

Stadt Heidenau
Integriertes Stadtentwicklungskonzept

**Mobilität und Verkehr,
technische Infrastruktur**



4.3 Fachkonzept Mobilität und Verkehr, technische Infrastruktur

Teil A – Bestandsanalyse	6
4.3.1 Straßennetz und Verkehrsaufkommen	6
4.3.2 Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr	12
4.3.3 Fernverkehr Schiene	15
4.3.4 Wegenetze	17
4.3.5 Elektromobilität im Individualverkehr.....	19
4.3.6 Technische Infrastruktur.....	20
4.3.7 Zusammenfassung und Fazit.....	25
Teil B - Konzeption	28
4.3.8 Trendbewertung	28
4.3.9 Ziele und Handlungsansätze.....	30
4.3.10 Maßnahmen – gesamtstädtisch und in Teilräumen	32
Anlagen	38

Übersichtskarte: **Straßenverkehrsnetz**

Übersichtskarte: **ÖPNV**

Übersichtskarte: **Rad- und Wanderwegenetz**

Fotos/Grafiken, wenn nicht anders angegeben © dieSTEG Stadtentwicklung GmbH, Titelblatt: S-Bahn am Bahnhof Heidenau (Sachs) (oben), Dresdner Straße (mitte), Symbolfoto (unten)

Soweit möglich, werden im Text geschlechtsneutrale Formulierungen verwandt. Ansonsten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit die männliche Form verwendet. Falls nicht ausdrücklich angegeben, beziehen sich also alle Aussagen sowohl auf weibliche als auch männliche Personen.

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: überörtliche Verkehrsanbindung
- Abb. 2: Verkehrsmengenkarte Sachsen 2021 (Ausschnitt)
- Abb. 3: Tarifzonenplan mit SPNV-Verbindungen (Ausschnitt)
- Abb. 4: europäischer TEN-V-Korridor
- Abb. 5: Teiltunnelvariante (voraussichtlich keine Realisierung)
- Abb. 6: Volltunnelvariante (zur Realisierung vorgesehen)
- Abb. 7: Bahnhof Heidenau (Sachs)
- Abb. 8: Überführung S 172 am Tunnelportal
- Abb. 9: Rampe zum Tunnelportal Heidenau
- Abb. 10: Fernwärmeversorgungsgebiete Heidenau (Bestand und geplante Netzerweiterungen)
- Abb. 11: Ist-Breitbandversorgung in Heidenau (Stand: Juni 2023)
- Abb. 12: Breitbandverfügbarkeit (Anteil Verfügbarkeit)

Tabellenverzeichnis

- Tab. 1: Bestand und Handlungsbedarfe nach Straßenklassen
- Tab. 2: Entwicklung des Verkehrsaufkommens an der S172
- Tab. 3: Kfz-Bestand, Entwicklung 2000 bis 2021
- Tab. 4: Schienenpersonennahverkehr: Linien, Strecken und Taktung Quündlicher Takt
- Tab. 5: Radwege an Straßen (innerorts)r
- Tab. 6: Touristische Radwege im Stadtgebiet Heidenau
- Tab. 7: öffentliche Ladeinfrastruktur Heidenau
- Tab. 8: Stärken-Schwächen-Profil im Themenkomplex Mobilität und Verkehr, technische Infrastruktur

Abkürzungen

A	Autobahn
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AKKON	Funkrufname der Johanniter
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
CBRN	Chemisch, biologisch, radiologisch und nuklear
CO ₂	Kohlenstoffdioxid (auch Kohlendioxid)
CZ	Tschechien (Ländercode)
DB	Deutsche Bahn
DN	Nennweite (nomineller Durchmesser)
EKZ	Einkaufszentrum
EW	Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
i.d.R.	in der Regel
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
kV	Kilovolt
MAFA	Maschinenfabrik Heidenau
Mbit/s	Megabit pro Sekunde
MW	Megawatt
MWh	Megawattstunde
NBS	Neubaustrecke
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park und Ride (Parken und Reisen)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
S	Staatsstraße
Sachs	Sachsen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StaLa	Statistisches Landesamt Sachsen
TDH	Technische Dienste Heidenau GmbH
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
WGE	Wohnungsgenossenschaft "Elbtal" Heidenau eG
WVH	Wohnungsbau- und Wohnungsverwaltungsgesellschaft Heidenau mbH

Teil A – Bestandsanalyse

Eine sehr gute regionale und überregionale Verkehrsanbindung gehört zu den herausragenden Standortmerkmalen der Stadt Heidenau.

Verkehr und Mobilität stehen vor großen Veränderungen. Die Stärkung klimafreundlicher Verkehrsmodi, die Zunahme der E-Mobilität und veränderte Bedarfe einer alternden und zugleich umweltbewussteren Gesellschaft sind aktuelle Trends, die sich auf kommunales Handeln auswirken.

Es sind deshalb Strategien zu entwickeln, durch die die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und mit den Anforderungen an gesunde Lebensbedingungen und attraktive Stadträume in Einklang gebracht werden.

Eine besondere Herausforderung und ein großer Eingriff in das Stadtgebiet stellt der geplante Neubau der Eisenbahnstrecke Dresden-Prag dar.

Dem Fachkonzept liegen folgende Planungen und Informationen zugrunde:

- *Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2. Gesamtfortschreibung 2020*
- *Landesverkehrswegeplan Sachsen 2030*
- *Flächennutzungsplan Stadt Heidenau, Entwurf in der Fassung vom 28.01.2022*
- *Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Oberelbe, 3. Fortschreibung, 2019*
- *Informationen der DB Netze zur Neubaustrecke Dresden – Prag, 2022/2023*
- *Gemeindestatistik des Statistischen Landesamtes (StaLa), 2023*
- *Ergebnisse der automatischen Verkehrszählung an Hauptverkehrsstraßen in Sachsen*
- *Parkraumkonzeption Wohngebiet Mügeln, 2015*
- *Bürgerumfrage, Themenkomplexe Verkehr und Mobilität, 2023*
- *Abfrage der Wohnungsunternehmen u. a. zur Verkehrssituation in den Wohngebieten, 2023*

4.3.1 Straßennetz und Verkehrsaufkommen

Übergeordnetes Straßennetz

Heidenau ist verkehrsräumlich günstig gelegen und flächendeckend erschlossen.

Autobahn: Heidenau ist an das Bundesautobahnnetz angebunden. Die A 17 Dresden–Prag verläuft westlich des Stadtgebietes. Anschluss besteht über die Anschlussstellen 5 „Heidenau“ und 6 „Pirna“. Beide Anschlussstellen sind über Zubringerstraßen an die S 172 Dresden–Pirna angebunden und leiten den Verkehr von Nordwesten bzw. Südosten in das Stadtgebiet Heidenau. Eine weitere Anbindung ist ab der Anschlussstelle Pirna über die Müglitztalstraße (S 178) gegeben. Die A 17 ist als überregionale bzw. transnationale Verbindung aber auch als schnelle Verbindung in die Landeshauptstadt Dresden sowie in die Naherholungsgebiete des Osterzgebirges von Bedeutung. Darüber hinaus hat die Fertigstellung der A 17 im Jahr 2006 eine spürbare Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr bewirkt, die richtungsgleiche Bundesstraße 172 wurde zur Staatsstraße 172 abgestuft. Über die S 177 besteht in nordöstliche Richtung Anschluss an die A 4 Aachen–Görlitz.

Bundes- und Staatsstraßen: Das Stadtgebiet wird im Süden von der B 172a tangiert. Diese wurde im Zuge des Neubaus der A 17 neu errichtet und fungiert als Zubringer von und nach Pirna. Ein direkter Anschluss an das Stadtgebiet Heidenau besteht nicht.

Die bedeutendste innerstädtische Verkehrsader ist die S 172 Dresden–Pirna. Die Straße ist innerörtliche Hauptsammelstraße und wichtigste überörtliche Verbindung zum Oberzentrum Dresden sowie zum Mittelzentrum Pirna, mit durchschnittlich 13 500 Fahrzeugen pro Tag (Quelle: Verkehrsmengenkarte Sachsen, 2021), wobei der Durchgangsverkehr überwiegt.

Eine weitere Staatsstraße ist die S 178 (Müglitztalstraße) Heidenau–Glashütte–Altenberg. Mit täglich bis zu 4 000 Fahrzeugen (Quelle: s. oben) ist diese Trasse deutlich weniger belastet. Die Bedeutung dieser Verbindung ergibt sich aus der Anbindung der Gemeinden im Müglitztal und im Osterzgebirge an das Elbtal. Aus Heidenauer Perspektive ist die S 178 von geringerer Bedeutung.

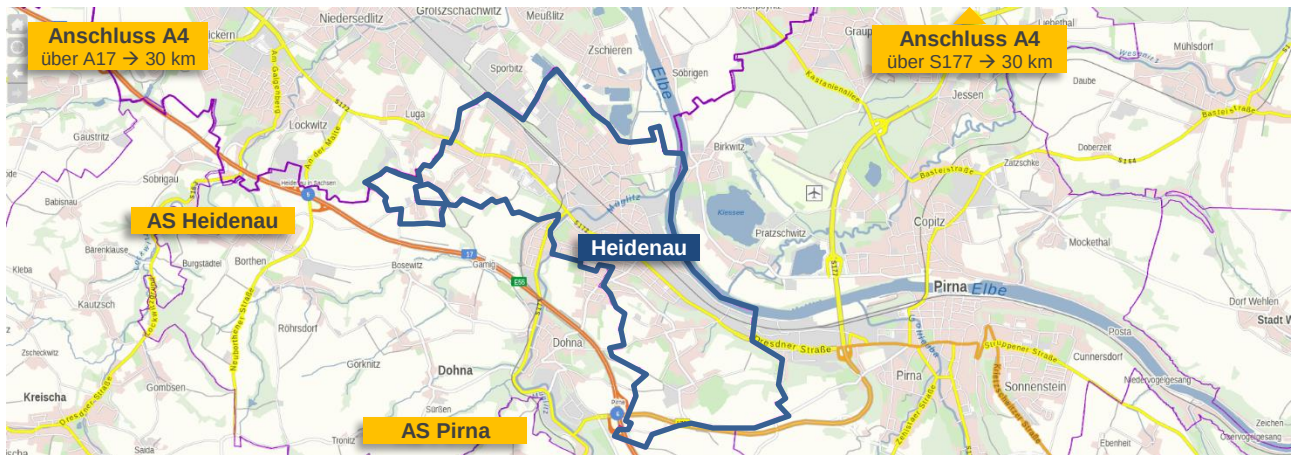


Abb. 1: überörtliche Verkehrsanbindung

Quelle: RAPIS, eigene Darstellung die STEG, 2022

Kreis- und Gemeindestraßen

Außerhalb der oben beschriebenen Hauptverkehrsachsen verfügt Heidenau über ein dichtes Netz an Sammel- und Erschließungsstraßen, davon zwei als Kreisstraßen klassifizierte Ortsverbindungen:

K 8772: Heidenau – Pirna ü. Klein- / Großsedlitz

K 8773: Heidenau (ab S 172) – Dohna

Eine weitere Hauptverkehrsader ist die Dresdner Straße/Pirnaer Straße, die neben dem Ortsverkehr auch überörtliche Verkehrsflüsse zwischen Dresden und Pirna aufnimmt. Sie gehört zu den am stärksten befahrenen Straßen im Stadtgebiet.

Das weitere Straßennetz gliedert sich in Hauptsammelstraßen, die zugleich als Spangen zwischen den Hauptverkehrsachsen fungieren und Nebenstraßen, die im Wesentlichen vom unmittelbaren Quell- und Zielverkehr frequentiert werden.

Bei den meisten nachgeordneten Straßen handelt es sich um reine Anwohnerstraßen. In diesen Straßen gehen Konflikte weniger vom fließenden als vielmehr vom ruhenden Verkehr aus.

Anlage

Übersichtskarte: **Straßenverkehrsnetz**

Ausbaugrad und Zustand der Straßen im Stadtgebiet

In der folgenden Tabelle sind bauliche Handlungsbedarfe im Straßennetz der Stadt Heidenau aufgeführt. Handlungsbedarfe auf Straßen, die sich nicht in der Baulast der Stadt Heidenau befinden, werden hier nicht aufgeführt.

Grundlage der aufgeführten Handlungsbedarfe ist die Straßenkontrolle des Bauhofes, 2023. Weitere Handlungsbedarfe für Gemeindestraßen sind in Kapitel 3.10 „Maßnahmen – gesamtstädtisch und in Teilräumen“ aufgeführt.

Bezeichnung	Straßenname	Schwerpunkte mit Handlungsbedarf
Bundesautobahn (BAB) ¹	entfällt ¹	entfällt ¹
Staatsstraßen (S) ¹	entfällt ¹	entfällt ¹
Kreisstraßen (K) ²	entfällt ²	entfällt ²
Gemeindestraßen (nicht qualifizierte Durchgangsstraßen, Haupterschließungsstraßen)	August-Bebel-Straße	Fahrbahn (teilweise), Beleuchtung (Zustand, Lage mittig im Geh-/Radweg)
	Beethovenstraße	Gehweg, Fahrbahn
	Böhmischer Weg	Fahrbahn (zw. Beethovenstr und Ortsausgang Dohna)
	Franz-Schubert-Straße	Gehweg, Straßenentwässerung (Sanierung)
	Grenzstraße	Fahrbahn (teilweise)
	Heinrich-Heine-Straße	Gehweg, Fahrbahn
	Karl-Marx-Straße	Gehweg, Fahrbahn (teilweise)
	Lockwitzer Straße	Fahrbahn (teilweise)
	Lugturmstraße	Gehweg
	Pirnaer Straße	Gehweg (Zustand, Griffigkeit)
	Rudolf-Breitscheid-Straße	Gehweg, Fahrbahn, Straßenentwässerung
	Sedlitzer Straße	Beleuchtung
	Waldstraße	Gehweg, Fahrbahn (zw. Dürerstr. und Schwarzer Weg)
	Weststraße	Gehweg, Bankett (teilweise)
	Zschierener Straße	Gehweg, Fahrbahn, Straßenentwässerung, Beleuchtung
Straßenbrücken und Durchlässe	k. A.	k. A.

Tab. 1: Bestand und Handlungsbedarfe nach Straßenklassen

Quelle: Stadt Heidenau, Straßenkontrolle des Bauhofes, 2023, eigene Darstellung

¹ Straßenbaulastträger ist der Freistaat/LASUV

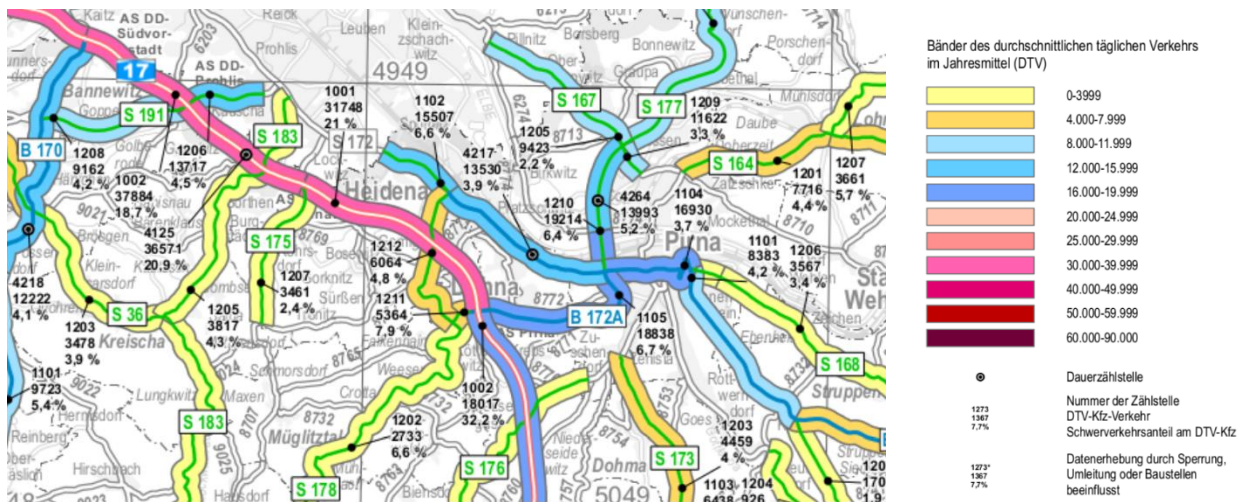
² Straßenbaulastträger ist der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (SSOE)

Verkehrsaufkommen

Im Rahmen der automatischen Straßenverkehrszählung im Freistaat Sachsen werden über ein Netz aus Dauerzählstellen Verkehrsaufkommen und Fahrzeuggeschwindigkeiten an Autobahnen sowie an Bundes- und Staatsstraßen erfasst. Daten liegen für die A 17 und die S 172 vor. Die einzige Dauerzählstelle im Stadtgebiet befindet sich an der S 172 (Nr. 5049-4217). An der A 17 gibt es eine Zählstelle (Nr. 5048-4125) westlich der Anschlussstelle Heidenau im Gemeindegebiet von Kreischa an der Dresdner Stadtgrenze (Sobrigau).

Die Verkehrsbelastung und der Schwerlastanteil an der Zählstelle der S 172 haben abgenommen und pegeln sich bei etwa 4 % ein. Im Gegensatz dazu ist auf der A 17 jedoch eine deutliche Zunahme des Schwerlastverkehrs zu verzeichnen. Sondereffekte im Jahr 2021 können zu Verzerrungen führen (Corona). (Tab. 2)

Mit der Eröffnung der Ortsumgehung Pirna (B 172n) wird eine weitere Abnahme der Verkehrsbelastung auf der S 172 erwartet.



Kfz-Bestand

Derzeit sind in Heidenau rd. 10 000 Kfz registriert. Der weit überwiegende Teil sind Pkw (85 %). Mit einer Dichte von 512 Pkw je 1 000 Einwohner (EW) verfügt statistisch etwa jeder zweite Heidenauer über einen Pkw (Sachsen: 664 Pkw je 1 000 EW).

Der Gesamtbestand an Kfz hat seit 2000 um 330 Fahrzeuge zugenommen (+ 3 %). Bemerkenswert ist, dass der Zuwachs fast ausschließlich den

Zweiradbestand betrifft. Dieser hat sich seit 2000 um 300 Fahrzeuge erhöht und damit nahezu verdoppelt. Dieser Trend ist sachsenweit zu beobachten. Die Zahl der Pkw ist im gleichen Zeitraum lediglich um 60 Fahrzeuge gestiegen.

Zum Kfz-Bestand zählen auch Lastkraftwagen, Zugmaschinen und sonstige Fahrzeuge einschließlich Kraftomnibusse.

	2000	2005	2010	2015	2020	2021
Einwohner	17 171	16 735	16 431	17 085	16 641	16 540
Kfz-Bestand	9 668	9 330	8 361	9 097	9 855	9 996
davon Pkw	8 413	8 209	7 309	7 843	8 386	8 473
davon Krafträder	343	396	451	539	615	636
Pkw-Bestand je 1 000 EW	490	491	445	459	504	512
Pkw-Bestand je 1 000 EW (2000 = 100 %)	100 %	100 %	91 %	94 %	103 %	105 %

Tab. 3: Kfz-Bestand, Entwicklung 2000 bis 2021

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2023, eigene Darstellung

Ruhender Verkehr

Stellplatzbedarfe der Wohnbevölkerung

Die Nachfrage nach Stellplätzen ist in den Stadtteilen und Quartieren sehr unterschiedlich. Insgesamt kann der Bedarf quantitativ gedeckt werden.

Der Bedarf der Wohnbevölkerung wird in den ländlichen Gemarkungen und in Teilen der Kernstadt vorrangig auf privaten Grundstücken gedeckt. Zusätzlich sind im gesamten Stadtgebiet noch privat genutzte Garagen in Gemeinschaftsanlagen vorhanden.

In den **Großwohngebieten** führt der hohe Parkdruck auf den Straßen dazu, dass die Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes erheblich geschmälert werden. Vor diesem Hintergrund wurde 2017 für Mügeln ein Parkraumkonzept erarbeitet.⁹ Das Konzept enthält Maßnahmen, die das Parken im öffentlichen Straßenraum besser organisieren,

die Verkehrssicherheit erhöhen und Nutzungskonflikte mildern sollen. Um das ermittelte Stellplatzdefizit auszugleichen, wurden der Neubau eines öffentlichen Parkdecks auf dem bestehenden Parkplatz an der Käthe-Kollwitz-Straße zwischen Markt, Brunneneck und EKZ Stadtmitte empfohlen. Eine Realisierung ist bislang nicht erfolgt.

Der Parkdruck in den Großwohngebieten **Mügeln** und **Heidenau Süd** ist unverändert hoch. So werden Heidenau-Süd durch parkende Fahrzeuge die erforderliche Minstdurchfahrtsbreite von 3,05 m oftmals unterschritten. Das geplante **Mobilitätskonzept** für die Gesamtstadt soll Lösungen für den Parkraum in den Großwohngebieten erarbeiten.

Durch die Wohnungsunternehmen werden den Mietern in den Großwohngebietes Stellplätze zur Miete angeboten. In Mügeln stehen den Mietern der Wohnungsgenossenschaft "Elbtal" Heidenau

⁹ Parkraumkonzept Wohngebiet Mügeln, IVAS, Dresden 2017

eG (WGE) in einem Parkdeck und 17 Carports knapp 100 Stellplätze zur dauerhaften Anmietung zur Verfügung. In Heidenau Süd bietet die WVH Wohnungsbau- und Wohnungsverwaltungsgesellschaft Heidenau mbH am Ende der Ernst-Schneller-Straße, südl. vom Sportforum den Mietern ebenfalls Dauerparkplätze an. Das Angebot wird trotz der angespannten Stellplatzsituation im öffentlichen Straßenraum nur wenig genutzt.

Bei neuen Wohnbauprojekten sind die notwendigen Pkw-Stellflächen auf den jeweiligen Grundstücken zu errichten. Für Fälle, in denen der Stellplatzbedarf nicht vollumfänglich realisiert werden kann, können Ablösegebühren gemäß Ablösesatzung erhoben werden. Dies ist in den letzten Jahren jedoch nicht vorgekommen.

Weitere Stellplatzbedarfe

An öffentlichen Einrichtungen sowie an den Einzelhandelsstandorten sind ausreichend Stellplätze vorhanden. Bei Stellplätzen in direkter Zuordnung zu öffentlichen Einrichtungen ist i. d. R. die Parkdauer beschränkt. Im Bereich von Kitas und Grundschulen stehen Kurzzeitparkplätze zur Verfügung.

Im Stadtzentrum bietet ein öffentlicher Parkplatz zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Bahndamm ca. 50 gebührenfreie Plätze ohne Parkzeitbegrenzung. Ein weiterer öffentlicher Parkplatz befindet sich an der Käthe-Kollwitz-Straße in der Nähe des Marktplatzes.

Das Freibad hat einen eigenen Parkplatz an der S 172. Im Bedarfsfall darf der Parkplatz des benachbarten Einkaufsmarktes mit genutzt werden. Zusätzlich wird im Kassenbereich eine begrenzte Anzahl an Behinderten-Parkplätzen vorgehalten.

Am Barockgarten Großsedlitz befindet sich ein gebührenpflichtiger Besucherparkplatz, der bei Bedarf ebenfalls temporär erweitert werden kann.

Am Bahnhof Heidenau (Sachs), der ein wichtiger regionaler Verkehrsverknüpfungspunkt ist, ist ein P+R-Platz (Park und Ride) mit 90 kostenfreien Plätzen vorhanden. Der Parkplatz ist mit Parksensoren ausgerüstet, sodass die Verfügbarkeit in Echtzeit abgefragt werden kann. Am S-Bahnhof Süd stehen ebenfalls Stellplätze in beschränkter Anzahl zur Verfügung.

Ein Defizit ist hingegen am **Haltepunkt Zschachwitz** und am **Haltepunkt Heidenau-Großsedlitz** zu verzeichnen. Der Haltepunkt Zschachwitz liegt auf Dresdner Gebiet. Sein Einzugsbereich umfasst Wohnstandorte und Arbeitsstätten im Bereich Breitscheidstraße, Weststraße und Sporbitzer Straße. Eine zusätzliche Bedeutung hat dieser Haltepunkt durch seine Lage an der Tarifzonengrenze Dresden-Pirna. Derzeit sind dem Haltepunkt keine Stellplätze zugeordnet. Da der Bedarf infolge wachsender Pendlerströme zwischen Dresden und den Umlandgemeinden perspektivisch weiter zunehmen wird, sind im Flächennutzungsplan (FNP) Heidenau (Stand Entwurf 2022) Flächen für die Anlage eines P+R-Platzes auf Heidenauer Gebiet vorgesehen.

Die 2023 erfolgte Einführung des bundesweit gültigen 49 Euro-Tickets im Regionalverkehr bedeutet eine erhebliche Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), da die Ticketinhaber nicht mehr an bestimmte Tarifzonen gebunden sind.

4.3.2 Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr

Heidenau liegt im Ballungsraum Dresden, einem von drei in der Landesentwicklungsplanung ausgewiesenen Verdichtungsräumen im Freistaat Sachsen. Den Grundsätzen und Zielen des LEPs folgend ist in den Verdichtungsräumen ein leistungsfähiger ÖPNV zu entwickeln. Grundlage der ÖPNV-Entwicklung sind die Nahverkehrspläne (NVP) der Verkehrsverbünde. Heidenau gehört zum Gebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO). Der NVP des VVOs liegt in der 3. Fortschreibung vom Mai 2019 vor.

Das ÖPNV-Angebot in Heidenau ist insgesamt sehr gut, wobei es große Unterschiede zwischen der Kernstadt und den ländlichen Gemarkungen gibt.

Das ÖPNV-Angebot umfasst:

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Elb- und im Müglitztal,
- Regionalbuslinien,
- Stadtbuslinien,
- eine Fährverbindung.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Obere Elbtal wird von zwei S-Bahn-Linien überwiegend im 30-min-Takt bedient. Für Heidenau sind dies die schnellsten ÖPNV-Verbindungen in das Oberzentrum Dresden und zum Mittelzentrum Pirna sowie darüber hinaus in den Naherholungsraum Sächsische Schweiz.

Die **Linie S 1** verkehrt zwischen Meißen–Triebischtal und Schöna. Über die **Linie S 2** besteht eine weitere Anbindung an Pirna und Dresden und im weiteren Verlauf an den Flughafen Dresden–Klotzsche. S1 und S2 verkehren regulär in einem 30 Minuten Takt. Durch das verschränkte/zeitversetzte Verkehren ergibt sich ein 15 Minuten Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Strecke zwischen Pirna und Dresden-Neustadt.

Im Stadtgebiet Heidenau sind drei S-Bahn-Haltepunkte vorhanden. Darüber hinaus liegen Teile des nördlichen Stadtgebietes im Einzugsbereich des Haltepunktes Dresden–Zschachwitz (Tarifzone Dresden).

Am Bahnhof Heidenau (Sachs) ist der Übergang zu den SPNV-Linien Heidenau – Altenberg möglich. Die Bahnverbindung Heidenau – Altenberg ist für Pendler und für Fahrten in die Erholungs- und Wintersportgebiete des Osterzgebirges bedeutsam.

Für den Ausflugsverkehr kann zudem der Wandereexpress Bohemica RE 20 Dresden – Litoměřice (CZ) genutzt werden. Dieser verkehrt nur an den Wochenenden.

Heidenau gehört zur Tarifzone 70 (Pirna). Diese umfasst die Haltepunkte vom Bahnhof Heidenau (Sachs) bis einschließlich Stadt Wehlen. Zwischen Dresden und Heidenau gibt es trotz enger räumlicher Verflechtungen und intensiver Pendelbeziehungen keinen Überlappungsbereich im Grenzraum beider Tarifgebiete.

Im Müglitztal umfasst die Tarifzone lediglich die Haltepunkte Dohna und Köttewitz.

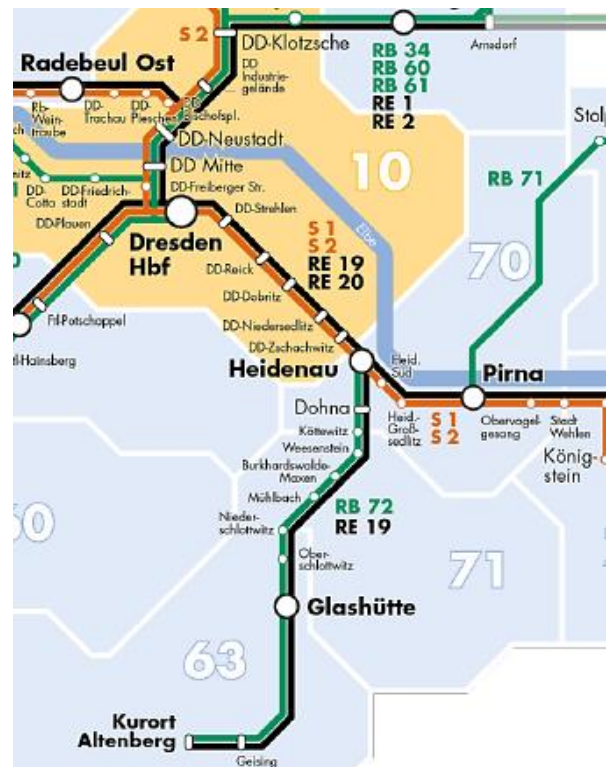


Abb. 3: Tarifzonenplan mit SPNV-Verbindungen (Ausschnitt)
Quelle: VVO, 2022

Bezeichnung	Strecke ↔	Taktung	
		Mo bis Fr	Sa, So und Feiertage
S 1	Meißen Triebischtal–Dresden Hbf.– Schöna	halbstündlich*	halbstündlich
S 2	Dresden Flughafen – Dresden Hbf. – Pirna	halbstündlich	halbstündlich
RE 19	(Dresden Hbf. –) Heidenau – Altenberg (Ski- und Wanderexpress)	keine Fahrten	1 bis 2 Fahrten
RE 20	(Dresden Hbf.–) Heidenau – Litoměřice (CZ)	keine Fahrten	1 bis 2 Fahrten
RB 72	Heidenau – Glashütte – Altenberg	stündlich**	zweistündlich

Tab. 4: Schienenpersonennahverkehr: Linien, Strecken und Taktung

Quelle: Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), 2023, eigene Darstellung

* in der Hauptverkehrszeit Verdichtung auf einen ca. 15-min-Takt

** in den Hauptverkehrszeiten Unterstützung durch die Buslinie 372, dadurch ergibt sich teilweise ein halbstündlicher Takt

Busverkehr

Regionalbuslinien ergänzen den SPNV mit der Aufgabe, schnelle Verbindungen aus der Fläche in die Zentren des Verbundgebietes zu gewährleisten. Jede Gemeinde im Verbundgebiet ist an den Regionalverkehr angebunden. Heidenau ist darüber hinaus ein wichtiger Knotenpunkt im Regionalverkehrsnetz. Hauptverknüpfungspunkt ist der Bahnhof Heidenau (Sachs).

In Heidenau verkehren folgende Regionalbuslinien:

- **Linie 201** Heidenau – Glashütte
- **Linie 202** Heidenau – Mühlbach b. Pirna
- **Linie 372** Heidenau – Glashütte

Die Bedeutung dieser Linien besteht vorrangig in der Anbindung der Umlandgemeinden an die Stadt Heidenau. Die Taktzeiten orientieren sich am Schüler- und Berufsverkehr.

Die Linien 201 und 372 verkehren parallel zum SPNV im Müglitztal mit deutlich mehr Haltestellen in den anliegenden Ortschaften. Im Bereich zwischen Heidenau und Glashütte verkehrt die Linie 372 von Mo. bis Fr. im Berufsverkehr mit der RB 72 zeitlich so, dass für die Nutzer ein Halbstundentakt realisiert werden kann.

Stadtverkehr Heidenau Der Bus-Stadtverkehr ergänzt das ÖPNV-Angebot innerhalb der Stadt. Er erfüllt Zubringerfunktion zum SPNV sowie Aufgaben der Flächenerschließung.

Über folgende Buslinien ist Heidenau mit benachbarten und umliegenden Ortschaften verbunden:

- **Linie A** Heidenau – Dohna
- **Linie B** Heidenau – Borthen
- **Linie H/S** Dresden – Heidenau – Pirna

Heidenau profitiert von seiner Lage an der Stadtgrenze zu Dresden. Der **Stadtverkehr Dresden** verkehrt mit zwei Linien bis zum Bahnhof Heidenau (Sachs):

- **Linie 65** Heidenau/Luga – (Dresden-) Blasewitz
- **Linie 86** Heidenau – (Dresden –) Kreischa

Am Wochenende verkehrt zwischen Dresden und Pirna eine **Nachtbuslinie** mit Halt in Heidenau.

Defizite in der ÖPNV-Erschließung bestehen im Bereich Rudolf-Breitscheid-Straße, am Fähranleger nach Birkwitz, Kleinsiedlitz und in den Ortskern Gommern. Mit der Entwicklung der Industriebranchen MAFA und Baustoffe Heidenau zu neuen Wohngebieten bestehen auch hier Anpassungsbedarfe. Die Linienführungen sind in den genannten Bereichen zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Fährverbindung / Linienverkehr der weißen Flotte

Am Fährstandort F 10 des VVO verkehrt die Fähre Heidenau – Birkwitz. Die Benutzung erfolgt zum allgemeinen VVO-Tarif. Die Fähre verkehrt wochentags zwischen 4 und 23 Uhr, die Fahrten erfolgen nach Bedarf. An den Wochenenden und im Winterhalbjahr sind die Betriebszeiten reduziert. Für die Bewältigung des Alltagsverkehrs ist die Fährverbindung von untergeordneter Bedeutung. Es fehlt die ÖPNV-Anbindung auf Heidenauer Seite. Der Fähre kommt auch eine Bedeutung für den Freizeitverkehr zu (Anbindung an das rechtselbische Rad- und Wanderwegenetz und an das Naturbad Birkwitz-Pratzschwitz).

Stromaufwärts befinden sich in Pirna zwei weitere Flussquerungen (Brücke, Fähre), stromabwärts verkehren in Dresden zwischen Kleinzschachwitz und Pillnitz eine Personen- und eine Autofähre.

Von touristischer Bedeutung sind zudem die Linien der Weißen Flotte zwischen Dresden und Pirna, teilw. bis in Sächsischen Schweiz. Der Dampferanleger Heidenau wurde nach dem Hochwasserereignis 2002 neu errichtet, wird derzeit aber nicht bedient.

Halte- und Übergangsstellen

Für die Mobilität sind neben der Verfügbarkeit von Angeboten auch die Möglichkeiten zum Wechsel zwischen den Verkehrsarten innerhalb des ÖPNVs und zum Individualverkehr entscheidend.

Das Haltestellennetz der Buslinien ist weitgehend den Bedarfen angepasst. Teile des Siedlungsgebietes liegen jedoch außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen (z. B. Rudolf-Breitscheid-Str., Naumannstraße, Wölkau, s. Plan ÖPNV in Anlage). Mit einer Anpassung der Linienführung kann die Erreichbarkeit verbessert werden.

Die wichtigsten Halte- und Umstiegspunkte sind der Bahnhof Heidenau (Sachs) einschließlich Busbahnhof und die S-Bahnhöfe Heidenau-Süd und Heidenau-Großsedlitz. Der Bahnhof Dresden-Zschachwitz ergänzt das Angebot an der Stadtgrenze zu Dresden. Alle Bahnhöfe sind barrierefrei ausgebaut.

Der **Bahnhof Heidenau (Sachs)** ist eine wichtige Übergangsstelle im VVO-Gebiet. Hier treffen die Regionalzüge und S-Bahnen der Strecken im Elbtal und im Müglitztal zusammen. Zudem besteht die Möglichkeit zum Umstieg in Regional- und Stadtbuslinien. Ergänzt wird das Angebot durch kostenlose Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze. Auf dem Bahnhofsvorplatz steht eine Schnellladesäule für Elektro-Pkw zur Verfügung. Die Übergangsstelle profitiert zusätzlich von ihrer strategisch günstigen Lage in fußläufiger Entfernung zum

Stadtzentrum Heidenau und zu den Einwohner-schwerpunkten in Heidenau Nord (Mügeln).

Der **S-Bahnhof Heidenau Süd** bietet den Einwohnern der südlichen Stadtteile einen Zugang zu den S-Bahn-Linien. Für Umstiege zwischen Pkw bzw. Bus (Linie A Heidenau – Dohna) und SPNV ist der Bahnhof von untergeordneter Bedeutung. Die Stellplatzanzahl auf dem Bahnhofsvorplatz (kein P+R-Parkplatz) ist deutlich geringer als am Bahnhof Heidenau (Sachs). Fahrradstellplätze sind in geringer Zahl vorhanden.

Der **S-Bahnhof Heidenau-Großsedlitz** dient vor allem Pendlern als Zugang zum SPNV. Der Einzugsbereich des Bahnhaltepunktes umfasst zahlreiche Gewerbetriebe. In deutlich geringerem Umfang wird der Haltepunkt von den Besuchern des Barockgartens genutzt. Die Zahl der Einwohner im Einzugsbereich ist gering. Es besteht keine Verknüpfung mit Buslinien. Stellplätze sind nicht vorhanden.

Der **Haltepunkt Zschachwitz** liegt auf Dresdner Gebiet, jedoch unmittelbar am Stadtrand von Heidenau. Sein Einzugsbereich umfasst Wohnstandorte und Arbeitsstätten im Bereich Breitscheidstraße, Weststraße und Sporbitzer Straße. Es besteht keine Verknüpfung mit Buslinien. Stellplätze sind nicht vorhanden.

Anlage

Übersichtskarte: **ÖPNV/ÖPRV**

4.3.3 Fernverkehr Schiene

Der Streckenabschnitt Dresden–Prag ist Teil der hoch frequentierten Verbindung zwischen Nord- und Ostseehäfen mit den wirtschaftlichen Zentren in Südosteuropa. (Abb. 4)



Abb. 4: europäischer TEN-V-Korridor, Quelle: DB AG, 2021

Auf der Eisenbahnstrecke verkehren neben den in Abschnitt 4.3.2 beschriebenen Schienenpersonenverkehrsverbindungen auch Fernzüge im Personen- und Güterverkehr.

Für die Verkehrsabwicklung der Stadt sind diese Zugverbindungen ohne Bedeutung, da die Züge das Stadtgebiet ohne Halt durchfahren. Allerdings wird der in Heidenau auftretende Bahnlärm fast

ausschließlich durch Fernzüge verursacht. (Siehe dazu Fachkonzept 4 „Klima, Energie, Umwelt“).

Um den wachsenden Personen- und Güterfernverkehr zu bewältigen, plant die DB Netz AG den Ausbau der Strecke. Da eine Erweiterung der Elbtalstrecke ausgeschlossen ist, soll der Abschnitt zwischen Heidenau und Staatsgrenze D/CZ neu trassiert werden.

Die DB Netz AG formuliert dazu folgende Ziele:

- deutliche Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im nationalen und internationalen Personen- und Güterfernverkehr
- Einbindung der Tschechischen Republik in das Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Netz in Mitteleuropa
- Schaffung einer hochwassersicheren Alternative zum Elbtal
- mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene

Die Neubaustrecke (NBS) wird in Heidenau aus der Bestandsstrecke ausgebunden und verläuft dann in einem Tunnel durch das Erzgebirge. Das Vorhaben befindet sich in der Vorplanungsphase. In den vergangenen Monaten wurden aus mehreren Streckenvarianten zwei Vorzugsvarianten herausgearbeitet. Dabei handelt es sich um eine Teil- und eine Volltunnelvariante. (Abb. 5 / Abb. 6) Im November 2023 hat sich die Deutsche Bahn für die Volltunnelvariante ausgesprochen.



Abb. 5: Teiltunnelvariante (voraussichtlich keine Realisierung)
Quelle: DB Netze, 8. Dialogforum, 23. November 2022, eigene Ergänzungen

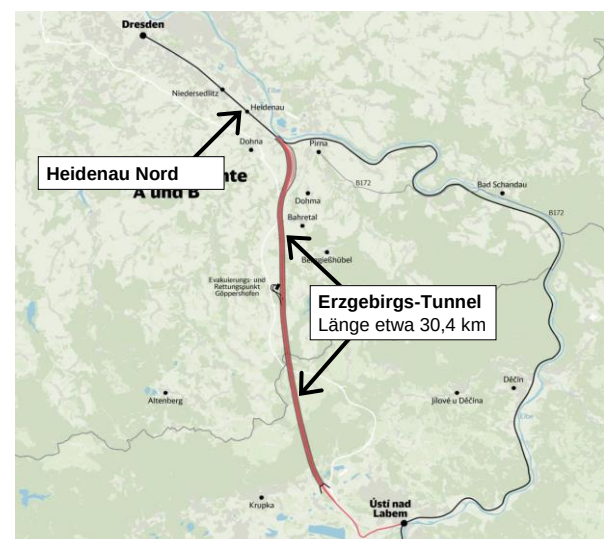


Abb. 6: Volltunnelvariante (zur Realisierung vorgesehen)

Nach Einschätzung der Bahn ist die Volltunnelvariante sowohl für die Umwelt als auch verkehrlich, technisch und wirtschaftlich die beste Lösung.

Die Auswirkungen dieses Infrastrukturprojektes werden für Heidenau gewaltig sein:

Bestandsstrecke zwischen S-Bahnhof Zschachwitz und Bahnhof Heidenau und Ausbindepunkt: Der Bahndamm wird ab der Stadtgrenze zu Dresden (S-Bahnhof Zschachwitz) in Richtung Pirna um weitere Gleise ergänzt (Überholgleise) und muss voraussichtlich verbreitert werden. (Abb. 7)

Bestandsstrecke zwischen Bahnhof Heidenau und Ausbindepunkt (etwa S-Bahnhof Heidenau-Süd): Der Bahndamm muss voraussichtlich auch hier verbreitert werden, um die Installation von 4 m hohen (ggf. noch höheren) Schallschutzwänden zu ermöglichen. Dies wird den Lärm mindern, aber auch dazu beitragen, die Wirkung des Bauwerks im Stadtbild zu verstärken. Bestehende Brücke müssen angepasst bzw. neu gebaut werden.

Ausbindepunkt bis Tunnelportal im Bereich Pechhüttenstraße: Für die Ausfädelung der Strecke in Richtung Prag ist ein 1800 m langes Rampenbauwerk mit mehreren Brückenbauwerken erforderlich, um den Höhenunterschied bis zum Tunnelportal zu überwinden. Die Rampe wird ab etwa S-Bahnhof Heidenau-Süd in Richtung Pirna langsam ansteigen, bis das Tunnelportal im Bereich Pechhüttenstraße erreicht wird. In Höhe Pechhütte wird die Strecke über die vorhandene Eisenbahntrasse und über die S 172 geführt. (Abb. 8) Die Rampe hat im südlichen Stadtgebiet eine Höhe von ca. 5 bis 10 m, wobei Schallschutzwände die Wirkung des massiven Bauwerkes im Stadtbild noch verstärken werden. (Abb. 9) Die

Bestandsgleise werden verlegt, der Bahndamm muss voraussichtlich verbreitert werden.

Tunnelportal im Bereich Pechhüttenstraße: Das Tunnelportal liegt direkt neben sowie oberhalb der Staatsstraße 172.

Verkehrsmenge: Es wird eine Verdopplung der Anzahl der Züge erwartet.

Emissionen: Die Plangeschwindigkeit für Personenzüge auf deutscher Seite wird mit 200 km/h, die für Güterzüge mit 120 km/h angegeben. Trotz steigender Verkehrsmasse als auch höherer Geschwindigkeiten auf der Strecke soll die Lärmbelastung aufgrund der Schallschutzmaßnahmen abnehmen. Zu beachten ist, dass die Bestandsstrecke nach Aussagen der DB Netz AG weiterhin für den Güterverkehr genutzt werden wird.

Planungsstand: Es ist zu erwarten, dass die DB nach Genehmigung der Unterlagen durch das Eisenbahnbundesamt die Unterlagen der Vorzugsvariante ab Mitte 2024 im Bundestag zur parlamentarischen Befassung einreichen wird. Das Parlament wird voraussichtlich noch in der aktuellen Legislaturperiode über Umsetzung und Finanzierung entscheiden. Mit der Festlegung der endgültigen Variante werden die Planungen weiter detailliert. Nach der Planungsphase wird eine Bauzeit von 10 bis 13 Jahren durch die DB erwartet.

Die Planungen werden seit Beginn 2018 durch einen Beteiligungsprozess begleitet. Die Stadt Heidenau ist u. a. in einem Dialogforum vertreten, in dem Kommunen, Institutionen und weitere Akteure in den Prozess eingebunden werden. Für die Öffentlichkeit stehen Informationskanäle der DB Netz AG und ein separates Bürgerdialogforum zur Verfügung. Die DB Netz AG betreibt ein Informationszentrum zur geplanten Neubaustrecke in der ehemaligen Pechhütte.



Abb. 7: Bahnhof Heidenau (Sachs)



Abb. 8: Überführung S 172 am Tunnelportal



Abb. 9: Rampe zum Tunnelportal Heidenau

Quelle: DB InfraGO AG, <https://www.dresden-praha.eu/de/vorzugsvariante> (Download 05.04.2024)

4.3.4 Wegenetze

Während Radwege sowohl für den Alltagsverkehr als auch für Freizeit und Tourismus von Bedeutung sind, kommt dem Wander- und Reitwegenetz eine reine Freizeitfunktion zu.

Die planerische Weiterentwicklung der Wegenetze erfolgt auf Landes- und Kreisebene in entsprechenden Konzeptionen. Wesentliche Aussagen sind in den FNP Heidenau übernommen worden.

Radwege

Im **Gemeindestraßennetz und klassifizierten Straßennetz (Staats- und Kreisstraßen)** fehlen durchgehende Radwege. An einigen Hauptverkehrsstraßen sind Radstreifen auf dem Gehweg vorhanden. Diese Form des Radweges hat einige Nachteile, da an Grundstücksein- und Ausfahrten

Gefahrenstellen entstehen. Häufig sind Geh- und Radwege an Zufahrten abgesenkt, wodurch die Radstrecke uneben wird. Nicht zuletzt treten Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern und die regelwidrige Benutzung des Radweges entgegen der Fahrtrichtung häufiger auf.

Straße / Straßenzug	Abschnitt (von – bis)	Lage	Richtung	Zustand
S 172	August-Bebel-Straße – Böhmischer Weg	Gehweg	einseitig	mangelhaft
Müglitztalstraße	S 172 – Dohna	Gehweg	beidseitig	gut
Dresdner Str./ Pirnaer Str.	Mühlgraben – Geschwister-Scholl-Str.	Gehweg	beidseitig	gut
Dresdner Straße	Dresden – Kreisverkehr Zschierener Str.	Gehweg	beidseitig	mangelhaft
Siegfried-Rädel-Straße	Dresdner Str. (Kreisverkehr) – Bahnhof Heidenau (Sachs)	auf Straße (Radweg ist abgeordnet ¹)	in Richtung Bahnhof	mangelhaft
Siegfried-Rädel-Straße	Bahnhof Heidenau (Sachs) – Dresdner Str. (Kreisverkehr)	Gehweg	in Richtung Kreisverkehr	befriedigend

Tab. 5: Radwege an Straßen (innerorts)
1 = abgeordnet = Gehweg ist nur freigegeben für den Fahrradverkehr

Quelle: Stadtverwaltung Heidenau, 2024, eigene Darstellung

Auf **überregionaler Ebene** hat sich der Freistaat Sachsen im Landesverkehrsplan 2030 mittelfristige Ziele in Bezug auf den Ausbau und die Stärkung des Radverkehrs gesteckt. Konkretisiert werden diese Ziele in der Radverkehrskonzeption 2019.

Zu den Hauptanliegen zählt der Ausbau von Radschnellverbindungen und des touristischen Radverkehrs. Hiervon profitiert die Stadt Heidenau in beiderlei Hinsicht. Zum einen ist zwischen den Städten Dresden und Pirna eine Radschnellverbindung geplant, die durch Heidenau führt und zum anderen führen der Elberadweg sowie weitere touristische Radrouten durch Heidenau.

In einer Vorstudie für einen Radschnellweg zwischen Pirna und Dresden hat der Freistaat Sachsen für den Bereich der Städte Pirna und Heidenau untersuchen lassen. Im Ergebnis der noch in Arbeit befindlichen Studie werden Routenvarianten entwickelt. Die herausgearbeiteten Verläufe werden nach den Kriterien Streckenqualität, Verkehrswirkungen, Umwelt, Städtebau und Raumordnung, sowie Wirtschaftlichkeit verglichen. Sie dienen als Grundlagen für die weiteren Abstimmungen der Behörden als Träger öffentlicher Belange als auch der Öffentlichkeit.

Der Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2. Gesamtfortschreibung 2020 sieht keine Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete u. a. für den Radverkehr in Heidenau vor.

Zusätzlich hat sich die Stadt Heidenau im 2018 aufgestellten Lärmaktionsplan das Ziel gesteckt, den Umweltverbund zu fördern. Hierzu zählt neben dem ÖPNV und dem Fußgängerverkehr auch der Radverkehr. Seit März 2024 liegt der Entwurf der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes vor, in dem die o. g. Ziele bestätigt wurden.

Seit 2018 nimmt die Stadt Heidenau zudem an einer regelmäßigen Umfrage des ADFC teil. Abgefragt werden Einschätzungen zu Qualität und Sicherheit der Radwege und zur Organisation des Radverkehrs insgesamt.

Bez.	Name	Bedeutung	Länge in km	Zustand
D4	Mittellandroute	national	1 013	gut ausgebaut
D 10 / EV 7	Elberadweg	national	1 270	gut ausgebaut
SNR	Müglitztalradweg	regional	50	in Planung / Ausbau
DD - R4	Dresden Route 4	lokal	55	gut ausgebaut

Tab. 6: Touristische Radwege im Stadtgebiet Heidenau

Quelle: Freistaat Sachsen, SachsenNetz Rad, 2019, eigene Darstellung

Anlage

Übersichtskarte: **Wegenetz**

Spazier- und Wanderwege / Reitwege

In den ländlichen Gemarkungen verlaufen Wander- und Spazierwege, die teilweise auch als solche klassifiziert sind und Anschluss an überörtliche Wanderwege haben.

Ein stadtweites Wegeleitsystem mit Hinweisen auf touristische Ziele im Stadtgebiet ist nicht vorhanden.

Eine lokale Besonderheit für Familien ist der Heidenauer Märchen-Lebens-Pfad. Der Themenweg

verläuft durch das gesamte Stadtgebiet und verbindet 19 fantasievoll gestaltete Märchenstationen miteinander. Passend dazu wurde ein Märchenbuch mit allen dargestellten Märchen aufgelegt.

Reitwege sind im Stadtgebiet nicht ausgewiesen.

Anlage

Übersichtskarte: **Wegenetz**

4.3.5 Elektromobilität im Individualverkehr

Der Anteil elektrisch betriebener Pkw und Fahrräder nimmt stetig zu. Konkrete Zahlen liegen für Heidenau nicht vor.

Für die Mehrzahl der Fahrzeuge werden private Ladepunkte auf Wohn- oder Firmengrundstücken genutzt. Für die meisten Fahrten ist die Nutzung der eigenen Ladeinfrastruktur praktikabel.

Der weitere Ausbau der E-Mobilität erfordert den parallelen Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur, die auch unterwegs das schnelle und unkomplizierte Laden der Fahrzeuge erlaubt.

In Sachsen sind mit Stand 10/2022 insgesamt 1 400 öffentliche Ladepunkte verzeichnet, davon 67 im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge.

Im Stadtgebiet Heidenau sind im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur zwei Standorte mit insgesamt sechs öffentlich zugänglichen Ladepunkten registriert. (Tab. 7)

Die Wohnungsunternehmen sind bereit, der Nachfrageentwicklung zu entsprechen und in Zusammenarbeit mit dem Netzbetreiber (SachsenNetze GmbH) Lade-Infrastruktur der eigenen Mieterschaft anzubieten. Die Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft Heidenau eG (GWG) verzeichnet jedoch bei einer bereits installierten Anlage nur eine sehr geringe Nachfrage.

Weitere Anlagen sind im Stadtgebiet aktuell nicht geplant.

Nr.	Standort	Betreiber	Schnell-ladepunkt	Normal-ladepunkt
1	Bahnhof Heidenau (Sachs), Siegfried-Rädel-Straße 1	SachsenEnergie AG	2	1
2	Werner-Seelenbinder-Str. 12	Comfortcharge GmbH	1	2

Tab. 7: öffentliche Ladeinfrastruktur Heidenau Quelle: Bundesnetzagentur, Ladesäulenregister, Stand 01.10.2023, eigene Darstellung

Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs stärkt das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel im Alltagsverkehr. Das Fahrrad wird Studien zufolge vorrangig für Distanzen bis max. 15 km genutzt. Innerhalb dieses Radius liegen von Heidenau aus betrachtet zahlreiche Ziele sowohl für Berufspendler als auch für Besorgungs- und Freizeitfahrten.

Heidenau profitiert von seiner Lage im dicht besiedelten Ballungsraum zwischen Dresden, Dohna und Pirna. Mit dem weiteren Ausbau des Radwegenetzes, insbesondere der Ausweisung des geplanten Radschnellweges Pirna – Heidenau – Dresden werden sich die Rahmenbedingungen weiter verbessern und der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken steigen (vgl. dazu auch Kapitel „Wegenetze“).

Derzeit fungiert der Elberadweg als überregionale Route und „Radschnellweg“ des Nahbereichs. Dabei kommt es durch die Mehrfachnutzung der Stre-

cke zu Nutzungskonflikten und Gefährdungen zwischen Radfahrern unterschiedlicher Geschwindigkeit sowie mit Fußgängern.

Für eine sichere Fortbewegung innerhalb des Stadtgebietes fehlt es derzeit noch an Radwegen bzw. Radwegabschnitten. Auch die Möglichkeiten zum sicheren Abstellen von Fahrrädern, z. B. an den Einkaufsmärkten, Bushaltestellen und öffentlichen Einrichtungen sind noch ausbaufähig.

Für den Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Fahrräder wird derzeit kein Bedarf gesehen.

4.3.6 Technische Infrastruktur

Die Anlagen und Netze der kommunalen Infrastruktur sollen die nachgefragten Mengen an Strom, Fernwärme, Trinkwasser sowie die Abwasserentsorgung sicher und effizient ermöglichen.

Nach 1990 bestand die Herausforderung für Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber in der Anpassung der Kapazitäten und Leitungsnetze an rückläufige Abnahmemengen, infolge Bevölkerungsrückgangs, sparsameren Verbrauchs, Betriebsschließungen bzw. verbrauchsarme Produktionsverfahren.

Trinkwasserversorgung

Die Stadt Heidenau ist zu fast 100 % an das zentrale Trinkwasserversorgungsnetz angeschlossen. Die Versorgung erfolgt über Trinkwasserfernleitungen sowie in geringem Umfang durch die Nutzung lokaler Wasserdargebote (eigene Brunnen).

Heidenau ist Mitglied im Zweckverband Wasserversorgung Pirna / Sebnitz. Dieser bezieht das Trinkwasser aus der Talsperre und dem Wasserwerk Gottleuba. Zusätzlich wird Wasser aus zwei Tiefenbrunnen (240 m) im Kirnitzschtal gefördert und im Wasserwerk Endlerkuppe aufbereitet. Die

Aktuell ergeben sich aus der Entwicklung von Wohn- und Gewerbestandorten erneut Anpassungsbedarfe, welche in die gesamtstädtische Entwicklungsstrategie einzubinden sind.

Für die Standortqualität ist zudem der Ausbau einer leistungsstarken digitalen Infrastruktur, insbesondere die Versorgung mit schnellem Internet von zentraler Bedeutung. Das betrifft sowohl die öffentliche Verwaltung und Schulen als auch Industrie, Gewerbe und private Haushalte.

Versorgung der Heidenauer Abnehmer erfolgt mit Wasser aus Gottleuba.

Die Hauptwasserleitung DN 500 durchquert das Stadtgebiet von Süd nach Nord. Darüber hinaus befinden sich mehrere größere Anlagen des Zweckverbandes im Stadtgebiet. Dazu gehören zwei Hochbehälter (unterirdisch) in Großsedlitz (mit 5 600 m³ eine der größten Anlagen im Landkreis), eine Druckerhöhungsanlage in Wölkau, ein Druckminderungsschacht in der Pechhüttenstraße sowie ein Abgabeschacht in der Zschierener Straße.

Abwasserentsorgung

Die Beseitigung von Abwässern erfolgt auf Grundlage des Abwasserbeseitigungskonzeptes Heidenau 2013. Die Entsorgung erfolgt im Bestand überwiegend über ein Mischsystem.

Die Grundstücke im Stadtgebiet sind nahezu vollständig an das zentrale Abwassernetz angeschlossen. Dezentrale Anlagen sind an einigen Gewerbestandorten entlang der Elbe sowie in Wölkau vorhanden.

Da die Stadt keine eigene Kläranlage besitzt, erfolgt die Überleitung der Heidenauer Abwässer über eine Abwasserdruckleitung in die Kläranlage Dresden-Kaditz. Grundlage hierfür bildet vertragliche Vereinbarungen mit der Stadtentwässerung Dresden GmbH.

Stromversorgung

Heidenau liegt im Versorgungsbereich der SachsenNetze GmbH. Das Netz zur Stromversorgung deckt das gesamte Stadtgebiet ab. Einer Nachfrage nach höheren Leistungen durch z. B. Ladeinfrastruktur und Wärmepumpen kann mit dem Stromnetz entsprochen werden. Bei Bedarf werden weitere Einspeisepunkte für Mittelspannung errichtet.

Im Stadtgebiet verlaufen drei 110-kV-Leitungen der SachsenNetze GmbH und zwei 380-kV-Freileitungen der 50Hertz Transmission GmbH. Die Freileitungen wirken sich im Stadt- und Landschaftsbild aus. Bauvorhaben und Maßnahmen der Landschaftsgestaltung sind unter Berücksichtigung der entsprechenden Leitungsabstände zu planen.

Fernwärme

Die Fernwärmeversorgung erfolgt in Heidenau durch die Technische Dienste Heidenau GmbH (TDH), einem städtischen Unternehmen, das seit 1995 als Tochter in die WVH Wohnungsbau- und Wohnungsverwaltungsgesellschaft Heidenau GmbH eingegliedert ist.

Die Versorgung erfolgt über ein rd. 20 km langes Leitungsnetz, an das die Großwohngebiete der Kernstadt angeschlossen sind und dass in der Vergangenheit bereits auf weitere Quartiere des ge-

samten Stadtgebietes ausgeweitet wurde. Mit einer Temperatur des Heizwassers von 105° Grad handelt es sich weder um ein Nieder- noch um ein Hochtemperaturnetz.

Derzeit sind rund 5 000 Haushalte, 26 öffentliche Einrichtungen und 17 Gewerbeobjekte an die Fernwärmeversorgung angeschlossen. Der Gesamtanschlusswert wird mit 26,6 MW angegeben. Der Vertrieb liegt derzeit bei 37 700 MWh pro Jahr. Der Anschluss weiterer Gebiete ist geplant. (Abb. 10).

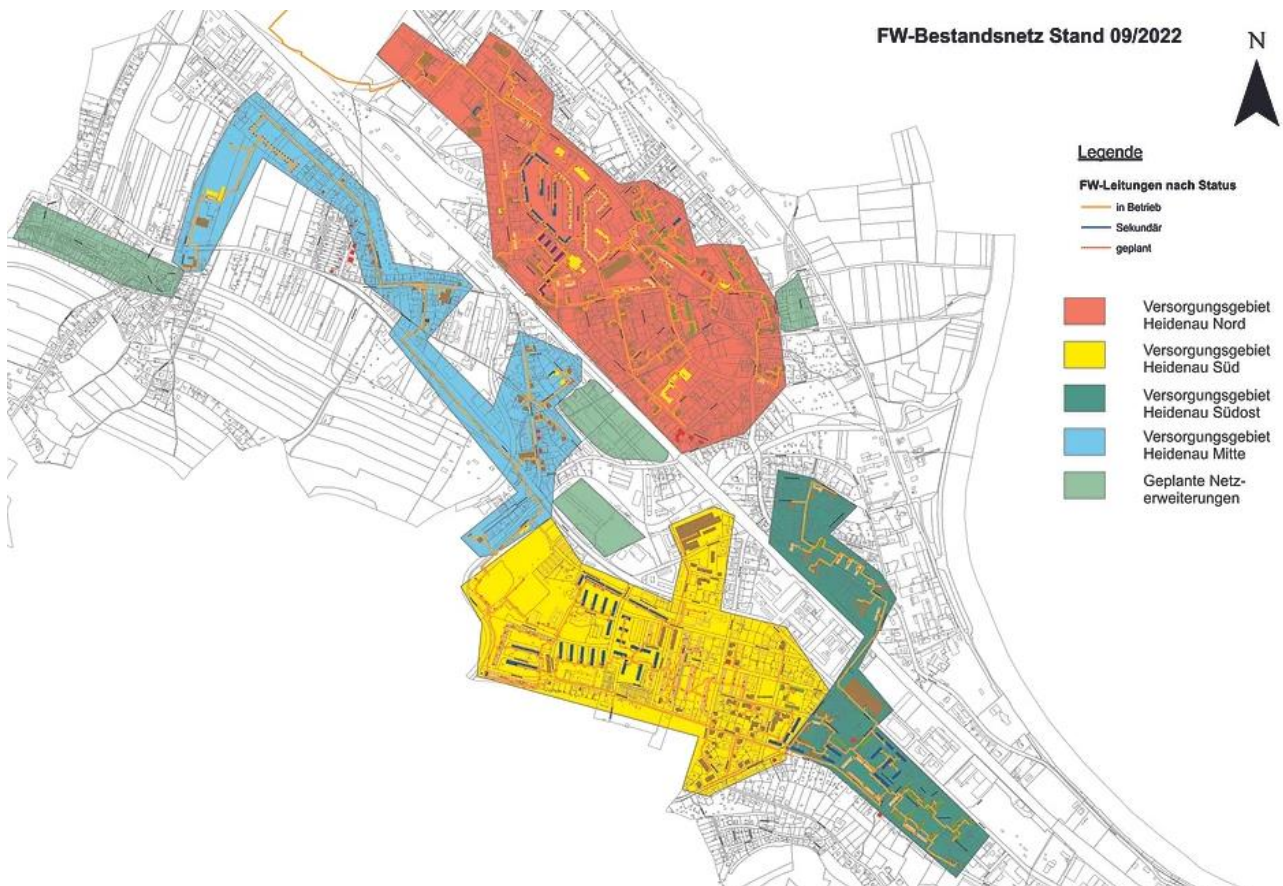


Abb. 10: Fernwärmeversorgungsgebiete Heidenau (Bestand und geplante Netzerweiterungen)

Quelle: TDH GmbH, 2023

Durch die vorhandene Gebäudeleittechnik können Lastspitzen abgeflacht und Leistungsbilanzen optimiert werden. Bis ca. 2027 werden die geplanten Netzerweiterungen vorgenommen. Der steigende Bedarf wird durch Kapazitätsweiterung am bestehenden Heizwerk oder ggf. auch durch Insellösungen kompensiert.

Die Fernwärme ist ein wichtiger Faktor bei der Umsetzung kommunaler CO₂-Einsparziele. Mit der Umstellung des Energieträgers von Erdgas auf Biomasse konnten in den vergangenen Jahren

sukzessive im Bereich Wärme deutliche CO₂-Einsparungen realisiert werden.

Bezogen wird die Fernwärme aus dem Biomasse-Heizkraftwerk (Altholz) der Iqony Energies GmbH in Dresden-Niedersedlitz und ist durch langfristige Verträge abgesichert. Zur Versorgungssicherheit gibt es zwei Heizhäuser, in welchen mit Gas im Notfall zugeheizt werden kann. Von der aktuellen Preisentwicklung bei Gas und Öl sind die Bezieher von Fernwärme weniger stark betroffen.

Gasversorgung

Heidenau ist annähernd flächendeckend an das Erdgasnetz der SachsenNetze GmbH angeschlossen. Mit der Umstellung von Stadtgas auf Erdgas in den 90er-Jahren ist eine moderne Netzstruktur vorhanden. Dieses lässt sich nach Angaben des Netzbetreibers auf Wasserstoff umstellen.

Am südöstlichen Stadtrand verläuft eine Hochdruck-Ferngasleitung der ONTRAS Gastransport GmbH.

Digitale Infrastruktur

Nach umfangreichen Investitionen in den Ausbau des Glasfasernetzes verfügt die Stadt Heidenau seit 2020 über eine flächendeckende Versorgung mit schnellem Internet (mindestens 30 Mbit/s).

Der Ausbau erfolgte auf Grundlage einer Vereinbarung mit der SachsenEnergie AG und mit Unterstützung durch Bundes- und Landesmittel. Das Investitionsvolumen betrug rd. 1,4 Mio. Euro. Damit konnten Versorgungslücken sowohl in der Kernstadt als auch in den peripheren Ortslagen Wölkau und Großsedlitz geschlossen werden.

Aktuell werden mehr als 97 % aller Haushalte mit mindestens 50 MBit/s versorgt. Bei 200 Mbit/s liegt die Versorgungsrate immerhin noch bei über 90 %. Erst bei einer Versorgung mit 1 000 Mbit/s sinkt die Versorgungsrate auf rd. 40 % ab. (Abb. 12).

Derzeit erfolgen Abstimmungen zwischen Kommunen und dem Landkreis zur Koordination des weiteren Ausbaus der digitalen Infrastruktur (Markterkundungsverfahren).



Abb. 11: Ist-Breitbandversorgung in Heidenau (Stand: Juni 2023)

Quelle: Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, 2023

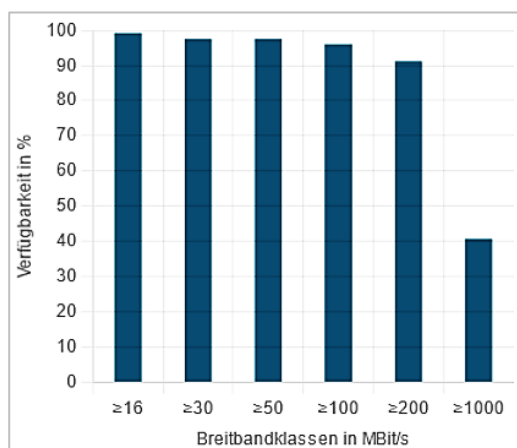


Abb. 12: Breitbandverfügbarkeit (Anteil Verfügbarkeit)
Quelle: Breitbandatlas, 2023

Brand- und Katastrophenschutz

Von den verschiedenen Einheiten des Katastrophenschutzes befindet sich in der Stadt Heidenau eine freiwillige Feuerwehr zum Brandschutz und zur CBRN-Gefahrenabwehr (Chemische, Biologische, Radiologische und Nukleare) sowie eine Einheit des Sanitätswesens.

Freiwillige Feuerwehr Heidenau Die Aufgaben und die Gliederung der Feuerwehr ist in der Feuerwehrsatzung der Stadt Heidenau festgeschrieben. Überörtlich ergeben sich zudem Aufgaben aus dem Sächsischen Gesetz über den Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz, des abwehrenden Brandschutzes (Brandbekämpfung) und der technischen Hilfeleistung.

Seit 1995 gibt es eine ausgebildete Höhenrettungsgruppe, die für den gesamten Kreis in Bereitschaft steht. Zudem stellt die Feuerwehr Heidenau den Messleitwagen für den Messzug des Landkreises zur Abwehr von CBRN-Gefahren bereit. Im Jahr 2006 konnte ein neues, modernes Gerätehaus in Betrieb genommen werden. An diesem Standort stehen auch die sieben Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr Heidenau.

Einsatzzentrum der Johanniter Am Standort Heidenau werden mehrere Leistungsbereiche der Johanniter gebündelt. In Notsituationen sind Technik, Knowhow und Personal schnell und professionell einsatzbereit. Das Gebäude ist so konzipiert, dass es bei Großschadensereignissen, als Evakuierungs- und Notfallzentrum genutzt werden kann.

Hochwasserschutz Zur Hochwasserabwehr wurden im südlichen Flussabschnitt der Elbe, zwischen Hafenstraße und Stadtgrenze zu Pirna eine Hochwasserschutzwand einschließlich mobiler Schutzwände und Pumpwerk errichtet.

4.3.7 Zusammenfassung und Fazit

Verkehr und Mobilität

Heidenau ist über Straßen und Schiene sowohl innerhalb des Ballungsraumes Dresden als auch in der Region sehr gut angebunden. Die sehr gute Erreichbarkeit ist ein zentrales Standortmerkmal, von dem Heidenau als Wohn-, Arbeits- und Gewerbestandort profitiert.

Die kompakte Anlage der Kernstadt bietet gute Voraussetzungen für eine stadtverträgliche innere Verkehrsvernetzung. Heidenau versteht sich selbst als Stadt der kurzen Wege. Allerdings ist die Verkehrsinfrastruktur derzeit noch zu stark auf das Auto und den Durchgangsverkehr ausgerichtet, was dem Anliegen „kurzer Wege“ widerspricht.

Die sehr gute Verkehrsanbindung ist ein großer Vorteil, zugleich aber auch Ursache hoher Umweltbelastungen und anderer negativer Auswirkungen:

Die Eisenbahntrasse sowie die Hauptverkehrsstraßen teilen den Siedlungskörper und sind Quellen sehr hoher Lärmemissionen. Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahntrasse sind nur in geringem Umfang - in der Innenstadt gar nicht - vorhanden. Mit der in Planung befindlichen Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag (Abschnitt Heidenau – Chabařovice) im Zuge der Relation (Hamburg)–Berlin–Dresden–Prag wird es zu erheblichen Eingriffen in den Stadtraum kommen.

Die Hauptverkehrsachsen der Kernstadt dienen zu einem erheblichen Anteil dem Durchgangsverkehr. Mit der Eröffnung der A 17 Dresden–Prag kam es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsmengen auf der B 172, was Anlass für deren Rückstufung zur Staatsstraße war. Mit der Eröffnung der Ortsumgehung Pirna (B 172n) wird eine weitere Abnahme der Verkehrsbelastung auf der S 172 erwartet. Da bislang noch keine Anpassungen des Straßenkörpers an die verminderten Verkehrszahlen erfolgte, ist die Staatsstraße insbesondere im vierspurig ausgebauten Abschnitt zwi-

schen Gabelsberger Straße und Güterbahnhofstraße eine Zäsur im Stadtbild und Barriere für innerstädtische Verkehrsabläufe.

Das Parken führt in vielen Quartieren zu Konflikten. In den Großwohngebieten Mügeln und Heidenau-Süd besteht ein deutlicher Stellplatzmangel. Der ruhende Verkehr beansprucht viel Platz, Stadtbild und Wohnqualität werden beeinträchtigt. Auch behindern abgestellte Fahrzeuge Rettungsfahrzeuge oder die Sichtverhältnisse für Fußgänger.

Der Bestand der in Heidenau registrierten Pkw ist seit 2000 fast unverändert. Die Anzahl der Krafträder hat sich, wie auch sachsenweit zu beobachten, seitdem fast verdoppelt.

Für die Elektromobilität sind nur zwei Standorte mit insgesamt fünf öffentlichen Ladepunkten vorhanden. Über die Anzahl der in der Stadt angemeldeten E-Autos liegen keine Informationen vor.

Die ÖPNV-Attraktivität wird durch Tarifzongrenzen, insbesondere in den Hauptrelationen Heidenau – Dresden und Heidenau – Sächsische Schweiz geschmälert. Der Umstand, dass die Tarifzone Dresden eine Station vor dem Heidenauer Hauptverkehrsknoten am Bahnhof Heidenau (Sachs) endet, hat dazu geführt, dass viele Fahrgäste auf den ungünstig gelegenen Haltepunkt Zschachwitz ausweichen. Es bestehen gute Chancen, dass die Einführung des „Deutschlandtickets“, das unabhängig von Tarifzonen gilt, zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen führen wird.

Eine stärker auf den Ortsverkehr ausgerichtete Infrastruktur, die den Fokus auf Fußgänger und Radfahrer sowie auf die sichere Ausgestaltung der kurzen Wege legt, würde die Wohn- und Lebensqualität für die Bewohner deutlich verbessern, den Umweltverbund¹⁰ stärken und dem Leitmotiv „Stadt der kurzen Wege“ besser gerecht werden.

¹⁰ Unter dem Begriff Umweltverbund wird die Kooperation der umweltfreundlichen Verkehrsmittel verstanden, damit Verkehrsteilnehmer ihre Wege nur mit diesen zurückzulegen können.

Hierzu zählen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis), Fußgänger und Fahrräder, sowie Carsharing und Mitfahrgemeinschaften.

Technische Infrastruktur

Heidenau verfügt über eine **leistungsfähige Ver- und Entsorgungsinfrastruktur**. Das Strom- und Gasnetz wird durch die SachsenNetze betrieben. Die Fernwärmeversorgung erfolgt über das Netz der TDH GmbH.

Die Versorgung mit Trinkwasser erfolgt über den Trinkwasserzweckverband Sebnitz. Die Entsorgung der Abwässer erfolgt bis auf wenige Ausnahmen zentral in der Kläranlage Dresden-Kaditz. Zu diesem Zweck besteht ein Überleitungsvertrag mit der Landeshauptstadt Dresden.

Nach den Hochwasserereignissen 2002 und 2013 wurde in Heidenau parallel zur Elbe eine Hochwasserschutzanlage einschließlich Pumpwerk errichtet.

Für den Brand- und Katastrophenschutz steht in Heidenau eine gut ausgestattet freiwillige Feuerwehr zur Verfügung. Zudem befindet sich in Heidenau das Einsatzzentrum AKKON der Johanniter Unfallhilfe.

Stärken-Schwächen-Profil

Wesentliche Kernaussagen zur aktuellen Situation in den Handlungsfeldern Verkehr und Mobilität sowie technische Infrastruktur sind im nachfolgenden Stärken-Schwächen-Profil zusammengefasst.

Stärken	Schwächen
Straßennetz und Verkehrsaufkommen	
- gut erschlossenes Stadtgebiet mit weitgehend bedarfsgerecht abgestuften Straßennetz - sehr gute regionale und überregionale Straßenanbindung	- teilweise hoher Sanierungsbedarf an Fahrbahnen und Nebenanlagen - hohe Belastung der Hauptverkehrsachsen durch Durchgangsverkehr - hohe Trennwirkung der Staatsstraße, abschnittsweise überdimensionierter Ausbaustandard - Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Verkehrssicherheit durch hohe Parkdichte - Stellplatzmangel in den Großwohngebieten
Öffentlicher Personennahverkehr und Regionalverkehr	
- sehr gute ÖPNV-Erschließung über Regionalbuslinien und S-Bahn- und Regionalbahnverkehr - Bahnhof Heidenau (Sachs) als Übergangsstelle zwischen Verkehrsarten gut ausgebaut - Lage der Haltestellen im wesentlichen bedarfsgerecht (s. Karte ÖPNV/ÖPRV in Anhang)	- Tarifzonengrenze schmälert die Attraktivität eines regionalen ÖPNV-Angebotes - Anpassungsbedarfe im Stadtbusliniennetz - teilweise bestehende Barrieren an Haltestellen bzw. an den Zuwegungen
Fernverkehr Schiene	
----	- Heidenau besitzt keinen Fernverkehrshalt, - Trennwirkung der Bahntrasse im gesamten Stadtgebiet - hohe Lärmbelastung und sehr hohe Betroffenheit, teilweise in gesundheitsrelevantem Ausmaß, entlang der gesamten Bahntrasse
Fuß- und Radwege / touristisches Wegenetz	
- Lage am Elberadweg als wichtige regionale Achse für Freizeit- und Alltagsverkehr - abschnittsweise vorhandene Radwege im Stadtgebiet	- zeitweise sehr hohe Belastung des Elberadweges mit Fußgängern, Fahrradfahrern, Inline-Skatern etc. - fehlendes innerstädtisches Radwegenetz, teilw. unattraktive Radwegeführung auf Gehwegen
Elektromobilität	
öffentlich zugängliche Schnellladepunkte an zwei Standorten	fehlende Ladeinfrastruktur in den Wohngebieten
Technische Infrastruktur	
- weitgehend stadtweite Abdeckung durch Ver- und Entsorgungsnetze - Glasfasernetz - Fernwärme aus Biomasse mit Ausbaupotenzialen - moderne Feuerwache der FFW Heidenau - Einsatzzentrum AKKON der Johanniter Unfallhilfe	- Bereiche mit niedriger Breitbandgeschwindigkeit („Graue Flecken“) - Erweiterung des Fernwärmenetzes erfordert Durchörterung der Bahntrasse

Tab. 8: Stärken-Schwächen-Profil im Themenkomplex Mobilität und Verkehr, technische Infrastruktur

Teil B - Konzeption

4.3.8 Trendbewertung

Die Organisation des gesamten Verkehrs und unsere Anforderungen an Mobilität durchlaufen aktuell einen Veränderungsprozess, der unter dem Begriff **Verkehrswende** zusammengefasst wird. Der Verkehr soll klimafreundlicher, Verkehrsbelastungen sollen reduziert und die Lebensqualität in den Städten verbessert werden. Die Verkehrswende bezieht dabei auch den Güterverkehr ein.

Durch die **Energiewende** soll eine nachhaltige Energieversorgung der Bundesrepublik erreicht werden. Fossile Energieträger werden dabei durch Erneuerbare Energien, wie Wasser- und Solar- kraft, Windenergie, Erdwärme und nachwachsende Rohstoffe ersetzt. Die zweite Säule der Energiewende ist eine deutliche Erhöhung der Energieeffizienz. Durch beide Ansätze wird die Emission von CO₂ deutlich reduziert. Bis 2050 sol-

len rund 60 Prozent am Bruttoendenergieverbrauch und 80 Prozent am Bruttostromverbrauch aus Erneuerbaren Energien stammen.

Die **Wärmewende** ist ein zentraler Baustein der Energiewende: Mehr als die Hälfte des nationalen Endenergieverbrauchs wird für Wärmeanwendungen eingesetzt. Durch die Wärmewende soll die Transformation der derzeit fossil dominierten Wärmeversorgung von Gebäuden und Industrie hin zu einer klimaneutralen Wärmeversorgung bis zum Jahr 2045 erfolgen.

Die vorgenannten Transformationen erfordern einen tiefgreifenden technologischen und gesellschaftspolitischen Prozess, der sich auf die Kommunen auswirken wird und in dem die Kommunen selbst eine aktive Rolle übernehmen können.

Alternative-Antriebstechnologien

Die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien wird durch strenge Vorgaben bezgl. Schadstoffausstoß, hohe Rohstoff- und CO₂-Preise und Restriktionen, wie von Städten ausgewiesene Umweltzonen, vorangetrieben.

Fahrzeuge mit Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantrieb werden in Zukunft einen deutlich höheren Marktanteil haben.

Für Heidenau bedeutet emissionsärmere Mobilität:

- geringere Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffe
- höhere Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen und eine verbesserte Lebensqualität
- neue Anforderungen an die private und öffentliche Infrastruktur

Weniger Autos in Städten

Die Bedeutung des eigenen Autos verändert sich. In Großstädten und Ballungsräumen nimmt die Zahl der Autos pro Kopf bereits ab. Vor allem junge Menschen verzichten bewusst auf das eigene Auto, dessen Nutzen in Anbetracht der Kosten, des Platzbedarfs und des organisatorischen Aufwands hinterfragt wird. Hinzu kommen ein erhöhtes Umweltbewusstsein und Sensibilität für das eigene verantwortliche Handeln.

Der Umstieg gelingt vor allem in Städten und Ballungsräumen, in denen der ÖPNV seine systemim-

manenten Vorteile entfalten kann, eine ausreichende Nachfrage für Car-Sharing-Modelle besteht und zudem die meisten Wege kurz und sicher für Fußgänger und Radfahrer sind.

Für Heidenau bedeutet ein Rückgang der Autos:

- höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- weniger Autoverkehr, insbes. auf Nebenstraßen und geringerer Parkdruck in den Wohngebieten
- neue Qualität öffentlicher Verkehrsflächen und Potenziale für Flächenentsiegelung
- mehr Platz und bessere Qualität für Stadtgrün und öffentliche Begegnungsräume

Neue Mobilitätsanforderungen und neue Mobilitätskonzepte

Die Mobilität der Zukunft wird weniger stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sein. Stattdessen wird Mobilität verstärkt als Dienstleistung verstanden werden, die es ermöglicht, Wege unter Nutzung verschiedener Verkehrsangebote effizient zurückzulegen. Das bedeutet, dass Verkehrsangebote in Zukunft deutlich komplexer sind und alle Verkehrsarten verknüpfen. Mit der Vertaktung von Linien, dem Ausbau von Umsteigepunkten und digitalen Angeboten der Reiseplanung und Ticketbuchung sind von Seiten der Verkehrsunter-

nehmen bereits erste Schritte in diese Richtung unternommen worden. Das automatisierte Fahren wird eine immer größere Bedeutung einnehmen.

Für Heidenau bedeutet dies:

- Veränderung des Modal-Split (Verkehrsmittelwahl): Verschiebung zum öffentlichen Verkehr und Radverkehr
- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und in der Folge der Anzahl privater Autos → siehe oben
- neue Anforderungen an die örtliche Verkehrsinfrastruktur als Teil des Mobilitätsangebotes

Energie- und Wärmewende

Der Umbau der Energieversorgung auf Erneuerbare Energien wird mit einem Umbau des Energieversorgungssystems von konventionellen, zentralen Großkraftwerken zu einer dezentralisierten Struktur mit zahlreichen kleinen Erzeugungsanlagen einhergehen. Da Sonne und Wind nicht kontinuierlich zur Verfügung stehen, sind neue Speicherkonzepte und intelligente Energienetze erforderlich.

Für die Wärmewende sind Privathaushalte von besonderer Bedeutung, da dieser etwa die Hälfte des Wärmeenergiebedarfs ausmacht. Der großvolumige Einsatz erneuerbarer Energien für die Wärmeversorgung erfordert in vielen Kommunen eine Umstellung auf netzgebundene Wärmeversorgung. Durch eine strategische Wärmeplanung werden die gegebenen Optionen beleuchtet und Maßnahmen für Stadtteile, Quartiere und Einzelgebäude abgeleitet.

Die zunehmende Versorgung mit Fernwärme erfolgt zu Lasten der Marktanteile der Gasversorgung. Die doppelte Erschließung von Straßen mit Gas und Fernwärme wird zunehmen. Eine Umrüstung des Gasnetzes auf Wasserstoff ist möglich. Nur bei sehr hohem Energiebedarf ist nach heutiger Kenntnis Wasserstoff ein geeigneter Energieträger für Gewerbe- und Industriebetriebe.

Für Heidenau bedeutet die Energie- und Wärmewende:

- Für den erhöhten Stromverbrauch sind ein vorausschauender Netzausbau und Smart Grids¹¹ erforderlich.
- Speicher- und Pufferkapazitäten werden in einem zukünftigen Stromnetz eine immer wichtigere Bedeutung erlangen
- Zunehmend streben Verbraucher nach autarken Lösungen der Stromversorgung
- Durch die bestehende Fernwärmeversorgung besteht bereits heute eine nachhaltige, zentrale Wärmeversorgung. Das bestehende Netz kann auch bei einem ggf. erforderlichen Wechsel des Energieträgers genutzt werden.
- Eine Erweiterung der Fernwärmeversorgung ermöglicht weiteren Nutzern den Zugang zu Wärme aus nachhaltigen Energieträgern. Diese Erweiterungen können auch durch bundespolitische Vorgaben erforderlich werden.
- Gebühren für den Anschluss an die Fernwärme sind für einen wirtschaftlichen Betrieb ggf. erforderlich (zz. keine Erhebung).
- überörtliche Fernwärmenetze zur Versorgungssicherheit sind zu prüfen
- In neuen Gewerbegebieten (IPO) wird Strom aus erneuerbaren Energien vermehrt nachgefragt - voraussichtlich kein Wasserstoff.

¹¹ Der Begriff Smart Grids bezeichnet intelligente Stromnetze, bei denen der Fokus auf der regelungstechnischen Steuerung (sogenannte Netzintelligenz) liegt, um die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur zu verbessern. Die schwankende

Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien erfordert es, Netze, Erzeugung und Verbrauch effizient und intelligent miteinander zu verknüpfen. Es besteht die Notwendigkeit einer bedarfs- und verbrauchsorientierten Verknüpfung von Erzeugung und Nachfrage.

4.3.9 Ziele und Handlungsansätze

Ziele	Handlungsschwerpunkte
Stadt der kurzen Wege	▪ Erreichbarkeit innerörtlicher Ziele (Stadtzentrum, Schulen, Verwaltung, Einkauf etc.) zu Fuß oder mit dem Rad verbessern ▪ Aufbau eines durchgehenden innerstädtischen Radwegenetzes ▪ Herstellung eines Wegeleitsystems
Förderung des Umweltverbunds	▪ Intermodalität: engere Verzahnung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zur Erleichterung von Umsteigevorgängen (Mobilitätspunkte) ▪ Optimierung Liniennetz Stadtverkehr Heidenau, Anpassung an geänderte Gegebenheiten ▪ Etablierung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten in Kooperation zwischen Kommune, Sharing-Anbietern und Verkehrsträgern ▪ Mobilitätsmanagement: Bewerbung von Angeboten des Umweltverbundes (Aktionen und Informationen an Bürger, Vermieter und Unternehmen mit großer Belegschaft zur Verbesserung der Akzeptanz)
Verkehr stadtverträglicher und sicherer gestalten	▪ barrierefreie bzw. -arme öffentliche Verkehrsinfrastruktur ▪ gut ausgebaute Rad- und Fußwege ▪ Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten ▪ bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ▪ Straßenraum neu organisieren: Indem der öffentliche Straßenraum nicht primär am Autoverkehr ausgerichtet wird, ergeben sich neue Möglichkeiten Straßenzüge aufzuwerten und als öffentliche Sozialräume zu gestalten ▪ Gefährdungen durch ruhenden Verkehr vermeiden ▪ Verbesserung der Straßenbeleuchtung zur Erhöhung der Akzeptanz von Wegeverbindungen
Stadtverträgliche Einbindung der Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag	▪ Kritische Begleitung des Bauvorhabens durch die Stadtverwaltung. Maximale Maßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen bzw. zu deren Ausgleich für die Stadt erwirken. ▪ Minimierung der Trennwirkung (baulich, visuell) ▪ Minimierung von Lärmimmissionen ▪ Mitgestaltung der Schallschutzmaßnahmen um die städtebauliche Wirkung im Stadtbild zu steuern ▪ Anbindung Heidenau an den grenzüberschreitenden Regionalverkehr ▪ Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft, Schaffung/Überkompensation von Ersatz hinsichtlich der Betroffenheiten ▪ Minimierung der Flächeninanspruchnahme für die Bahnanlagen im Bereich Bahnhof Heidenau (Sachs)

Ziele	Handlungsschwerpunkte
Ausbau der Elektromobilität	▪ Ausbau der Ladeinfrastruktur in Kooperation zwischen Kommune, Versorgern, Netzbetreibern und Vermietern ▪ Aufbau und Erweiterung der kommunalen Elektrofahrzeugflotte einschl. Ladeinfrastruktur
Ausbau der Fernwärmeversorgung	▪ Anschluss weiterer Haushalte und Gewerbebetriebe bei ausreichender Wärmedichte ▪ Konzeption für eine geeignete Wärmeversorgung im Stadtgebiet
Ausbau der Breitbandversorgung	▪ Qualifizierung der Versorgungsinfrastruktur im Bereich der „grauen Flecken“ (Downloadgeschwindigkeiten zwischen 30 Mbit/s und 100 Mbit/s) zum Gigabit-Netz (1000 Mbit/s)

4.3.10 Maßnahmen – gesamtstädtisch und in Teilräumen

In der nachfolgenden Übersicht sind konkrete Einzelmaßnahmen auf Ebene der Gesamtstadt und der Teilgebiete benannt. Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Priorität in die Kategorien hoch, mittel und gering eingestuft. Die Umsetzung der Maßnahmen ist von der kommunalen Haushaltssituation sowie von der Bereitstellung von Fördermitteln und Zuwendungen abhängig.

Gemarkung	Maßnahmen	Priorität
Öffentliche Mobilität / Fernverkehr Schiene		
Gesamtstadt	Mobilitätskonzept Heidenau (für alle Verkehrsarten und ruhenden Verkehr) – Erstellung (z. B. Prüfung Eignung Lage Haltestellen ÖPNV für Zielorte: Friedhöfe) Teilaufgabe Radverkehrskonzept unter Einbeziehung Radschnellweg	hoch
	S-Bahnhöfe - Ausbau zu Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsmitteln (Intermodalität): z. B. Verbesserung des Umsteigekomforts an den S-Bahn Haltestellen (Abstellanlagen, Leihfahrräder etc.)	hoch
	Bushaltestellen - Barrierefreiheit herstellen	hoch
	Carsharing – Kontaktaufnahme zu Betreibern mit dem Ziel von Stationen in Heidenau	mittel
	Stadtbuslinien – Anpassungen an geänderte Bedarfe (Demografie, Flächenentwicklung etc.)	mittel
	Stadtbuslinien – Erhöhung der Taktfrequenz (auch an Wochenenden)	mittel
	Straßenkontrolle – regelmäßige Durchführung	mittel
	Neubaustrecke Dresden – Prag - Installation von Schallschutzwänden, Minderung der visuellen Wirkung, Querungsmöglichkeiten, Verbesserung der Bedingungen für den ÖPNV an den S-Bahn-Haltepunkten, Halt des Tunnel nutzenden Regionalverkehrs/SPNV nach Tschechien (CZ) einrichten.	gering
	Tarifzonengrenze im Verkehrsverbund (VVO) – Ausweitung der Tarifzone Dresden bis zum Bahnhof Heidenau als Überlappungsbereich mit der Tarifzone Pirna anstreben	gering
	Katastrophenschutz – Erweiterung der Räumlichkeiten	gering
Heidenau	„Quartier an der Müglitz“ (Bereich Bebauungsplan) – Überprüfung/Anpassung Linienführung Stadtbuslinien an neue Bedarfe	mittel
	S-Bahn-Haltepunkt Süd – Ausgang auch nach Süden (Richtung S 172) ermöglichen	mittel
Mügeln	„MAFA-Park“ (Bereich Bebauungsplan) – Überprüfung/Anpassung Linienführung Stadtbuslinien an neue Bedarfe	mittel
	Schiffsanlegestelle gegenüber Birkwitz – für Ausflugsverkehr herstellen, mit Reaktivierung ÖPNV-Anbindung an Barockgarten	mittel
	Bushaltstelle im Bereich des Seniorenzentrums „Johanniterhaus Heidenau“, Friedrich-Engels-Straße 15 – ergänzen	mittel
	Busanbindung Haltepunkt Zschachwitz - Prüfung ÖPNV-/Busanbindung an diesen Haltepunkt mit Erschließung der Wohn- und Gewerbebereiche entlang der Rudolf-Breitscheid und Sporbitzer Straße	mittel

Gommern	S-Bahn-Halt DD-Zschachwitz – Neubau P+R Parkplatz	mittel
	S-Bahn-Halt DD-Zschachwitz – Anbindung an öffentliches Busnetz	mittel
	Rudolf-Breitscheid-Straße, Sporbitzer Straße – Erschließung durch Buslinie	mittel
	Haltestelle Dresdner Straße (Buslinie 65, 86) – wieder beidseitig einrichten (zz. nur in Fahrtrichtung Dresden)	mittel
Klein-/Großsedlitz	ÖPNV-Anbindung IPO – bei Linienführung über Großsedlitz Durchfahrt für den Bus durch absenkbare Poller ermöglichen	mittel
	Heinrich-Heine-Grundschule – Neuordnung Bushaltestelle (Wartebereich, Unterstand u.a.)	gering
Wölkau		

Gemarkung	Maßnahmen	Priorität
Straßennetz und ruhender Verkehr (separate Fuß- und Radwege in folgender Rubik)		
Gesamtstadt	Straßenraumgestaltung Großwohngebiete - Umgestaltung und verkehrliche Neuordnung von Quartiersstraßen einschl. Stellplätzen	hoch
	Garagenstandorte - Nutzung hinterfragen, Prüfung auf stadtstrukturell wichtigere Nutzungen (z. B. Wohngebäude) und platzsparende Stellplatzanlagen (z. B. Parkhaus/Parkpalette/Quartiersgaragen)	hoch
	Gehwege - Barrierefreiheit herstellen (Wegeoberflächen, Bordsteinabsenkungen, akustische Signale an Lichtsignalanlagen etc.)	hoch
	Radwege - fehlende ergänzen, z. B. auf breiten Gehwegen integrieren	hoch
	Fahrradabstellanlagen – mehr Anlagen aufstellen, insbesondere an Bahnhöfen	hoch
	Leitsystem Heidenau (inkl. Fuß- und Radwege, touristisches Wegenetz) – Konzeption und Umsetzung	mittel
	Stadtteilbezogene Parkraumkonzepte – Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums (Ruhender Verkehr blockiert Raum für andere Nutzungen, Prüfung von Anwohnerparkausweisen)	mittel
	Beschilderung auf Geh-/Radwegen – keine störende/gefährdende Platzierung	mittel
	Spielplätze - Tempolimit von 30 km/h in angrenzenden Straße	mittel
	„Kiss-and-ride“-Zonen – Einrichtung vor den Kitas und Grundschulen für „Elterntaxis“	gering
	Grüne Welle mit Anzeige Geschwindigkeitsempfehlungen (dynamischer Geschwindigkeitsanzeige) auf den großen Verbindungsstraßen	gering
	Straßenbeleuchtung – Steuerung über Sensorik zur Kostenersparnis auf Nebenstraße/Wegen	gering
	Lichtsignalanlagen für Fußgänger – Optimierung Ampelphasen für Dauer einer Querung (z.B. Ampel am alten Bahnhof Pirnaer Straße)	gering
	Kurzzeitparkplätze – für Pflegedienste in Wohngebieten	gering

Heidenau	Parkraumkonzept Süd – Erarbeitung für Gebiet Beethovenstr., Ernst-Scheller-Str. etc.	hoch
	Pirnaer Straße – Sanierung Gehweg (Zustand, Griffigkeit)	hoch
	Beethovenstraße – Sanierung Gehweg, Fahrbahn, Neubau Radweg	hoch
	Dohnaer Straße – Neubau Radweg	mittel
	P+R-Parkplatz am S-Bahnhof Großsedlitz – Neubau	mittel
	Böhmischer Weg – Sanierung Fahrbahn (teilweise)	mittel
	Franz-Schubert-Straße – Sanierung Gehweg, Straßenentwässerung	mittel
	Hauptstraße (S 172) – Ergänzung von Querungshilfen im Kreuzungsbereich S172 / A.-Bebel-Straße	mittel
	Hauptstraße (S 172) – Grüne Welle für Radverkehr	mittel
	Hauptstraße (S 172) – Neuordnung Kreuzung am Niederhof	mittel
	Karl-Marx-Straße – Sanierung Gehweg, Fahrbahn (teilweise)	mittel
	Martin-Luther-Straße – Sanierung	mittel
	Pestalozzistraße – Umbau zur Einbahnstraße (für Begegnungsverkehr sehr eng, Straßeneinmündungen schlecht einsehbar, in Zusammenhang mit Maßnahme Lessing-Straße)	mittel
	Waldstraße – Sanierung Gehweg, Fahrbahn (teilweise), Einführung Tempo 30	mittel
	Dresdner Straße – Querungshilfen für Fußgänger ergänzen (zwischen Drogenmühle und S-Bahnhof Heidenau-Süd)	gering
	Hauptstraße (S 172) – Teilrückbau der vierspurigen Straßenabschnitte	gering
	Gabelsberger Straße – Ergänzung Radweg	gering
Mügeln	Heinrich-Heine-Straße – Grundhafter Ausbau Gehweg, Fahrbahn	hoch
	Astrid-Lindgren-Grundschule – Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Straßenraum	hoch
	Zschierener Straße – Sanierung Gehweg, Fahrbahn, Straßenentwässerung, Beleuchtung	hoch
	Kurt-Fehrmann-Straße – Entwidmung für Umbau durch Wohnungsgenossenschaft „Elbtal“ eG (z. B. für Parkraumbewirtschaftung, Ladepunkte, PV-Anlage)	mittel
	Schulstraße – Sanierung	mittel
	August-Bebel-Straße – Sanierung Fahrbahn (teilweise), Beleuchtung (Zustand, Lage mittig im Geh-/Radweg), Radweg, einschl. Neuordnung Kreuzungsbereiche Mühlenstraße und Heinrich-Heine-Straße	mittel
	Fritz-Weber-Straße – Sanierung	mittel
	Käthe-Kollwitz-Straße – Sanierung Neuordnung Stellplatzangebot	mittel
	Markt/Brunneneck – Neubau Parkhaus/-palette auf Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße (Abhängig vom Ergebnis Mobilitätskonzept)	mittel
	Rathausstraße - Sanierung	mittel
	Ringstraße – Sanierung zwischen Mühlgraben und Dresdner Straße	mittel
	Thomas-Mann-Straße – Sanierung	mittel
	Straße am Mühlgraben – keine nächtliche Abschaltung der Beleuchtung	gering
	Dresdner Straße/Ringstraße – Neubau einer Querungshilfe für Fußgänger an der Kreuzung	gering
	Dresdner Straße – Neubau einer Querungshilfe vor dem Rathaus	gering

Gommern	Rudolf-Breitscheid-Straße – Grundhafter Ausbau Gehweg, Fahrbahn, Straßenentwässerung	hoch
	Großlugaer Straße/Güterbahnhofstraße (S 172) – Neubau einer Querungshilfe für Fußgänger	mittel
	Güterbahnhofstraße (S 172) – Sanierung Fußweg zwischen Ausspanne und Real-Markt	mittel
	Sporbitzer Straße/Breitscheidstraße – Straßenbeleuchtung ergänzen	mittel
	Kreuzung August-Bebel-Straße / S172 – Optimierung / Anpassung an veränderte Verkehrsflüsse z. B. im Zuge der MAFA-Entwicklung	gering
	Grenzstraße – Sanierung Fahrbahn (teilweise)	gering
	Hauptstraße (S 172) – Teilrückbau der vierspurigen Straße	gering
	Lockwitzer Straße – Sanierung Fahrbahn (teilweise)	gering
	Lugturnstraße – Sanierung Gehweg	gering
	Weststraße – Sanierung Gehweg (teilweise), Bankett	gering
Klein-/ Groß-sedlitz	Sedlitzer Straße – südliche Verlängerung bis Parkstraße (über Sackkasse Sedlitzer Straße und sog. „Bäckerweg“) zur Umverlegung Erschließung Parkstraße/Dorfzentrum	hoch
	Parkstraße – Bau eines Gehweges zwischen Heinrich-Heine-Grundschule und Pechhüttenstraße	mittel
	Heinrich-Heine-Grundschule – Errichtung Haltestreifen vor der Schule, Rückbau Schulparkplatz	mittel
	Heinrich-Heine-Grundschule – Verkehrsinsel als Querungshilfe in der Parkstraße (Straßenbaulastträger: Landkreis)	mittel
	Kreuzung Parkstraße/Am Hasensprung – Dörfliche Gestaltung mit Nebenflächen	mittel
	Quartier Schäferweg – Grundhafter Straßenausbau Erschließungsstraßen	mittel
	Barockgarten – Neubau Ausweich- und Busparkplatz am südl. Ortsausgang	gering
	Sedlitzer Straße – Sanierung Beleuchtung	gering
Wölkau		

Gemarkung	Maßnahmen	Priorität
Fuß- und Radwege / touristisches Wegenetz (straßenbegleitende Fuß- und Radwege siehe vorhergehende Rubik)		
Gesamtstadt	Leihfahrräder – Aufbau eines Verleihsystems in Zusammenarbeit mit einem Dritten (z. B. VVO)	hoch
	Radschnellweg Dresden – Pirna – Neubau im Stadtgebiet	mittel
	touristisches Wegenetz – Verbindung der touristischen Ziele, z.B. mit Reaktivierung Schiffsanlegestelle in Birkwitz Anbindung an Barockgarten für Ausflugsverkehr herstellen	mittel
	Wander-/Wegenetz – Aufbau eines Netzes für die Erschließung der Dörfer (Alltag, Schule, Freizeit, Tourismus)	mittel
Heidenau	Erreichbarkeit Elbe/Elberadweg – fehlende Fuß-/Radwege aus den Wohngebieten in Heidenau-Süd	hoch
	Bruno Gleißberg Grundschule – Konzeption zur Schulwegsicherung	mittel
	Hauptstraße (S 172) – Neubau von Radwegen im Rahmen Teilrückbau der vierspurigen Straße	gering
Müglitz	Überquerung der Müglitz - Bau einer Rad- und Fußgängerbrücke für eine neue Nord-Süd-Verbindung (zwischen MAFA-Park und Quartier an der Müglitz (QuaM))	hoch
	Fuß-/Radweg zwischen Stadtzentrum und Heidenau Süd über MAFA-Park und QuaM – Planung und Etablierung einer Fuß-/Radwegeverbindung	hoch
	Fußgängertunnel Ernst-Thälmann-Straße/Thomas-Mann-Straße unter Bahndamm – Sicherheitsgefühl verbessern (Beleuchtung, Pflege etc.)	mittel
	Neue Querungsmöglichkeit unter Bahndamm zwischen Ernst-Thälmann-Straße und „MAFA-Park“ - Ergänzung einer weiteren Unterführung für Fußgänger und Radfahrer	mittel
	Astrid-Lindgren-Grundschule – Konzeption zur Schulwegsicherung	mittel
	Pillnitzer Straße – Verbesserung der Anbindung an Elberadweg (Lage noch offen)	mittel
	Kantstraße – Anbindung an geplanten Radschnellweg Dresden–Pirna	mittel
	Schiffsanlegestelle in Birkwitz – für Ausflugsverkehr reaktivieren	gering
Gommern	Zuwegung Freibad – Neubau zwischen S172 und Freibad; Ergänzung Gehwegabschnitte, Erneuerung der Beleuchtung	mittel
	Hauptstraße (S 172) – Neubau von Fuß- und Radwegen im Rahmen Teilrückbau der vierspurigen Straße	gering
Klein-/Großsedlitz	Fahrradweg nach Klein- und Großsedlitz	hoch
	Neubauernweg - Anlage Geh-/Radweg	mittel
Wölkau	Rad- und Wanderwegenetz – Einbindung verbessern	mittel

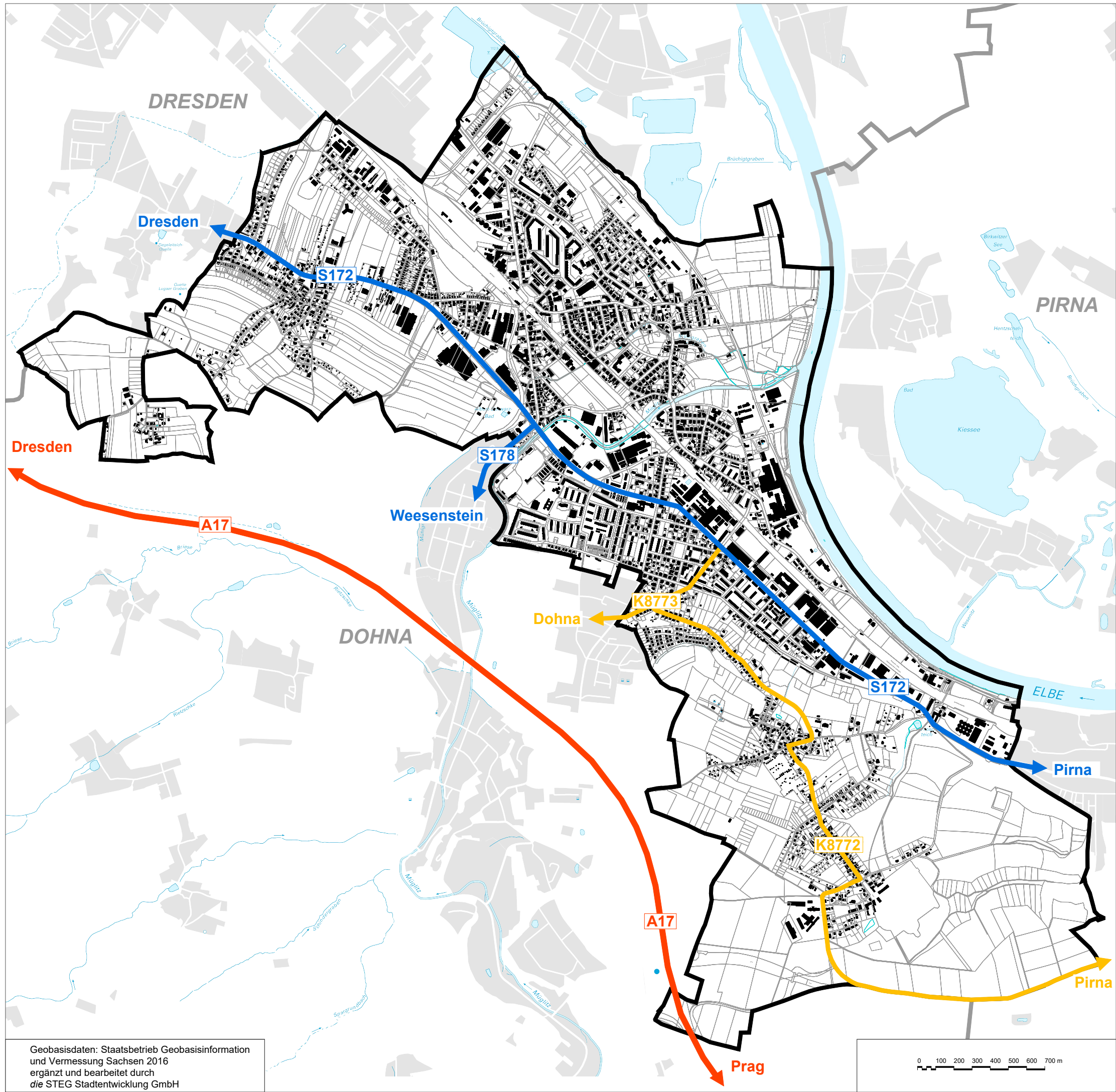
Gemarkung	Maßnahmen	Priorität
Elektromobilität / neue Mobilitätsangebote / Technische Infrastruktur		
Gesamtstadt	Fernwärme – Erweiterung Heizkapazitäten bei kontinuierlich steigenden Abnahmemengen erforderlich	hoch
	öffentliche Ladepunkte für E-Mobilität – Ausweitung des Angebotes (inkl. Ultra-Schnellladepunkten mit 150 bis 350 KV), im Idealfall an Infrastrukturen anbinden, die die Wartezeit überbrücken lassen (z. B. Einkauf, Einkehr, Erlebnis)	hoch
	Ladestationen in Neubaugebieten - Ladeinfrastruktur einplanen (z. B. Ladepunkte in Straßenlaternen, in Parkhäusern/Quartiersgaragen)	hoch
	Breitbandgeschwindigkeit – Verbesserung der Anbindung	mittel
	Wärmeplanung – Erarbeitung zur Abschätzung des künftigen Wärmebedarfs und erforderlicher Maßnahmen	mittel
	Shuttlevverkehr oder Rufbussysteme - für die Ortslagen prüfen (Beispiel: MOBishuttle in Dresden)	gering
	Öffentliche Toiletten – Angebot erweitern (inkl. Wickelmöglichkeit)	gering
Heidenau		
Mügeln	Fernwärme – Querung des Bahndamms für Netzerweiterung erforderlich (in geschlossener Bauweise/Durchörterung)	hoch
	Car-Sharing – Etablierung eines Angebotes am Bahnhof Heidenau (Sachs)	mittel
Gommern		
Klein-/Großsedlitz		
Wölkau		

Anlagen

Übersichtskarte: **Straßenverkehrsnetz**

Übersichtskarte: **ÖPNV**

Übersichtskarte: **Rad- und Wanderwegenetz**



Straßenverkehrsnetz

- Stadtgebiet Heidenau
- Autobahn
- Staatsstraße
- Kreisstraße

Stadt Heidenau

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

11066

30.04.2024 Neumann/Gillis

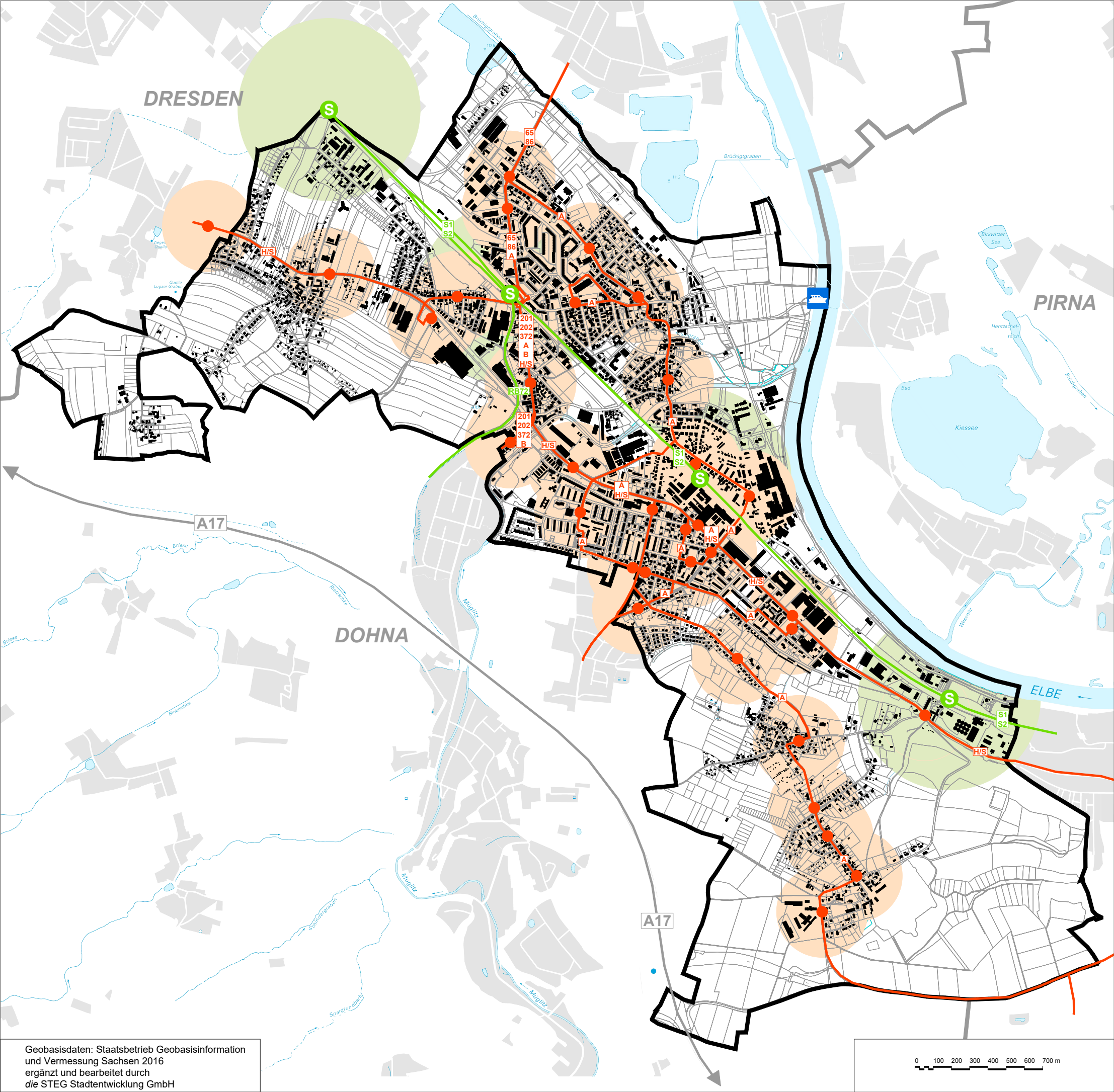
1. Änd.

2. Änd.

die

STEG

STADTENTWICKLUNG GMBH, NL DRESDEN
BODENBACHER STR. 97, 01277 DRESDEN
www.steg.de, E-Mail: steg-dresden@steg.de



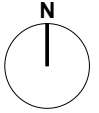
ÖPNV

- Stadtgebiet Heidenau
- Regionalbuslinie
- Haltestelle mit Einzugsgebiet Bus (Radius 250 m)
- S-Bahnhof mit Einzugsgebiet (Radius 500 m)
- Fähre

Stadt Heidenau



Integriertes Stadtentwicklungskonzept

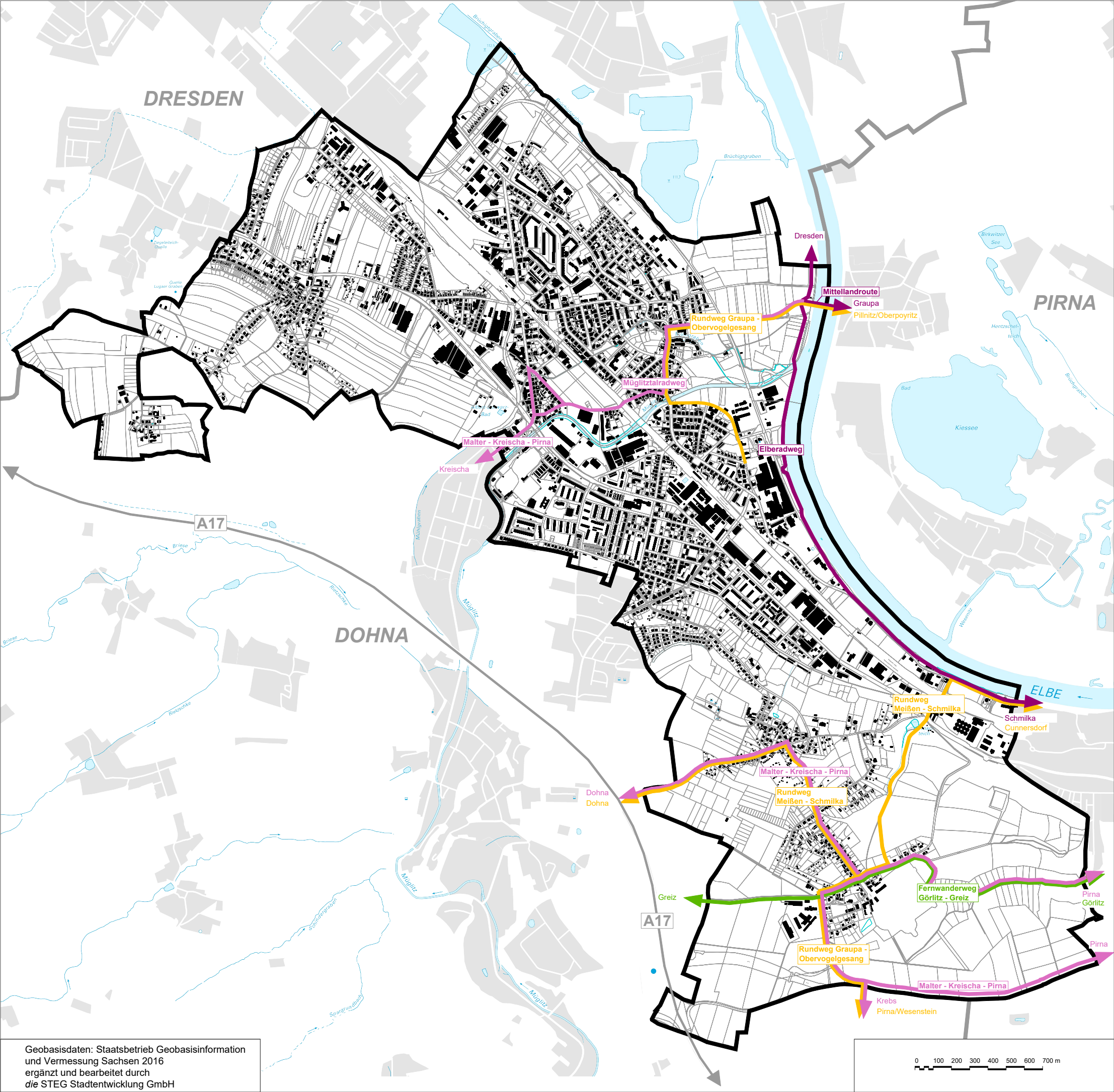


Geobasisdaten: Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen 2016
ergänzt und bearbeitet durch
die STEG Stadtentwicklung GmbH

0 100 200 300 400 500 600 700 m

11066	30.04.2024 Neumann/Gillis
1. Änd.	
2. Änd.	

die STEG
STADTENTWICKLUNG GMBH, NL DRESDEN
BODENBACHER STR. 97, 01277 DRESDEN
www.steg.de, E-Mail: steg-dresden@steg.de



Rad- und Wanderwegenetz

- Stadtgebiet Heidenau
- Radwege Regional
- Radwegbezeichnung
- Radfernweg
- Radfernwegbezeichnung
- Wanderwege Regional
- Wanderwegbezeichnung
- Fernwanderweg
- Fernwanderwegbezeichnung

11066	30.04.2024 Neumann/Gillis
1. Änd.	
2. Änd.	