

Maßnahme K.01:		Kategorisierung des nicht-klassifizierten Straßennetzes	
Untermaßnahmen:			
K.01.01: Ausführung der Beschilderung (Vorfahrtsregelung und Verkehrsberuhigung) entsprechend der Kategorisierung			
K.01.02: Gestaltung der Netzelemente (Querschnitte und Knotenpunkte) entsprechend der Kategorisierung			
Betroffene Verkehrsarten: MIV Profitierende Verkehrsarten: MIV, Rad, Fuß, ÖPNV	Planungsstand: Planungs- und Umsetzungsauftrag	Priorität: hoch prioritär	Umsetzungshorizont: kurzfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: <ul style="list-style-type: none">– Zuordnung der nicht-klassifizierten Straßenzüge (Gemeindestraßen) zu Kategorien entsprechend Vorgabe des VEP– Reduzierung der Fahrbahnbreiten außerhalb des Sammel- und Hauptverkehrsstraßennetzes und Beschilderung der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen als vorfahrtberechtigt– Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen 30 km/h mittels Zeichen 274.53 StVO auf Sammelstraßen– Einrichtung von Tempo 30-Zonen (Z 274.1 und Z 274.2 StVO) und ggfs. verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325.1 und Z 325.2 StVO) im Anliegerstraßennetz <p>⇒ Konzentration des Durchgangsverkehrs auf das Hauptstraßennetz</p> <p>⇒ Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit innerhalb von Wohngebieten</p>			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		sehr hoch	
Besonderer Beitrag zur:		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		hoch	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Synergien zur Radroutenplanung (Maßnahme R.01) und Fußwegeplanung (Maßnahme F.01)	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV, Polizei, OVPS	

Maßnahme K.02:		Einrichtung eines Monitorings der Straßeninfrastruktur innerhalb festgelegter Intervalle	
Untermaßnahmen:			
K.02.01: Monitoring des Hauptstraßennetzes und des klassifizierten Straßennetzes hinsichtlich Leistungsfähigkeit auf Basis aktueller Zählraten			
K.02.02: Monitoring der Beschilderungen hinsichtlich Aktualität, Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Lückenlosigkeit			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Umsetzungsauftrag	prioritär	mittelfristig
Profitierende Verkehrsarten:			
MIV, ÖPNV			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<ul style="list-style-type: none">- Erhaltung eines hohen Ausstattungsstandards (Fahrbahn, Beschilderung, Markierung, Signalanlagen etc.) und kurzfristige Beseitigung erkannter Mängel- Einbeziehung eingehender Bürgerhinweise			
⇒ Konzentration des Durchgangsverkehrs auf ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz			
⇒ Vermeidung unnötiger MIV-Suchfahrten von Ortsunkundigen und damit Erhaltung der Verkehrsberuhigung innerhalb der Wohngebiete			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig	
Betriebskosten pro Jahr:		je nach weiterem Investitionsaufwand	
Kostenträger:		Stadt Pirna / LASuV	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV / Landkreis Sächs. Schweiz – Osterzgeb.	

Maßnahme K.03:		Weitere verkehrliche Beruhigung der Innenstadt	
Untermaßnahmen:			
K.03.01: Sperrung des Marktes für den Durchgangsverkehr durch mobile Poller			
K.03.02: Neuaufteilung des Querschnitts Breite Straße und Prüfung von baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Unterbindung von Kfz-Fahrten			
K.03.03: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung auf der S.-Rädel-Straße in Abhängigkeit von der Trennung der Anbindung Dr.-Külz-Straße an den Dohnaischen Platz			
Betroffene Verkehrsarten: MIV Profitierende Verkehrsarten: ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr	Planungsstand: Prüf- und Planungsauftrag	Priorität: prioritär	Umsetzungshorizont: mittelfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: <ul style="list-style-type: none">– Erweiterung der Fußgängerzone auf dem Markt– Einengung des Querschnitts der Breite Straße und Prüfung weiterer baulicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Unterbindung von Kfz-Verkehr im Nordbereich der Breite Straße– bei Unterbindung der Fahrbeziehung Dr.-Külz-Straße – Dohnaischer Platz – Bahnhofstraße: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung auf der S.-Rädel-Straße zwischen Robert-Koch-Straße und Breite Straße <p>⇒ Verdrängung des unerwünschten Durchgangsverkehrs</p> <p>⇒ Konzentration des aus Richtung Süden in die Innenstadt einfahrenden MIV auf die als „Parkachse“ ausgewiesene Robert-Koch-Straße und teilweise Entflechtung von MIV und ÖPNV/Radverkehr auf der Breite Straße</p> <p>⇒ Beibehaltung der Durchlässigkeit des Straßennetzes in Ost-West-Richtung auf niedrigerem Niveau bei Unterbindung der Relation Dr.-Külz-Straße – Dohnaischer Platz - Bahnhofstraße</p>			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		Verbesserung der Umweltverträglichkeit	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		hoch	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Synergien zu Maßnahme F.04 (Umgestaltung Dohnaischer Platz) und R.01 (Schaffung eines Radroutennetzes)	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV, Polizei, OVPS	

Maßnahme K.04:		Bau einer Verbindung zwischen Glashüttenstraße und ZOB (Innenstadt)	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Prüfauftrag	weiterer Bedarf	langfristig
Profitierende Verkehrsarten:			
MIV, ÖPNV			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<ul style="list-style-type: none">- Prüfung Umsetzbarkeit einer Direktverbindung zwischen Glashüttenstraße und ZOB,- entsprechende Ausschilderung der Strecke mit den Zielen P+R-Parkhaus (Maßnahme P.02) für die Nutzung der S-Bahn bzw. der Citybus-Linie und die fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt,			
⇒ Entflechtung des Kfz-Stroms zwischen S 177 und ZOB/Bahnhof von den Verkehrsströmen auf der Dresdner Straße			
⇒ Steigerung der Bedeutung des Bahnhof Pirna als Umsteigepunkt Kfz-SPNV auch in Richtung Sächsische Schweiz			
⇒ Erhöhung der Nutzung des geplanten P+R-Parkhauses am ZOB durch SPNV-Nutzer und Touristen mit dem Ziel Altstadt Pirna			
⇒ Bedeutungssteigerung der geplanten Citybus-Linie			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		mittel	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		hoch	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig bis mittel	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Ergänzung der Maßnahme P.02: Bau eines P+R-Parkhauses am ZOB und Maßnahme Ö.01.11: Einführung der Citybus-Linie; Vermeidung innerstädtischer Schleichverkehre durch Maßnahme K.03 erforderlich,	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		-	

Maßnahme P.01:		Maßnahmenbündel ruhender Verkehr Bereich Innenstadt	
Untermaßnahmen: P.01.01: Änderung der Bewirtschaftungsform der Stellplätze P.01.02: Änderung der Gebührenstaffelung und der Ausdehnung der Parkgebührenzonen P.01.03: Einrichtung eines lückenlosen statischen Parkleitsystem auf der Parkachse P.01.04: Schaffung zusätzlicher Stellplätze auf dem ehemaligen OVPS Gelände			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: MIV	Planungsstand: Umsetzungsauftrag	Priorität: prioritär	Umsetzungshorizont: mittelfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: <ul style="list-style-type: none">– Integration der heute unbewirtschafteten Stellplätze in das Parkraummangement und vollständigen Bewirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Straßenraum– Änderung der Bewirtschaftungsform der Stellplätze auf einzelnen Straßenzügen– Begrenzung des Stellplatzangebotes auf dem Markt auf gebührenpflichtige kurzzeitstellplätze an der Nordwestseite– Schaffung einer dritten Parkgebührenzone auf dem Markt und Veränderung der Parkgebührenstaffelung sowie der Dauer der Gebührenerhebung– Verbesserung des statischen Parkleitsystems in Bezug auf die Parkachsen Robert-Koch-Straße, Grohmannstraße und Bahnhofstraße– Schaffung von kostenlosen Pkw- und Bus-Stellplätzen auf dem ehemaligen OVPS Gelände an der Clara-Zetkin-Straße mit angemessener Parkplatzausstattung (z.B. Beleuchtung, Informationstafel und Toilette) ⇒ ausreichendes Angebot an Stellplätzen für Anwohner, Kunden und Besucher im Bereich der Innenstadt sowie eine Reduzierung des Parksuchverkehrs			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig bis mittel	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Planungen:		Einrichtung Citybus-Linie (Maßnahme O.01.11), Sperrung des Marktes für den Durchgangsverkehr (Maßnahme K.03.01)	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		-	

Maßnahme P.02:		Neubau Parkhaus auf P+R-Parkplatz am ZOB	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Umsetzungsauftrag	prioritär	mittelfristig
Profitierende Verkehrsarten:			
MIV			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<ul style="list-style-type: none">– Erweiterung der Stellplatzkapazität auf den P+R-Parkplätzen am Bahnhof und am ZOB durch den Bau eines Parkhauses auf dem Gelände des P+R-Parkplatzes am ZOB– Zur Erreichung der Akzeptanz bei den P+R-Nutzern sind die Stellplätze im Parkhaus allen Nutzergruppen möglichst kostenlos zur Verfügung zu stellen			
⇒ Erhöhung der Stellplatzkapazität für P+R-Nutzer sowie andere Nutzergruppen			

Maßnahme P.03:		Maßnahmenbündel ruhender Verkehr Bereich Sonnenstein	
Untermaßnahmen: P.03.01: Steigerung der Auslastung der Anwohnerstellplätze P.03.02: Beibehaltung der Garagenkomplexe entsprechend des vorhandenen Bedarfs P.03.03: Rückbau des Garagenkomplexes Julius-Fucik-Straße P.03.04: Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen P.03.05: Erweiterung der Stellplatzkapazität am Krankenhaus			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: MIV	Planungsstand: Umsetzungsauftrag	Priorität: prioritär	Umsetzungshorizont: mittelfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: <ul style="list-style-type: none">– Steigerung der Auslastung der Anwohnerstellplätze durch generelle Kopplung der Stellplätze an die Mietverträge oder Umwandlung aller für Anwohner reservierten Stellplätze in öffentlich zugängliche Stellplätze– Beibehaltung der Garagenkomplexe solange städteplanerisch keine andere Nutzung der Flächen vorgesehen ist– Umwandlung des Garagenkomplexes Julius-Fucik-Straße in eine Grünanlage– Schaffung eines dauerhaften Netzes fester Kurzzeitstellplätze, um Fahrdiensten aus dem Pflegebereich eine Abstellmöglichkeit in der Nähe der jeweiligen Einsatzorte anzubieten– Erweiterung der Stellplatzkapazität am Krankenhaus <p>⇒ Vermeidung unnötigen Parksuchverkehrs sowie wohnumfeldgerechte Gestaltung des Straßenraums</p>			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		Erhöhung der Umweltverträglichkeit	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig bis mittel	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna, Wohnungsunternehmen im Bereich Sonnenstein, Helios Klinikum Pirna	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Planungen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna, Wohnungsunternehmen im Bereich Sonnenstein, Helios-Klinikum Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau, Fachgruppe Stadtentwicklung	
zu beteiligende Dritte:		-	

Maßnahme P.04:		Maßnahmenbündel ruhender Verkehr Bereich Copitz	
Untermaßnahmen: P.04.01: Durchführung einer Parkraumuntersuchung für den Bereich Copitz P.04.02: Steigerung der Auslastung der Anwohnerstellplätze P.04.03: Beibehaltung der Garagenkomplexe entsprechend des vorhandenen Bedarfs P.04.04: Schaffung zusätzlicher Stellplätze an Wohnblöcken P.04.05: Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen			
Betroffene Verkehrsarten: MIV Profitierende Verkehrsarten: MIV	Planungsstand: Umsetzungsauftrag	Priorität: weiterer Bedarf	Umsetzungshorizont: langfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: <ul style="list-style-type: none">– Erarbeitung einer Parkraumuntersuchung für alle öffentlichen, privaten sowie Garagen-Stellplätze im Bereich Copitz mit dem Ziel, fundierte Aussagen zu Stellplatzbedarf, -angebot und –auslastung treffen zu können– Überprüfung der weiteren Untermaßnahmen im Bereich Copitz an Hand der Ergebnisse der Parkraumuntersuchung (Untermaßnahmen daher nur als Vorschlag zu sehen)– Umwandlung der für Anwohner reservierten Stellplätze in öffentlich zugängliche Stellplätze– Beibehaltung der Garagenkomplexe solange städteplanerisch keine andere Nutzung der Flächen vorgesehen ist– Einrichtung öffentlich zugänglicher Stellplätze an den Zufahrtsstraßen zu den einzelnen Wohnblöcken, an denen keine Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen– Schaffung eines dauerhaften Netzes fester Kurzzeitstellplätze, um Fahrdiensten aus dem Pflegebereich eine Abstellmöglichkeit in der Nähe der jeweiligen Einsatzorte anzubieten ⇒ ausreichendes Angebot an Stellplätzen für Anwohner ⇒ Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr ⇒ wohnumfeldgerechte Gestaltung des Straßenraums			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		mittel	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten:		niedrig bis mittel	
Folgekosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna, Wohnungsunternehmen im Bereich Copitz	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Planungen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna, Wohnungsunternehmen im Bereich Copitz	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau, Fachgruppe Stadtentwicklung	
zu beteiligende Dritte:		-	

Maßnahme Ö.01:		Überarbeitung des Stadtbusliniennetzes	
Untermaßnahmen:			
Ö.01.01: Schaffung eines Durchmesserliniennetzes an Stelle des derzeitigen Radialliniennetzes			
Ö.01.02: Verwendung von über den Betriebszeitraum gleichbleibenden Linienverläufen			
Ö.01.03: Auflösung des Einrichtungsbetriebs der derzeitigen Buslinie G/L in Graupa, Liebenthal und Jessen			
Ö.01.04: Erreichen/Beibehaltung des geforderten Mindestangebotes auf den Relationen Stadtviertel - Innenstadt und Stadtviertel – ZOB			
Ö.01.05: Erreichen/Beibehaltung des geforderten Mindestangebotes zwischen Birkwitz/Pratzschwitz, Graupa, Bonnewitz und Pillnitz, zeitliche Verknüpfung mit der DVB			
Ö.01.06: Prüfung Einführung flexibler Bedienformen für zeitlich und räumlich unerschlossene Gebiete zur Erreichung des geforderten Mindestangebotes zur Innenstadt			
Ö.01.07: Prüfung Verlegung der Linienverläufe der Regionalbuslinie 205, 207 oder 219 zur Erschließung der Einsteinstraße oder Einsatz flexibler Bedienformen für diesen Bereich			
Ö.01.08: Einführung von Liniennummern anstelle des Buchstabensystems			
Ö.01.09: zeitliche Verknüpfung der Stadtbuslinien untereinander und zum Regionalbusverkehr am ZOB, Orientierung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten am ZOB an der S-Bahn			
Ö.01.10: Auflösung der Haltestelle „Robert-Koch-Straße“ als Endhaltestelle			
Ö.01.11: Einführung einer Citybus-Linie in der Altstadt und Bewerbung der Funktion als Zubringer zur sächsischen Dampfschiffahrt			
Ö.01.12: durchgängiger Einsatz von Niederflrbusen mit ausreichend Platz für Rollatoren u.ä.			
Betroffene Verkehrsarten:		Planungsstand:	Priorität:
-		Prüf- und Planungsauftrag	hoch prioritär
Profitierende Verkehrsarten:			Umsetzungshorizont:
ÖPNV			kurzfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
⇒ weitere Steigerung der Attraktivität des Stadtbusnetzes durch eine höhere Verständlichkeit und Schaffung von elbüberschreitenden Direktverbindungen			
⇒ Entlastung der Innenstadt vom Buslinienverkehr und damit Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit in der Innenstadt			
⇒ Erhöhung der Bedeutung des ZOB als Umsteigepunkt Bus/Bus und Bus/SPNV			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		sehr hoch	
Besonderer Beitrag zur:		Steigerung der Mobilitätsteilhabe	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		mittel	
Betriebskosten pro Jahr:		hoch	
Kostenträger:		Landkreis / Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Maßnahme Ö.03: Erforderliche Arbeiten an Hst.	
Eigentümer/Baulastträger:		OVPS / Landkreis / Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Landkreis / OVPS	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Stadtentwicklung	
zu beteiligende Dritte:		Landesdirektion Dresden	

Maßnahme Ö.02:		Beibehaltung der Elb-Fähren	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Umsetzungsauftrag	weiterer Bedarf	-
Profitierende Verkehrsarten:			
ÖPNV, Fußverkehr			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<div><div><div>– Erhaltung der Elbfähre Copitz als kurze Verbindung zwischen Alt-Copitz und Altstadt sowie in ihrer Zubringer-Funktion zur Elbschifffahrt</div><div>– Erhaltung der Elbfähre Birkwitz – Heidenau auf Grund mangelnder Alternativen im Umkreis</div></div><div><div>⇒ Erhaltung der Attraktivität des Elb-Parkplatzes auf Copitzer Seite</div><div>⇒ Vermeidung unnötiger Suchfahrten von Ortsunkundigen bei entsprechender Beschilderung der Elb-Parkplatzes</div><div>⇒ Erhaltung der Erreichbarkeit von Birkwitz und Graupa aus Richtung Heidenau und umgekehrt</div></div></div>			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		mittel	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		-	
Betriebskosten pro Jahr:		hoch	
Kostenträger:		OVPS / Landkreis	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		OVPS / Landkreis / Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Landkreis / OVPS	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Stadtentwicklung	
zu beteiligende Dritte:		-	

Maßnahme Ö.03:		Ausführung erforderlicher Arbeiten an Haltestellen	
Untermaßnahmen:			
Ö.03.01: Kategorisierung aller Haltestellen (Kategorie A, B und C), Vergleich Soll-Ist, schrittweise Anpassung der Haltestellen-Ausstattung und baulichen Ausgestaltung			
Ö.03.02: Bauliche Herstellung der fußläufigen Direktverbindung ZOB-Bahnhof			
Ö.03.03: Zusammenlegung der Haltestellen „Herderstraße“ und „Schillerstraße“ zur Haltestelle „Herderstraße“ (Copitz)			
Ö.03.04: Zusammenlegung der Haltestellen „Clara-Zetkin-Straße“ und „Rottwerndorfer Straße“ zur Haltestelle „Geschwister-Scholl-Straße“ (Südliche Innenstadt)			
Ö.03.05: Zusammenlegung der Haltestellen „Wehlener Straße“ und „Grauer Storch“ zur Haltestelle „Grauer Storch“ (Mockethal)			
Ö.03.06: Anfahrt der Haltestellen „Wesenitztschänke“ und „Äußere Pillnitzer Str.“ (Copitz) in beide Richtungen ermöglichen			
Ö.03.07: Anfahrt der Haltestelle „Seminarstraße“ (südliche Innenstadt) in beide Richtungen ermöglichen			
Ö.03.08: Anfahrt der Haltestellen „Am Schloß“ und „Lohengrinstraße“ (Graupa) in beide Richtungen ermöglichen			
Ö.03.09: Anfahrt der Haltestellen „An der Sandgrube“, „Abzw. Jessen“ und „W.-Hultsch-Heim“ (Jessen) in beide Richtungen ermöglichen			
Betroffene Verkehrsarten:		Planungsstand:	Priorität:
-		Prüf- und Planungsauftrag	prioritär
Profitierende Verkehrsarten:			Umsetzungshorizont:
ÖPNV			mittelfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
– Schaffung eines stadtweiten Ausstattungs- und Ausbaustandards an den Haltestellen			
⇒ schrittweise Steigerung der Barrierefreiheit im ÖPNV			
⇒ Erhöhung der Verständlichkeit des Stadtbussystems und Senkung der Zugangshemmnisse			
⇒ Verbesserung der Verknüpfung Bus/S-Bahn am Bahnhof Pirna			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		hoch	
Betriebskosten pro Jahr:		mittel	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Überarbeitung des Stadtbusnetzes (Maßnahme Ö.01)	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV / Landkreis Sächs. Schweiz-Osterzgebirge	

Maßnahme Ö.04:		Einrichtung von Busbevorrechtigungen an den Signalanlagen	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
MIV	Planungsauftrag	weiterer Bedarf	langfristig
Profitierende Verkehrsarten:			
ÖPNV			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<ul style="list-style-type: none">– Ertüchtigung der vorhandenen Signalanlagen auf den Linienwegen zur Beschleunigung der eintreffenden Busse (technische Rahmenbedingungen an Bord der Busse bereits gegeben)			
⇒ Steigerung der Fahrplanstabilität und damit der Attraktivität des Stadtbusnetzes			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		mittel	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig bis mittel	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna / LASuV	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		LASuV	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna / LASuV	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV, Polizei	

Maßnahme Ö.05:		Prüfung des verkehrlichen Nutzens des Haltepunkt Altstadt nach Realisierung der Schienen-Neubaustrecke Dresden-Prag	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Prüfauftrag	prioritär	Vision
Profitierende Verkehrsarten:			
ÖPNV			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<ul style="list-style-type: none">- Erarbeitung einer neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung bei Ausführung der Planungen zur Schienen-Neubaustrecke Dresden-Prag- in diesem Fall potenziell freie Kapazitäten auf der S-Bahn-Strecke zur Einrichtung eines weiteren S-Bahn-Haltes auf Höhe der Badergasse vorhanden			
⇒ Erleichterung des Zugangs von der S-Bahn zur Altstadt Pirna			
⇒ Steigerung der Attraktivität der Altstadt für Touristen und Kunden des Einzelhandels			

Maßnahme R.01:		Schaffung eines geschlossenen Radroutennetzes		
Untermaßnahmen:				
R.01.01: Abarbeitung und Fortschreibung der vorhandenen Prioritätenliste vom 26.03.2015 (kurz-, mittel-, langfristig) für Investitionen im Radverkehr auf Basis der Radverkehrskonzeption und den Radroutendefinitionen des VEP				
R.01.02: Vergleich Soll – Ist der Ausbaustandards und Ableitung von Detailmaßnahmen zur Schaffung eines geschlossenen Radwegenetzes				
R.01.03: Schaffung einer lückenlosen Wegweisung auf den Hauptradrouten				
R.01.04: Prüfung aller Einbahnstraßen im Stadtgebiet auf Eignung zur Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung (Ausnahme: Einbahnstraßen im Stadtbusnetz)				
R.01.05: Bau/Aufwertung der Direktverbindung Bahnhof – Elbradweg und entsprechende Beschilderung				
R.01.06: Kontaktaufnahme zu umliegenden Gemeinden zur Schaffung attraktiver Radrouten über Gemeindegrenzen hinweg				
Betroffene Verkehrsarten: MIV		Planungsstand: Prüf- und Planungsauftrag	Priorität: hoch prioritär	Umsetzungshorizont: kurzfristig
Profitierende Verkehrsarten: Radverkehr				
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:				
– Ableitung und Abarbeitung von Maßnahmen auf Basis der Vorgaben des VEP hinsichtlich des zu erreichenden Radroutenzielnetzes und der Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes				
– schrittweise Schaffung eines geschlossenen Radroutennetzes (Hauptradrouten und Routen des SachsenNetzRad zuerst)				
⇒ Steigerung der Attraktivität der Stadt für den Radverkehr (sowohl Alltags- als auch touristischer Radverkehr)				
⇒ Ermöglichen der Mobilitätsteilnahme von Menschen ohne eigenen Pkw				
⇒ Entlastung des Straßennetzes durch Verlagerung unnötiger Pkw-Fahrten auf kurzen Distanzen auf den Radverkehr				
Maßnahmeneffizienz:				
Beitrag zur Zielerreichung:		sehr hoch		
Besonderer Beitrag zur:		-		
Kosten und Finanzierung:				
Investitionskosten/Planungskosten:		hoch		
Betriebskosten pro Jahr:		mittel bis hoch		
Kostenträger:		Stadt Pirna		
Förderfähigkeit:		förderfähig		
Maßnahmenumsetzung:				
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Synergien zu den Maßnahmen K.01, K.03 (Kategorisierung des Straßennetzes) sowie F.01 (Lückenschlüsse im Fußwegenetz mittels Begrenzung zul. Geschwindigkeit)		
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna		
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna		
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Stadtentwicklung		
zu beteiligende Dritte:		LASuV, Landkreis, ADFC		

Maßnahme R.02:		Einrichtung eines Monitorings innerhalb festgelegter Intervalle	
Untermaßnahmen:			
R.02.01: Monitoring der bestehenden Radverkehrsanlagen hinsichtlich Regelkonformität und Sicherheit			
R.02.02: Monitoring der bestehenden Beschilderung der touristischen Radrouten des D-Netzes und des SachsenNetzRad (einschließlich der Routenführung SNR-Altstadt) sowie des Hauptradrouthenetzes hinsichtlich Lückenlosigkeit und Regelkonformität			
R.02.03: Monitoring der bestehenden Abstellanlagen hinsichtlich Kapazität und Ausstattung			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: Radverkehr	Planungsstand: Umsetzungsauftrag	Priorität: prioritär	Umsetzungshorizont: mittelfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: <ul style="list-style-type: none">- Erhaltung des bestehenden Radwegenetzes und Beschilderungssystems auf einem hohen Niveau- ggfs. Erweiterung der vorhandenen Stellplatzkapazität ⇒ Erhaltung der Attraktivität des Wegenetzes für den Radverkehr auf hohem Niveau und damit der Stadt Pirna für den Radverkehr insgesamt			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig	
Betriebskosten pro Jahr:		je nach weiterem Investitionsaufwand	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV, Landkreis, ADFC, Polizei	

Maßnahme R.03:		Ausführung erforderlicher Arbeiten an Radabstellanlagen	
Untermaßnahmen: R.03.01: Kategorisierung vorhandener und geplanter Abstellanlagen in Kategorie A, B oder C Überprüfung des (geplanten) Wetterschutzes und Beleuchtung gemäß den Vorgaben und ggfs. Anpassung der Anlagen R.03.02: Aufstellung von abschließbaren Gepäckboxen für Fahrradzubehör vorzugsweise an den vorhandenen bzw. noch zu errichtenden Abstellanlagen			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: Radverkehr	Planungsstand: Planungsauftrag	Priorität: weiterer Bedarf	Umsetzungshorizont: langfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: – Schaffung eines stadtweiten Ausstattungsstandards an Abstellanlagen für den Radverkehr – Einbeziehung von lokaler Wirtschaft, Bewohnern und weiteren Akteuren ⇒ aktive Förderung des Radverkehrs ⇒ Steigerung der Attraktivität der Stadt Pirna für den (touristischen) Radverkehr			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		mittel	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig bis mittel	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Synergien zur Maßnahme R.02.03 (Monitoring Abstellanlagen)	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna, Privatpersonen und lokale Wirtschaft	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna, Privatpersonen und lokale Wirtschaft	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		Privatpersonen und lokale Wirtschaft	

Maßnahme R.04:		Schaffung eines Bahnradweges im Gottleubatal zwischen Südvorstadt und Neundorf	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Prüfauftrag	weiterer Bedarf	Vision
Profitierende Verkehrsarten:			
Radverkehr			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
– Einigung mit der Deutschen Bahn über die Nachnutzung des ehemaligen Bahndammes entlang der Gottleuba zwischen Rottwerndorf und Neundorf als Rad- und Gehweg			
⇒ Schaffung eines für den Radtourismus interessanten Radweges im Gottleubatal auf einem Teilstück der Route II-35 (Tissaer Wände – Bastei) des SachsenNetzRad			

Maßnahme R.05:		Entschärfung von Gefahrenpunkten	
Untermaßnahmen: R.05.01: Ein- und Ausfahrt PEZ an der Rottwerndorfer Straße R.05.02: Knoten Äußere Pillnitzer Straße (S 167)/ Lindenallee (K 8713) R.05.03: Doppelknoten Äußere Pillnitzer Straße/Basteistraße/Radeberger Straße R.05.04: Einmündung Pillnitzer Straße in die Rudolf-Renner-Straße R.05.05: Einmündungen an der Königsteiner und Dresdner Straße (B 172)			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: Radverkehr	Planungsstand: Planungs- und Umsetzungsauftrag	Priorität: vordringliche r Bedarf	Umsetzungshorizont: unverzüglich
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: – Entschärfung der genannten Gefahrenstellen u.a. durch Schaffung ausreichender Sichtfenster, Anpassung der Radverkehrsführung und Verringerung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten ⇒ Erhöhung der Sicherheit von Radfahrern und damit Steigerung der Attraktivität der Stadt Pirna für den Radverkehr			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig bis mittel	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Synergien zu Maßnahme R.01 (Schaffung eines geschlossenen Radroutennetzes)	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV, ADFC, Polizei	

Maßnahme F.01:		Herstellung von Lückenschlüssen im Fußwegenetz	
Untermaßnahmen:			
F.01.01: Lückenschluss zwischen Sonnenstein und Cunnersdorf			
F.01.02: Lückenschluss zwischen Rottwerndorf und Südvorstadt			
F.01.03: Lückenschluss zwischen Neundorf und Rottwerndorf			
F.01.04: Lückenschluss an der Pratzschwitzer Straße			
F.01.05: Lückenschluss an der Kastanienallee zwischen Einmündung Borsbergstraße und Einmündung Professor-Gaßmeyer-Straße			
F.01.06: Lückenschluss an der Borsbergstraße			
F.01.07: Lückenschluss an der Radeberger Straße zwischen Gertrud-Eysoldt-Straße und Erlenweg			
F.01.08: Lückenschluss an der Grundstraße und der A.-Thiermann-Straße; alternativ: Beschränkung der Fahrgeschwindigkeiten auf < 30 km/h			
F.01.09: Lückenschluss an der Straße Am Rundling, alternativ: Beschränkung der Fahrgeschwindigkeiten auf < 30 km/h			
F.01.10: Lückenschluss an der Postaer Straße und in Oberposta; alternativ: Beschränkung der Fahrgeschwindigkeiten auf < 30 km/h			
F.01.11: Lückenschluss zwischen Kaufland und Ortslage Mockethal entlang der Wehlener Straße (K 8710)			
Betroffene Verkehrsarten: MIV (teilweise) Profitierende Verkehrsarten: Fußgängerverkehr	Planungsstand: Prüf- und Planungsauftrag	Priorität: prioritär	Umsetzungshorizont: mittelfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: ⇒ Schaffung von attraktiven Direktverbindungen für den Fußverkehr ⇒ Steigerung der Attraktivität des Fußwegenetzes und Erhöhung der Möglichkeit, kurze Wege zu Fuß zurück zu legen; damit Förderung der Nahmobilität			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		hoch	
Betriebskosten pro Jahr:		bei Realisierung aller Untermaßnahmen: mittel bis hoch	
Kostenträger:		Stadt Pirna / LASuV / Landkreis	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		Synergien zu Maßnahmen im Radwegenetz (z.B. R.01) und zur Verkehrsberuhigung (K.01)	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna / LASuV / Landkreis	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna / LASuV / Landkreis	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		-	

Maßnahme F.02:		Einrichtung eines Monitorings des Fußwegenetzes innerhalb festgelegter Intervalle	
Untermaßnahmen:			
F.02.01: Monitoring des vorhandenen Fußwegenetzes hinsichtlich baulicher Mängel, Einhaltung der erforderlichen Nutzbreiten und des Bedarfs zusätzlicher Querungen gemäß EFA			
F.02.02: Monitoring der vorhandenen Querungsanlagen auf ihre Eignung und die Einhaltung der erforderlichen Sichtfenster gemäß EFA			
F.02.03: Monitoring der Beschilderung hinsichtlich Lückenlosigkeit und Einheitlichkeit			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Umsetzungsauftrag	weiterer Bedarf	langfristig
Profitierende Verkehrsarten:			
Fußgängerverkehr			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<ul style="list-style-type: none">- Erhaltung eines Mindeststandards im Fußwegenetzes und bei den Beschilderungssystemen- ggfs. Errichtung weiterer Querungsstellen bei Bedarf (hohe Zahl querender Fußgänger bei gleichzeitig hohem Verkehrsaufkommen auf dem betreffenden Straßenzug)- Einbeziehung von Bürgerhinweisen			
⇒ Erhaltung der Attraktivität des Wegenetzes für den Fußverkehr auf hohem Niveau und damit Förderung der Nahmobilität			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		mittel	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig	
Betriebskosten pro Jahr:		je nach weiterem Investitionsaufwand	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV, Landkreis Sächs. Schweiz-Ostergebirge	

Maßnahme F.03:		Erneuerung von Gehwegoberflächen	
Untermaßnahmen:			
F.03.01: Erneuerung des Gehweges an der Breite Straße			
F.03.02: Erneuerung des Gehweges an der Maxim-Gorki-Straße			
F.03.03: Erneuerung des Gehweges an der Einsteinstraße			
F.03.04: Erneuerung des Gehweges an der Seminarstraße zwischen Rottwerndorfer Straße und Geschwister-Scholl-Straße			
F.03.05: Erneuerung des Gehweges an der Rottwerndorfer Straße im Bereich Autowerkstatt und zwischen Rote Kaserne und J.-S.-Bach-Straße			
F.03.06: Erneuerung des Gehweges an der Schandauer Straße zwischen Bergstraße und Rosenstraße			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: Fußverkehr	Planungsstand: Planungs- und Umsetzungsauftrag	Priorität: weiterer Bedarf	Umsetzungshorizont: langfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: ⇒ Erhaltung der Attraktivität des Wegenetzes für den Fußverkehr und damit Förderung der Nahmobilität			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		mittel	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		hoch	
Betriebskosten pro Jahr:		-	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau	
zu beteiligende Dritte:		LASuV	

Maßnahme F.04:		Umgestaltung Dohnaischer Platz und Breite Straße	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
MIV	Planungsauftrag	prioritär	mittelfristig
Profitierende Verkehrsarten:			
Fußverkehr, ÖPNV			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<ul style="list-style-type: none">– Umgestaltung des Platzes und des Haltestellenbereiches auf der Breite Straße unter Beachtung der Belange des ÖPNV und des Radverkehrs sowie unter besonderer Beachtung der Belange des Fußverkehrs– Eingliederung der durch den Neubau des Scheunenhofcenters neu entstehenden Fußwegeachsen von und zur Altstadt und zur Gartenstraße– Schaffung übersichtlicher Verkehrsführungen und Erhöhung der Sicherheit von Fußgängern			
⇒ Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Dohnaischen Platz			
⇒ aktive Förderung des Fußverkehrs			

Maßnahme F.05:		Schaffung einer Aufstiegshilfe zum Sonnenstein	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Prüfauftrag	prioritär	Vision
Profitierende Verkehrsarten:			
Fußverkehr			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
– genaue Abwägung der Vor- und Nachteile einer Aufstiegshilfe bei Weiterführung des Vorhabens durch einen Investor oder die Stadt Pirna selbst			
⇒ Erleichterung bei der Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Altstadt und Sonnenstein			

Maßnahme M.01:		Steigerung der Nutzungshäufigkeit des Umweltverbundes durch Verwaltungsangestellte und Angestellte der städtischen Tochtergesellschaften	
Untermaßnahmen: M.01.01: Einführung von Jobtickets M.01.02: Bereitstellung von übertragbaren Zeitkarten für Dienstfahrten M.01.03: Bereitstellung diebstahlsicherer und wettergeschützter Radabstellplätze M.01.04: Änderung der Dienstanweisungen für Dienstreisen M.01.05: Unterbindung Nutzung der Sonderparkausweise außerhalb von Dienstfahrten M.01.06: Anschaffung von E-Bikes und Diensträdern (bereits z.T. erfolgt)			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr	Planungsstand: Planungs- und Umsetzungsauftrag	Priorität: weiterer Bedarf	Umsetzungshorizont: langfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: ⇒ Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens der städtischen Angestellten ⇒ Nutzung der Vorbildfunktion der Stadt Pirna ⇒ Verbesserung des verkehrlichen „Images“ der Stadt Pirna			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		mittel	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig bis mittel	
Kostenträger:		Stadt Pirna / Stadttöchter (u.a. Stadtwerke Pirna)	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna / städtische Tochtergesellschaften	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Bau, Fachgruppe Zentrale Steuerung	
zu beteiligende Dritte:		-	

Maßnahme M.02:		Kooperation der OVPS mit Veranstaltern	
Untermaßnahmen:			
M.02.01: Bereitstellung eines zusätzlichen Fahrtenangebotes im ÖV			
M.02.02: Einrichtung von Kombitickets (Eintrittskarten, mit denen der ÖV vor und nach der Veranstaltung genutzt werden kann)			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Umsetzungsauftrag	weiterer Bedarf	langfristig
Profitierende Verkehrsarten:			
ÖPNV			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
⇒ Senkung von Zugangshemmnissen zum ÖPNV			
⇒ Förderung der ÖPNV-Nutzung durch Gäste von Veranstaltungen			
⇒ Reduzierung des Kfz-Verkehrs insgesamt und im Umkreis der Veranstaltungsorte			

Maßnahme M.03:		Aufgreifen technischer Trends und gesellschaftlicher sowie wissenschaftlicher Entwicklungen	
Untermaßnahmen:			
M.03.01: Anwerben weiterer CarSharing-Anbieter durch Bereitstellung kommunaler Flächen und weitere organisatorische Erleichterungen			
M.03.02: Anwerben von Leihfahrradanbietern (z.B. Call a Bike der DB)			
M.03.03: Unterstützung von Anbietern kontaktfreier Bezahlungsmöglichkeiten, die verkehrsmittel- übergreifend genutzt werden können			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr, CarSharing	Planungsstand: Planungs- und Umsetzungsauftrag	Priorität: prioritär	Umsetzungshorizont: mittelfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: <ul style="list-style-type: none">- Steigerung der Attraktivität der Stadt Pirna für CarSharing-Anbieter durch Zurverfügungstellung kommunaler Flächen für die kostenlose Fahrzeugabstellung- Ermöglichen entweder des kostenlosen zeitlich begrenzten Parkens von CarSharing- Fahrzeugen auf Anwohner-Parkplätzen oder der Einfahrt in die Fußgängerzone für eine begrenzte Auswahl an CarSharing-Fahrzeugen (z.B. durch Kopplung eines „Pollerchips“ an den Fahrzeugschlüssel)- Vermeidung von Konkurrenzen zum bestehenden Fahrradparkhaus durch Einbeziehung des Parkhaus-Betreibers in das Anwerben eines größeren Leihfahrradanbieters <p>⇒ Steigerung der Attraktivität alternativer Mobilitätsformen gegenüber dem klassischen MIV</p> <p>⇒ Entfall des Rückgabezwangs von Leihfahrrädern am Verleihort</p> <p>⇒ Verbesserung des verkehrlichen „Images“ der Stadt Pirna</p>			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig bis mittel	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Stadtentwicklung	
zu beteiligende Dritte:		CarSharing-Anbieter, Fahrradparkhaus-Betreiber und weitere private Interessenten	

Maßnahme M.04:		Einrichtung eines Managementsystems zur vollumfassenden Information aller Bevölkerungsteile zum nutzbaren Mobilitätsangebot	
Untermaßnahmen:			
M.04.01: Einführung regelmäßiger Informationsveranstaltungen an Schulen, Betrieben und öffentlichen Einrichtungen			
M.04.02: Durchführung von Aktionstagen mit Bezug zur Mobilität			
M.04.03: aktives Informationsmanagement zu Veränderungen im städtischen Verkehrssystem (z.B. vor und während der Änderung der Stellplatzbewirtschaftung im Innenstadtbereich)			
M.04.04: Bereitstellung umfangreicher Mobilitätsinformationen für (potenzielle) Neubürger der Stadt Pirna			
Betroffene Verkehrsarten: - Profitierende Verkehrsarten: ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr	Planungsstand: Planungs- und Umsetzungsauftrag	Priorität: hoch prioritär	Umsetzungshorizont: kurzfristig
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel: ⇒ Erreichen einer weitreichenden Kenntnis der Pirnaer Bevölkerung über die Mobilitätsangebote im Stadtgebiet ⇒ Förderung einer „bewussten Mobilität“ ⇒ Steigerung der Attraktivität des öffentlichen und des nicht motorisierten Verkehrs			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		sehr hoch	
Besonderer Beitrag zur:		Steigerung der Mobilitätsteilhabe	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig	
Betriebskosten pro Jahr:		mittel	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		-	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachdienst Öffentlichkeitsarbeit	
zu beteiligende Dritte:		lokale Wirtschaft, OVPS, Schulen, öffentliche Einrichtungen, VVO	

Maßnahme M.05:		Entwicklung zur Stadt der kurzen Wege	
Untermaßnahmen:			
M.05.01: Vermeidung weiterer Wohnungsbau- und Einzelhandelsflächen in Stadtrandlage			
M.05.02: Attraktivierung innenstadtnaher Wohnungsstandorte			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Umsetzungsauftrag	prioritär	mittelfristig
Profitierende Verkehrsarten:			
ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
<ul style="list-style-type: none">– Einführung der städtebaulichen Prämisse „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“– Förderung einer positiven Innenstadtentwicklung durch Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Verbesserung des Hochwasserschutzes, Befreiung von der Stellplatzpflicht für Wohnungsbaustandorte nach Änderung der sächsischen Bauordnung– Bewerben innenstadtnahen Wohnens durch die Stadt			
⇒ Stärkung der Nahmobilität und des ÖPNV durch die städtebauliche Entwicklung Pirnas zur „Stadt der kurzen Wege“			
⇒ Senkung der zukünftigen Unterhaltungs- und Betriebskosten für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastrukturen zur Gewährleistung der Mobilitätsteilhabe			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		hoch	
Besonderer Beitrag zur:		Erhöhung der Mobilitätsteilhabe und der Umweltverträglichkeit des Verkehrs	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig	
Betriebskosten pro Jahr:		niedrig	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		nicht förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		Stadt Pirna	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Stadtentwicklung	
zu beteiligende Dritte:		-	

Maßnahme M.06:		Benennung eines Mobilitätsbeauftragten bzw. Schaffung einer entsprechenden Stelle in der Stadtverwaltung	
Untermaßnahmen:			
-			
Betroffene Verkehrsarten:	Planungsstand:	Priorität:	Umsetzungshorizont:
-	Umsetzungsauftrag	vordringliche r Bedarf	unverzüglich
Profitierende Verkehrsarten:			
ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr			
Kurzbeschreibung und Umsetzungsziel:			
Hauptaufgaben des Mobilitätsbeauftragten:			
<ul style="list-style-type: none">- Einrichtung und Kontrolle des verkehrsmittelübergreifenden Monitoringsystems,- Koordinierung und Kontrolle der Ausführung der im Verkehrs- und im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen,- Informationsmanagement in Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Pirna,- Vertretung der Thematik Mobilität in der Bauleitplanung und bei Planungen Dritter			
⇒ stärkere Verknüpfung der Verkehrs- mit der Stadtplanung,			
⇒ Schaffung einer Kontrollinstanz, durch die von den Leitlinien abweichende Tendenzen frühzeitig erkannt werden können			
⇒ Schaffung einer Stelle, welche als Bindeglied zwischen dem Stadtrat und den einzelnen Fachgruppen der Stadtverwaltung fungiert			
Maßnahmeneffizienz:			
Beitrag zur Zielerreichung:		-	
Besonderer Beitrag zur:		-	
Kosten und Finanzierung:			
Investitionskosten/Planungskosten:		niedrig	
Betriebskosten pro Jahr:		mittel	
Kostenträger:		Stadt Pirna	
Förderfähigkeit:		förderfähig	
Maßnahmenumsetzung:			
Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen:		-	
Eigentümer/Baulastträger:		-	
Verantwortlichkeit:		Stadt Pirna	
verantwortliche städtische Fachämter:		Fachgruppe Stadtentwicklung	
zu beteiligende Dritte:		-	