss so eng war, dass ohne zündende Ideen bzgl. der Finanzierung eine Umsetzung unmöglich erschien.

Hemmnisse haben gewiss einen objektiven Gehalt – sie können nicht wegdiskutiert werden. Es gibt aber auch ein subjektives Element. In der Anfangseuphorie, die mit Aufbruchstimmung gut umschrieben werden kann, erscheinen die Hemmnisse klein. Mit der Zeit verblasst diese Stimmung, die von den Hemmnissen aufgebauten Hürden wirken von Mal zu Mal größer. Rückblickend wirken die in der Anfangsphase gesteckten Ziele nur noch hehr.

Spätestens an dieser Stelle schließt sich der Kreis zu den anfangs diskutierten Leitbildern und grundsätzlichen Konzepten. Kann in dem Moment, wo die Frustration über die schwere Umsetzbarkeit eines an und für sich schönen Konzeptes überhand zu nehmen droht, nicht auf ein konsistentes und weit gehend abgestimmtes Leitbild zurückgegriffen werden, lässt sich der Frustration nur schwer begegnen. Es muss gerade zum Schluss der Konzeptphase immer noch klar sein, wofür dieses Konzept gut und wichtig ist. Im Fall der Städte Heidenau und Pirna ist sicherlich die Verdichtung der S-Bahn auf einen 7,5-min-Takt in Heidenau und einen 15-min-Takt in Pirna ein passender Anlass, bis zum Eröffnungszeitpunkt auch das erschließende Busnetz aufgewertet zu haben, um nicht an den zentralen S-Bahnhöfen den Bruch zwischen einem großstädtischen Taktsystem und dem Prinzip der Daseinsvorsorge bei stündlich oder gar nur nach den Erfordernissen des Schülerverkehrs betriebenen Linien zu riskieren.

Es geht also um die Wahrnehmung von Chancen in Kommunen, die dabei sind, sich auf eine rückläufige Entwicklung einzustellen. Am Beispiel Heidenaus und der im Rahmen des Leitbildprozesses durchgeführten Umfrage (Stadt Heidenau 2002b, S 7) lässt sich dies weiter veranschaulichen: Bürger wie Unternehmen bemängeln unisono den fehlenden Stadtkern. Bereits zu Wendezeiten mangelte es in Heidenau an einem funktionsfähigen Zentrum. Mit Einrichtung des abseits gelegenen Einkaufszentrums an der B 172 wurde dem Stadtkern zur einen Seite des Bahnhofs die Möglichkeiten der Entwicklung deutlich eingeschränkt. Diesem und dem Empfinden einer ebenfalls kritisierten zersiedelten Stadtstruktur kann das Stadtverkehrskonzept entgegenwirken.

### ▪ **Zur Zukunft des ÖV im Raum**

Der ÖV im Raum steht unter großem Einsparungsdruck. Die Diskussionen wurden dementsprechend häufig unter der Prämisse weiteren Leistungsabbaus geführt.

Dies ist für das Anliegen der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung Besorgnis erregend, da ohne einen funktionierenden und qualitativ ansprechenden ÖV eine Verkehrseinsparung kaum zu leisten sein wird. Tatsächlich hat der ÖV selbst in Städten mit vergleichsweise gutem Angebot das Image, die Verkehrsbedürfnisse von nicht Motorisierten zu bedienen. Der Schülerverkehr und seine Bedürfnisse stehen für viele Diskutanten auch in vergleichsweise großen Umlandstädten wie Heidenau und Pirna im Mittelpunkt. Vor diesem Hintergrund verwundert nicht, dass schnell die „Belastung“ durch häufigen Busverkehr in einigen stärker frequentierten Straßen thematisiert wird und das Schlagwort vom „Abbau der Parallelverkehre“ starke Wirkung entfaltet.

So muss festgestellt werden, dass der ÖV als wichtiger Partner der Verkehrseinsparung politisch unter (Kosten-) Druck steht. Umso wichtiger sind Allianzen zwischen Stadt und Verkehrsdienstleistern, die dem entgegenwirken. Nicht in dem Sinne, dass für mehr Geld ge-

worben wird, sondern in dem Sinne, dass Leistungsvolumina erhalten und effizienter eingesetzt werden. Dass dies möglich ist, haben die Fallstudien für Pirna und – in Grenzen – auch Heidenau gezeigt.

Zu diesem Zweck müssen die Städte in der Region strategisch vorbereitet werden. Dies haben die Werkstätten und die dort begleiteten Konzepte zeigen können. Wurden anfangs teilweise ausufernde Erschließungswünsche geäußert, stand am Schluss der Konzepte ein ausgewogenes Gerüst an Quell- und Zielpunkten in den Städten, die durch ein qualitativ hochwertiges ÖV-System zu erschließen sind – wohlwissend, dass die verbleibenden Stadtteile diese Erschließung nicht haben werden. Was weniger funktioniert hat, ist die Bewusstseinsbildung für die Kooperation zwischen Gemeinden, die teilweise unterschiedliche Ausgangssituationen haben (Beispiel Heidenau und Dohna), die aber teilweise auch vor ähnlichen Rückbauthemen stehen (Beispiel Heidenau und Pirna). Dies ist nicht allein ein Problem dieses Forschungsprojektes, sondern zieht sich durch andere Kooperationsbemühungen als praktisch allgemeingültige Erfahrung.<sup>85</sup>

Auch die weitere Gestaltung des Verkehrssystems erweist sich als problembeladen. Die Verkehrsunternehmen der Region müssen weg vom Großbusmanagement, sind aber in diesem Segment durch die Erfordernisse des Schülerverkehrs gefangen. Diese Zwangslage wird verstärkt durch die Bestrebungen des Verkehrsverbundes, gemeinsam mit den größeren Städten gerade in deren Zentren kleinere Park-and-Ride-Anlagen anzulegen. Diese schöpfen die verbleibende Verkehrsnachfrage im Jedermann-Verkehr ab. Die erhoffte Wirkung, dass dort nur die Kunden aus dem dispersen Umland ihre Fahrzeuge abstellen, kann nicht nachgewiesen werden (vgl. Dörnemann/ Holz-Rau/ Wilke 1996, S. 27ff). In jedem Fall werden finanzielle Ressourcen, die für eine Weiterentwicklung des Stadtverkehrs sinnvoll eingesetzt werden können, für dessen Konkurrenten gebunden.

Sicherlich leidet der ÖV im Grenzbereich der Kernstädte letztendlich unter der schwer zu durchschauenden Kompetenzverteilung. Der Abbau von Überkapazitäten im Stadt-Umland-Verkehr ist aufgrund der unterschiedlichen Finanzierungsbedingungen von Leistungen des städtischen und des regionalen Verkehrsbetriebes nur schwer zu leisten, könnte aber Kapazitäten freisetzen, die eine erhebliche Verbesserung der anderen zu bedienenden Relationen mit sich bringen.

---

<sup>85</sup> So steht auch die neu gegründete Stadt-Umland-Region vor der Aufgabe, das im interkommunalen Raum behandelte Aufgabenspektrum zu erweitern.