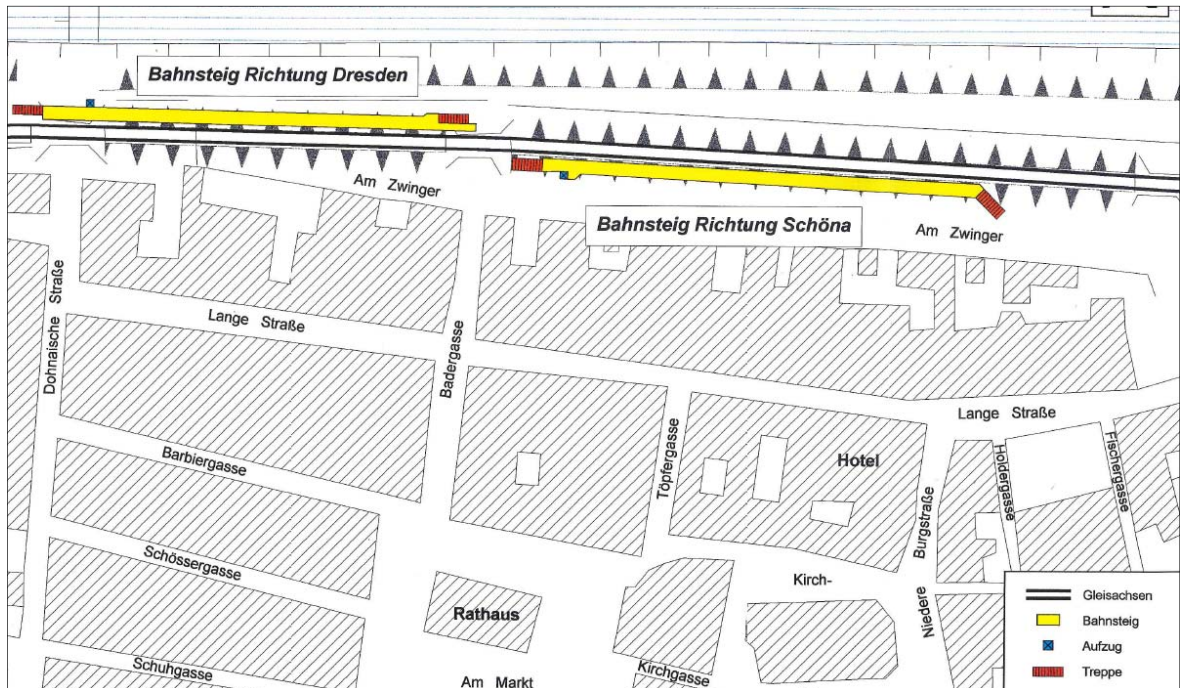


In der Vergangenheit wurden häufiger Möglichkeiten geprüft, die Erreichbarkeit der Altstadt durch den Bau eines S-Bahn-Haltes auf dem Bahndamm auf Höhe der Eisenbahnunterführung Badergasse zu verbessern.

**Bild 1** zeigt die geplante Lage des Haltepunktes.



**Bild 1: Lageplan Haltepunkt Pirna-Altstadt aus der NKU¹**

Zunächst wurde 1995 das potenzielle Fahrgastaufkommen (Prognosehorizont 2010) durch das Büro ISUP ermittelt und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die bauliche und betriebliche Realisierbarkeit durch DE-Consult nachgewiesen sowie die Kosten (Preisstand 1993) geschätzt.

In der Machbarkeitsstudie von DE-Consult wurden zwei Varianten technisch untersucht:

- Variante 1: Bau von zwei Außenbahnsteigen und Einbau eines zusätzlichen Haltes für Züge zwischen Pirna und Schöna,
- Variante 2: Bau einer Wendeanlage, damit die Verstärkerfahrten (jetzt Linie S1 in Ergänzung der S2), welche derzeit am Bahnhof Pirna enden, bis zum Haltepunkt Altstadt verlängert werden können.

Aus Kostengründen wurde Variante 1 zur weiteren Verfolgung empfohlen.

Die geschätzten Baukosten für Variante 1 in Höhe von rund 6,7 Mio. DM waren schließlich die Grundlage für eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durch das Büro Spiekermann im Jahr 2000. Mit Hilfe einer erneuten Abschätzung des Fahrgastpotenzials ergab diese NKU einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,1 und wies damit die gesamtwirtschaftliche Sinnfälligkeit und die generelle Förderwürdigkeit nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Vorhabens nach.

In der NKU wurde auf Basis von Strukturprognosen für den Prognosehorizont 2010 ein Fahrgastpotenzial für den Haltepunkt Pirna-Altstadt von 2.950 Ein-/Aussteigern pro Werktag ermittelt. In **Tab. 1** werden die prognostizierten Werte der NKU mit den tatsächlich eingetretenen Zahlen verglichen.

<sup>1</sup> Quelle: NKU S-Bahn Dresden-Pirna I, Spiekermann GmbH & Co., September 1995.

	Ist-Zustand 2000	Prognose 2010 (NKU)	Ist-Zustand 2008 <sup>2</sup>	Ist-Zustand 2010	Ist-Zustand 2013
<b>Einwohner Zelle Altstadt (6001)<sup>3</sup></b>		3.670		ca. 3.550	ca. 3.550
<b>Arbeitsplätze Zelle Altstadt (6001)</b>		2.600			1.975 <sup>4</sup>
<b>Einwohner Stadt PIR<sup>5</sup></b>	43.529	43.890		38.606	38.743
<b>Arbeitsplätze Stadt PIR<sup>6</sup></b>	14.893	21.860		13.394	13.667
<b>Ein- und Aussteiger Bahnhof PIR pro Werktag<sup>7</sup></b>	5.630	6.850 (Ohne-Fall)		6.350	6.500
<b>durchschnittl. spezif. Verkehrsaufkommen [Wege/(Person x Tag)]</b>		3,2	2,93		
<b>Modal Split ÖV</b>		16%	12%		
<b>Modal Split MIV</b>		41%	50%		
<b>Modal Split Rad</b>		12%	13%		
<b>Modal Split Fuß</b>		31%	25%		

**Tab. 1: Gegenüberstellung Prognose NKU – Ist-Zustand Haltepunkt Pirna-Altstadt**

Basis der Fahrgastprognose bildete u.a. die Strukturdatenprognose 2010 für das Land Sachsen der Universität Karlsruhe von 1992, welche gleichzeitig die Grundlage für den ebenfalls verwendeten Landesverkehrsplan Sachsen von 1996 darstellt.

Diese Strukturdatenprognose ging davon aus, dass sich zwischen 1990 und 2000 die Gesamtzahl der Einwohner in Sachsen um 8,7% verringert und sich zwischen 2000 und 2010 wiederum um 2,5% erhöht. Dies spiegelt sich in dem für Pirna prognostizierten Einwohnerwachstum und der angenommenen Zunahme der Zahl der Ein-/ Aussteiger am Bahnhof Pirna wider.

Dem gegenüber steht die Entwicklung, wie sie sich tatsächlich eingestellt hat: entgegen der Prognose ist die Einwohnerzahl Pirnas zwischen 2000 und 2010 gesunken. Das im Rahmen der SrV 2008 für Pirna ermittelte spezifische Verkehrsaufkommen von 2,93 Wegen pro Person und Tag ist ebenfalls geringer als erwartet. Der erhobene Modal-Split zeigt eine Verteilung der Wege

<sup>2</sup> Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) 2008 für die Stadt Pirna.

<sup>3</sup> Quelle Ist-Werte: Stadt Pirna. Zellenaufteilung aus der NKU von 2000 auf 2010 und 2013 übertragen.

<sup>4</sup> Ansatz: 1.250 Arbeitsplätze bei größeren Arbeitgebern (Erhebung Stadt Pirna), zusätzlich 725 Beschäftigte des Einzelhandels (ca. 14.500m<sup>2</sup> belegte Verkaufsfläche des Einzelhandels [Auswertung Auszug HAFLIS], 5 Beschäftigte je 100m<sup>2</sup> Verkaufsfläche).

<sup>5</sup> Quelle Einwohner-Istdaten: Stadt Pirna. Es ist zu beachten, dass seit 2002 eine Zweitwohnungssteuer in Pirna erhoben wird. Damit sank der Anteil der Nebenwohnsitze an der Gesamtzahl der in Pirna gemeldeten Personen von 4,2 % (2000) auf rund 1 % (2013).

<sup>6</sup> Quelle Ist-Werte: Arbeitsmarktstatistik der Agentur für Arbeit.

<sup>7</sup> Quelle Ist-Werte: SPNV-Fahrgaststatistik des Verkehrsverbundes Oberelbe, Dresden 2014.

auf die Verkehrsmittel, welche für den ÖV schlechter ausfällt als vorhergesagt. Diese Punkte erklären, warum sich die für 2010 prognostizierten Fahrgastzahlen am Bahnhof Pirna nicht eingestellt haben.

Obwohl sich die Einwohner- und Arbeitsplatzzahl Pirnas rückläufig entwickelt hat und sich der prognostizierte Modal-Split-Anteil ÖV auch nicht eingestellt hat, ist ein Anstieg der Fahrgastzahlen für den Bahnhof Pirna zwischen 2000 und 2010 um ca. 13% zu verzeichnen. Dies kann auf die zwischenzeitliche Attraktivitätssteigerung des SPNV durch

- die stetige Angebotsverbesserung im S-Bahn-Netz,
- die Sanierung des Bahnhofsgebäudes und
- die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Verbesserung der Erreichbarkeit für den MIV, Einrichtung von 83 P+R-Stellplätzen und 210 größtenteils überdachten Radabstellplätzen

zurückgeführt werden.

#### Ausblick

Da eine Verknüpfung von MIV/SPNV sowie zwischen Bus/SPNV am Haltepunkt Altstadt nicht realisiert werden kann, liegt das Fahrgastpotenzial ausschließlich im fußläufigen Einzugsbereich des Haltepunktes. Die NKU setzt hier einen Radius von 600 m an.

Die stetige Verbesserung des Stadtbusliniennetzes (in der Vergangenheit und in der Zukunft) und dessen Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Pirna (**vgl. Kapitel 5.3.3.1** im Bericht) bedingt die Annahme eines gegenüber der NKU verringerten Einzugsbereiches für den Haltepunkt Pirna-Altstadt. Innerhalb bestimmter Innenstadtbereiche wird es auch zukünftig für potenzielle Fahrgäste zeitlich günstiger sein, entweder direkt zum Bahnhof Pirna zu laufen oder die Verknüpfung Stadtbus/SPNV über den ZOB zu wählen.

Zusätzlich müssen topographische Gegebenheiten in die Betrachtung des Einzugsbereiches einbezogen werden: der zu überwindende Höhenunterschied zwischen Altstadt und Sonnenstein muss in die Fußwegezeit einberechnet werden, was die Attraktivität, direkt vom Sonnenstein zum Haltepunkt Altstadt zu laufen, erheblich mindert. Eine Erweiterung des Einzugsbereiches durch den angedachten Bau einer Standseilbahn zum Sonnenstein (wie in der NKU angenommen) erschließt hierbei nur bedingt neue Fahrgastpotenziale, da bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt durch eine hohe Taktdichte und kurze Fahrzeiten eine gute Anbindung des Sonnensteins an den SPNV gegeben ist<sup>8</sup>. Dem gegenüber sind bei einer Fahrt mit einer Standseilbahn bzw. einem Aufzug auch Wartezeiten einzukalkulieren.

Gleiches gilt auch für die Nutzung der Fähre: der nicht kalkulierbaren Wartezeit an der Fähre steht eine gute Stadtbusanbindung von Alt-Copitz an den SPNV von der Haltestelle „Schulstraße“ gegenüber.

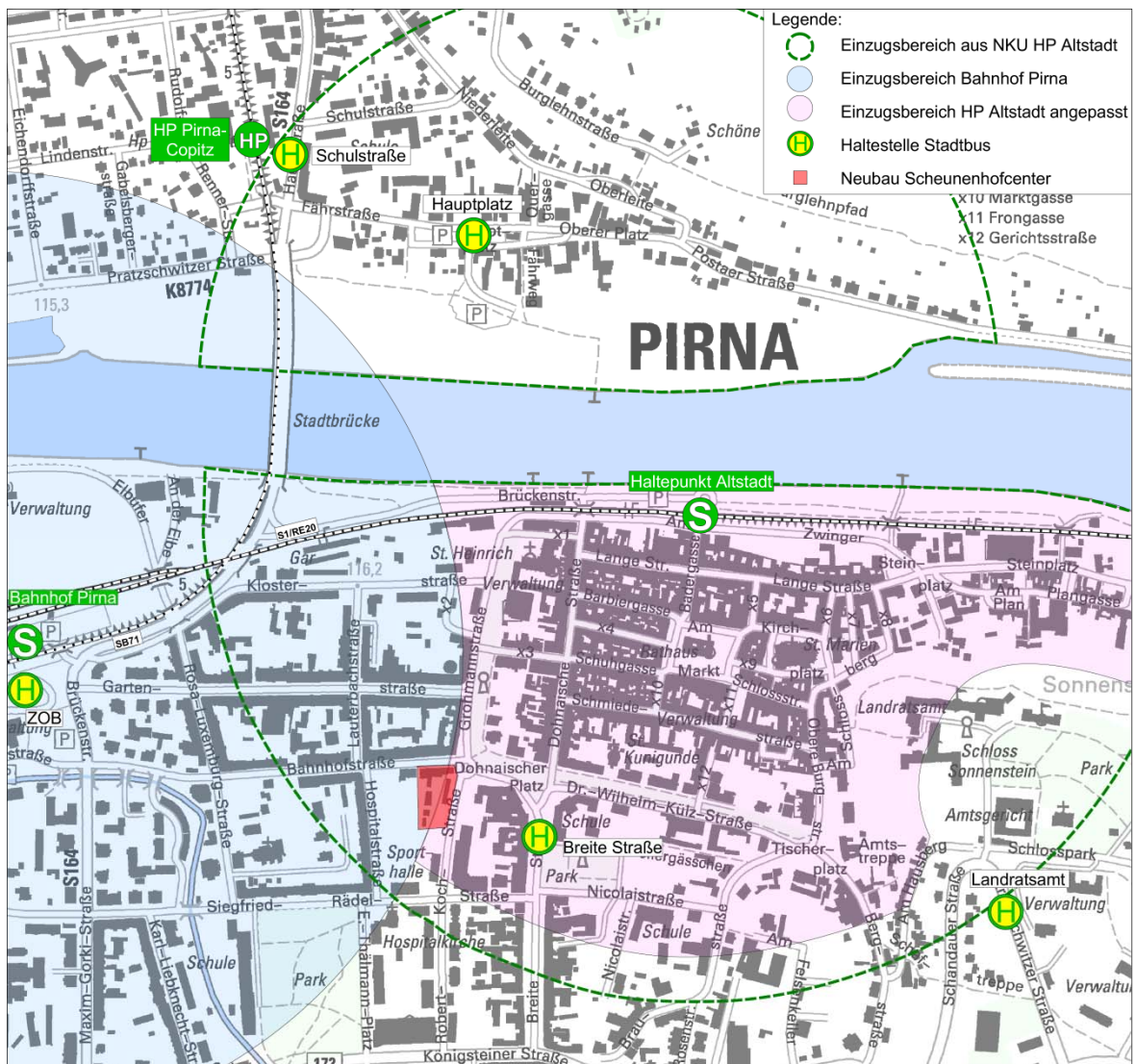
Innerhalb des verringerten Einzugsbereiches wird mit weiterem Wachstum der Bevölkerungszahl durch Wohnraumverdichtung und somit mit steigendem Fahrgastpotenzial für den Haltepunkt Altstadt gerechnet (**vgl. Kapitel 5.1** im Bericht zur Einwohnerentwicklung). Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Steigerung der Einwohnerdichte in den kommenden Jahren nur begrenzt eintritt, da Neubauflächen nur in geringem Maße zur Verfügung stehen.

Der Neubau des Scheunenhofcenters eröffnet weitere Fahrgastpotenziale (Kunden und Beschäftigte) für den ÖPNV. Da das geplante Scheunenhofcenter jedoch am Rand des Einzugsbereiches des Bahnhof Pirna liegt und der Standort bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt gut durch den Stadtbusverkehr erschlossen ist, wird von einem geringen Fahrgast-Zugewinn für den Haltepunkt Altstadt durch die Eröffnung des Scheunenhofcenters ausgegangen.

Der korrigierte Einzugsbereich und der Standort des geplanten Scheunenhofcenters sind in **Bild 2** dargestellt.

---

<sup>8</sup> Beispielsweise beträgt die Fahrzeit zwischen Haltestelle Landratsamt vor dem Amtsgericht und Haltestelle ZOB mit Linie H/S derzeit neun Minuten.



**Bild 2: Korrigierter Einzugsbereich Haltepunkt Pirna-Altstadt**

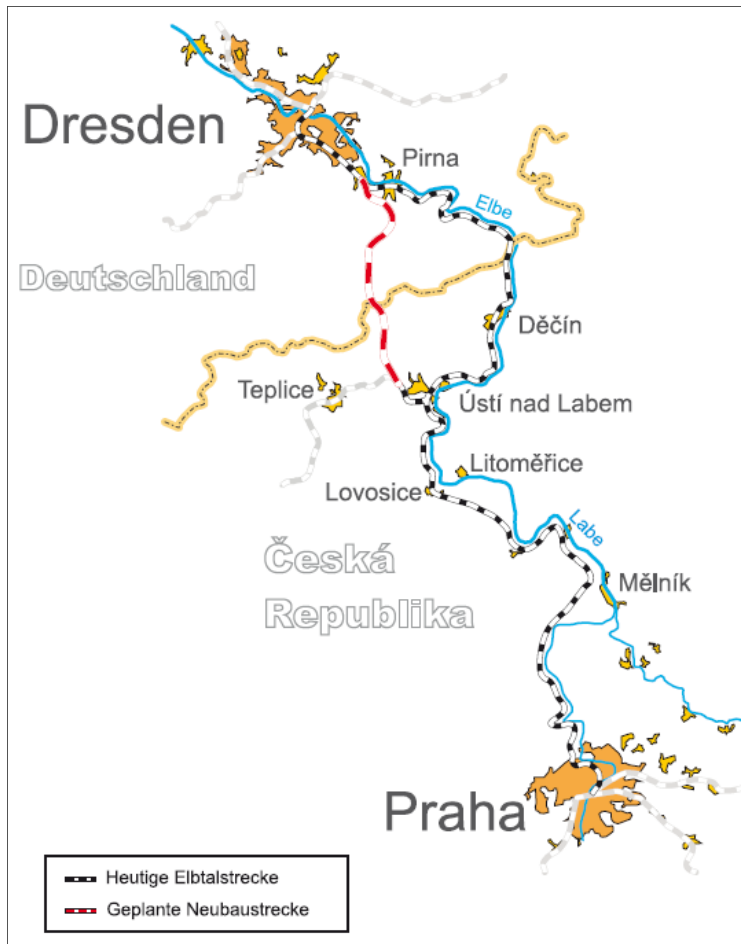
Aus dem gegenüber der NKU verringerten Einzugsbereich und der sich bislang nicht einstellenden prognostizierten Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen kann geschlussfolgert werden, dass die in der NKU errechneten Fahrgastzahlen bei Neubau des Haltepunktes Altstadt nicht erreicht werden.

Angesichts der steigenden Bedeutung des Verknüpfungspunktes ZOB/Bahnhof Pirna, der zu erwartenden hohen Investitionssumme für die Einrichtung eines Haltepunktes Pirna-Altstadt und der geänderten Rahmenbedingungen ist vom Bau eines Haltepunktes abzusehen. Stattdessen ist kurzfristig eine attraktive Citybus-Linie zur Erschließung der nördlichen und östlichen Altstadt-bereiche einzurichten.

### Vision

Der Freistaat Sachsen engagiert sich für den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Schienenverkehr zwischen Dresden und Usti nad Labem als Bestandteil der Europäischen Eisenbahnachse TEN 22. **Bild 3** zeigt den geplanten Linienverlauf, welchen der Freistaat für den Bundesverkehrswegeplan 2015 anmelden will.





**Bild 3: Linienverlauf der geplanten Neubaustrecke Dresden-Prag<sup>9</sup>**

Wenn es zum Bau der Neubaustrecke und dadurch zur Entlastung der Eisenbahnstrecke durch das Elbtal kommen sollte, eröffnet dies neue Möglichkeiten zur Errichtung eines Haltepunktes Pirna-Altstadt mit niedrigerem betrieblichem Aufwand. In diesem Fall ist der Bau des Haltepunktes erneut zu prüfen. Er verbleibt daher **als Vision** im VEP.

<sup>9</sup> Quelle: Sächsisch-Böhmische Wachstumsachse, Die Neubaustrecke Dresden – Prag, herausgegeben durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im September 2011.