

RADVERKEHRSKONZEPTION DER STADT PIRNA

Fertigung
zur Beschlussfassung
Stadtrat am 08.07.2008

Aufgestellt:

**INGENIEURBÜRO
ULRICH KARSCH**
BERGSTRASSE 11 Fon: 03501 7925 -0
01796 PIRNA

Pirna, den 30.06.2008

Radverkehrskonzeption der Stadt Pirna

1. Vorbemerkung	4
2. Grundlagenermittlung	5
2.1. Tangierende Konzeptionen	5
2.2. Zusammenstellung Planungsabsichten	5
2.3. Unfallgeschehen	10
3. Analyse und Bedarfermittlung	11
3.1. Lochmühlenweg über Bonnewitzer Straße bis Liebethal	11
a. Bereich Lochmühlenweg	11
b. Bereich zwischen Ortsgrenze Bonnewitz und Ortsgrenze Liebethal	11
3.2. Liebethal in Richtung Wesenitztal	11
3.3. Radeberger Straße über Altjessen bis Liebethal	12
3.4. K 8713 von Birkwitz bis Äußere Pillnitzer Straße	12
3.5. Waldstraße über Birkwitzer Straße bis Äußere Pillnitzer Straße	12
a. Bereich zwischen Ortsgrenze Pratzschwitz und Kiesstraße	12
3.6. Geh- und Radweg Am See, Waldstraße bis Sportplatz Birkwitz südlich	13
3.7. Zum Wesenitzbogen	13
3.8. Prof.- Roßmäßler- Straße von Kiesstraße bis Otto- Grotewohl- Straße	13
3.9. Am Steingärtchen Pratzschwitz bis Waldstraße	13
3.10. Pratzschwitzer Straße von Rudolf- Renner-Straße bis TU- Gebäude	14
3.11. Elbradweg Seite: Pirna Copitz bis Grundstraße Posta	14
a. Kreuzungsbereich Grundstraße und Elbradweg	14
3.12. Elbradweg Seite: Pirna Altstadt	15
3.13. Brückenstraße von Elbradweg	15
3.14. Heidenauer Straße und Fabrikstraße	16
3.15. Glashüttenstraße und Kahrenweg	16
3.16. Am Hausberg	16
3.17. Äußere Kohlbergstraße bis B172	17
3.18. Schlängelbachweg	17
3.19. Waschhausweg	17
3.20. Geh- und Radweg Pirna Süd bis Rudolf-Breitscheid-Straße	17
3.21. Postweg von Dippoldiswalder Straße zur Zehistaer Straße (Penny-Markt)	17
a. Bereich Zehistaer Straße hinter Penny-Markt	18
3.22. von Waschhausweg über Zehistaer Straße zur Rottwerndorfer Straße	18

a.	Bereich zwischen Mühlenstraße und Zehistaer Straße	19
3.23.	Walter-Schmiedel-Weg und Seidewitzer Straße	19
3.24.	Altstadtroute	19
3.25.	Gehweg parallel zur Lohengrinstraße	19
3.26.	Lindenallee bis Lochmühlenweg	20
3.27.	Äußere Pillnitzer Straße	20
3.28.	Basteistraße	21
3.29.	Lohmener Straße von Basteistraße bis Zatzschke	21
a.	Bereich zwischen Kaufland Tankstelle und Zatzschke	21
3.30.	Rudolf- Renner- Straße	21
3.31.	Pillnitzer Straße von Hauptstraße bis Rudolf-Renner-Straße	22
3.32.	Sachsenbrücke	22
3.33.	Stadtbrücke Bahnhofstraße bis Hauptstraße	22
3.34.	Maxim-Gorki-Straße und Bahnhofstraße	22
3.35.	B172 von Heidenauer Straße bis zur Ortsgrenze	23
3.36.	B172 – Breite Straße bis Fabrikstraße	23
3.37.	Dippoldiswalder Straße B172 bis Postweg	23
3.38.	Einsteinstraße	24
3.39.	Clara- Zetkin- Straße	24
a.	Bereich vor ATU	24
3.40.	Zehistaer Straße - Liebstädter Straße	25
3.41.	Rottwerndorfer Straße Pirna bis Johann-Sebastian-Bach-Straße	25
a.	Bereich zwischen THW und Siedlung Südvorstadt	26
b.	Bereich Siedlung Südvorstadt bis Johann-Sebastian-Bach-Straße	26
3.42.	Pratzschwitzer Straße (Sportplatz Birkwitz)- Söbrigener Straße	27
3.43.	von Prof.- Roßmäßler- Straße über O.- Gedlich- Straße, Söbrigener Weg zur Äußeren Pillnitzer Straße	27
3.44.	Geh- und Radweg, Sportplatz Birkwitz bis Waldstraße nördlich	27
3.45.	Kiesstraße	27
3.46.	Hauptstraße - Lohmener Straße - Wehlener Straße	28
a.	Bereich Wehlener Straße und Herrenleithe	28
3.47.	Elbradweg: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante A	28
a.	Bereich zwischen TU Gebäude und Ortsgrenze Pratzschwitz	29
3.48.	Elbradweg: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante B	29
a.	Bereich zwischen Fähre Copitz und Stadtbrücke	29
3.49.	Geh- Radweg von Aral bis Audi/VW AH B172	29

3.50. Zehistaer Straße von Rottwerndorfer Str. bis ehemalige Bahntrasse	29
a. Bereich zwischen ehemaliger Bahntrasse und Kreuzung	30
3.51. Struppener Straße - B172 - zur Bergstraße	30
a. Bereich zwischen Krietzschwitzer Straße und Bergstraße	30
3.52. Radweg auf der ehemaligen DB- Trasse Rottwerndorf	31
3.53. Berggießhübeler Straße - Dohma	31
3.54. zusätzlicher Radweg zwischen Bonnewitz und Jessen	32
3.55. zusätzlicher Radweg Liebenthal in Richtung Wünschendorf	32
3.56. zusätzlicher Radweg zwischen Graupa und Jessen	32
3.57. zusätzlicher Radweg Bernhardt-Muth-Straße bis Wehlener Straße	32
3.58. zusätzliche Beschilderung Innenstadt	33
3.59. zusätzlicher Radweg Kastanienallee	33
3.60. zusätzliche Verbindung Dresden Oberpoyritz	33
3.61. Alternativ- Route zur Struppener Straße	33
3.62. zusätzliche Verbindung Lindengrundstraße und Weinbergweg	34
3.63. zusätzliche Verbindung Zaschendorfer Straße Schönfelder Hochland	34
4. Bewertung	35
4.1. Bewertung der Radwege	35
4.2. Kostenübersicht	40
5. Schlussbemerkung	42

Anlage 1 – Unfallstatistik Pirna für Radfahrer 2007

Anlage 2 – Kostenschätzung (nur in der Langfassung vorhanden)

Übersichtsplan Ü1 Pirna rechtselbig

Übersichtsplan Ü2 Pirna linkselbig

1. Vorbemerkung

Mit dem Beschluss des Stadtrates Pirna (BVL-06/0319-60.3-1) vom 12.12.2006 wurde der in der Beschlussvorlage dargestellte Radwegebestand sowie der aufgezeigte Radwegebedarf bzw. Planungsabsichten innerhalb der Ortsgrenzen von Pirna beschlossen. Dies stellt die Grundlage für die Erarbeitung einer Radverkehrskonzeption dar.

Die Erstellung dieser Radverkehrskonzeption der Stadt Pirna erfolgt aufbauend und fortführend auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pirna, 1992 aufgestellt und von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen, der ersten Fortschreibung 1997 und des Innenstadtkonzeptes, welches am 18.12.2001 durch den Stadtrat beschlossen wurde.

Grundsätzlich ist die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 (Kabinettsbeschluss am 08.11.2005) bei der Bearbeitung zu beachten.

Weitere wesentlich zu beachtende Grundlagen stellen sämtliche in den, an die Stadt Pirna angrenzenden, Städten und Gemeinden sowie im Landkreis Sächsische Schweiz erstellten Radverkehrskonzepte bzw. Radwegeplanungen dar.

Darüber hinaus sind die für Radverkehrsanlagen und verkehrsplanerische Belange geltenden Vorschriften und Richtlinien zu beachten.

Ausgehend von der Tatsache, dass sich das Radfahren immer größerer Beliebtheit erfreut, sowohl im radtouristischen Bereich als auch in der alltäglichen Nutzung, gilt es das Fahrrad als Verkehrsträger stärker in die Verkehrsplanung zu integrieren.

Ziele der Radverkehrskonzeption sind deshalb:

- Entwicklung eines lückenlosen Radwegenetzes in der Stadt Pirna, bestehend aus einem System von Radwegen (selbstständig oder straßenbegleitend), Radfahrstreifen sowie Radrouten auf öffentlichen Straßen und Wegen
- Verknüpfung des Radwegenetzes mit den vorhandenen überörtlichen, touristischen Radrouten und Fortschreibung des touristischen Radroutennetzes, soweit die Stadt Pirna tangiert wird
- Verknüpfung mit dem Radwegenetz des Umfeldes der Stadt Pirna
- Verknüpfung mit den Schnittstellen des ÖPNV
- Schaffung eines Systems aus Infrastruktur- und Dienstleistungsangeboten rund ums Fahrrad (Abstellanlagen, Reparaturservice, Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit u.v.m.)

und somit:

- Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel
- Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer
- Verbesserung der Leichtigkeit bei der Nutzung des Radwegenetzes
- Stärkung des Radtourismus, als Teil der Tourismuswirtschaft
- Steigerung der Motivation, das Fahrrad anstatt das Auto für die Mobilität zu nutzen

2. Grundlagenermittlung

2.1. Tangierende Konzeptionen

Zur Erstellung der Radverkehrskonzeption wurden die folgenden Städte, Gemeinden und Konzeptionen beachtet und eingearbeitet:

- Landeshauptstadt Dresden
- Stadt Heidenau
- Gemeinde Struppen (Radweg an der Struppener Straße)
- Ortsteil Graupa und Birkwitz / Pratzschwitz
- Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen
- Stadt Umland Region Dresden
- Bike Arena Sächsische Schweiz
- Straßenbauamt Meißen-Dresden
- Verkehrsentwicklung Innenstadt Pirna

2.2. Zusammenstellung Planungsabsichten

Radverkehrskonzeption Stadt Pirna	überschneidende Konzeptionen	Gemeinsamkeiten	Unterschiede
1 Lochmühlenweg über Bonnewitzer Straße bis Liebenthal	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 48 Bestandteil touristischer Radroute	Streckenführung in Bonnewitz und Graupa
	Ortsteil Graupa	Fernradweg Mittellandroute zwischen Graupa und Bonnewitz	
	Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 5	
-	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen		Einsatzgrenze der Straße erreicht oder überschritten
	Ortsteil Graupa		Radweg zwischen Bonnewitz und Jessen (S177)
2 Liebenthal in Richtung Wesenitztal	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 48 Bestandteil touristischer Radroute	
	Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 6 / 7	
	Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 5	
-	Bike Arena Sächsische Schweiz		Liebenthal - Straße Richtung Wünschendorf
3 Radeberger Straße über Altjessen bis Liebenthal	Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 6 / 18	
-	Bike Arena Sächsische Schweiz		Streckenführung zwischen Graupa und Altjessen

4	K 8713 von Birkwitz bis Äußere Pillnitzer Straße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 48	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 7	
		Stadt Umland Region Dresden	Variante der Route 5 - Graupaer Straße	
5	Waldstraße über Birkwitzer Straße bis Äußere Pillnitzer Straße	Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 6 / 18	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 5	
6	Geh- und Radweg Am See südlich, Waldstraße bis Sportplatz Birkwitz	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Radfernweg 1	Streckenführung Bereich zwischen Waldstraße und Am Steingärtchen
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3	Streckenführung über Pratzschwitzer Straße
		Stadt Umland Region Dresden	Variante der Route 5	
7	Zum Wesenitzbogen	-		
8	Prof.- Roßmäßler-Straße von Kiesstraße bis Otto- Grotewohl-Straße	-		
9	Am Steingärtchen Pratzschwitz bis Waldstraße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Radfernweg 1	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3 / 6 / 18	Streckenführung über Pratzschwitzer Straße
10	Pratzschwitzer Straße von Rudolf-Rennerstraße bis Borsbergblick	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Radfernweg 1 Bestandteil touristischer Radroute	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3 / 6 / 18	
11	Elbradweg Seite: Pirna Copitz Grundstraße Posta	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Radfernweg 1	
12	Elbradweg Seite: Pirna Altstadt	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Radfernweg 1	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 7	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 9 / 10 Bereich Heidenau - Pirna	
		Stadt Heidenau	Anschluss des Radweges	
		Verkehrsentwicklung Pirna Innenstadtkonzept	Streckenführung	
13	Brückenstraße von Elbradweg	-		
14	Heidenauer Straße und Fabrikstraße	-		
15	Glashüttenstraße und Kahrenweg	-		
16	Am Hausberg	-		
17	Äußere Kohlbergstraße bis B172	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 49	Streckenführung zwischen B172 und Dippoldiswalder Straße
18	Schlängelbachweg	-		
19	Waschhausweg	-		

20	Geh- und Radweg Pirna Süd bis Rudolf- Breitscheid-Straße	-		
21	Postweg von Dippoldiswalder Straße zur Zehistaer Straße (Penny-Markt)	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 49 im Bereich Kohlbergstraße bis Zehistaer Straße (Penny-Markt)	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 5	
22	von Waschhausweg über Zehistaer Straße zur Rottwerndorfer Straße	-		
23	Walter-Schmiedel-Weg - Seidewitzer Straße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 49	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 9 im Bereich Walter-Schmiedel-Weg	Streckenführung in Richtung Seidewitztal
24	Altstadtroute	-		
	-	Verkehrsentwicklung Pirna Innenstadtkonzept		Hauptachsen Radverkehr: Dr.-W.-Külz-Straße R.-Koch-Straße Grohmannstraße Gartenstraße R.-Luxemburg-Straße
25	Gehweg parallel zur Lohengrinstraße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 48	Streckenführung in Graupa
26	Lindenallee bis Lochmühlenweg	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 48 Bestandteil touristischer Radroute	
		Gemeinde Graupa	Fernradweg Bayreuth - Zittau zwischen Graupa und Bonnewitz	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 5	
	-	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen		Einsatzgrenze der Kastanienallee erreicht oder überschritten
27	Äußere Pillnitzer Straße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Bestandteil touristischer Radroute	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 5	
28	Basteistraße	-		
29	Lohmener Straße von Basteistraße bis Zatzschke	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Einsatzgrenze der Lohmener Straße erreicht oder überschritten	
30	Rudolf- Renner- Straße	-		
31	Pillnitzer Straße von Hauptstraße bis BSZ	-		
32	Sachsenbrücke	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 49	
33	Brücke Brückenstraße - Hauptstraße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 35	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3	
		Verkehrsentwicklung Pirna Innenstadtkonzept	Streckenführung	

34	Maxim-Gorki-Straße und Bahnhofstraße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 35	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 9	
		Verkehrsentwicklung Pirna Innenstadtkonzept		Streckenführung über R.-Luxemburg-Straße
35	B172 von Heidenauer Straße bis Pechhüttenstraße	Stadt Heidenau	Anschluss des Radweges	
36	B172 Breite Straße bis Fabrikstraße	Verkehrsentwicklung Pirna Innenstadtkonzept	Streckenführung	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3 bis Maxim-Gorki-Straße	
37	Dippolswalder Straße B172 bis Postweg	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 45	Streckenführung Radverkehrskon. Pirna nur bis Postweg
		Stadt Heidenau	Anschluss des Radweges	Streckenführung Radverkehrskon. Pirna nur bis Postweg
38	Einsteinstraße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 35	
39	Clara- Zetkin-Straße	Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3	Route ggf. über Einsteinstraße führen
40	Zehistaer Straße - Liebstädter Straße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 49	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 9	Richtung Seidewitztal
41	Rottwerndorfer Straße Pirna bis Johann-Sebastian-Bach-Straße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 35	Streckenführung Radverkehrskon. Pirna nur bis S.-Bach-Straße
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3	Streckenführung Radverkehrskon. Pirna nur bis S.-Bach-Straße
42	Pratzschwitzer Straße (Sportplatz Birkwitz)- Söbringener Straße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Radfernweg 1 Bestandteil touristischer Radroute	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3	
		Stadt Umland Region Dresden	Streckenführung Route 5	
43	von Prof.- Roßmäßler-Straße über Otto-Gedlich- Straße, Söbringener Weg zur Äußeren Pillnitzer Straße	-		
44	Geh- und Radweg nördlich, Sportplatz Birkwitz bis Waldstraße	-		
45	Kiesstraße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 49 als Anbindung an die Sachsenbrücke	
46	Hauptstraße - Lohmener Straße - Wehlener Straße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 35 Bereich Straße am Kratzbach besonders zu schützende Verkehrsteilnehmer Bereich Lohmener- und Wehlener Straße	Regionale Hauptroute 35 Bereich Grundstraße
		Bike Arena Sächsische Schweiz		Streckenführung Route 18 über Grundstraße auf der Wehlener Straße nach Dorf Wehlen

		Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen		Regionale Hauptroute 35 Bereich Grundstraße
		Bike Arena Sächsische Schweiz		Streckenführung Route 18 Bereich Grundstraße
47	Elbradweg Seite: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante A	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Radfernweg 1 Bestandteil touristischer Radroute	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3 / 6 / 18	
48	Elbradweg Seite: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante B	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Radfernweg 1 Bestandteil touristischer Radroute	
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3 / 6 / 18	
49	Geh- Radweg von Aral bis Audi/VW AH B172	-		
50	Zehistaer Straße von Rottwerndorfer Str. bis Kohlbergstraße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 35	
51	Struppener Straße - B172 - zur Bergstraße	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Außerorts ist die Radverkehrssicherheit zu erhöhen	
		Gemeinde Struppen	Radweg zwischen Pirna und Struppen	
			Anbindung Krankenhaus	ggf. Anbindung LRA im Schloss
52	Geh- und Radweg auf DB- Trasse von B172 über Dippoldiswalder Straße, Zehistaer Straße zur Rottwerndorfer Straße - Neundorf	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	Regionale Hauptroute 35	in Pirna andere Streckenführung
		Bike Arena Sächsische Schweiz	Streckenführung Route 3	in Pirna andere Streckenführung in Neundorf Richtung Krietzschwitz
53	Berggießhübeler Straße - Dohma	Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen	besonders zu schützende Verkehrsteilnehmer Bereich Berggießhübeler Straße	

2.3. Unfallgeschehen

Durch das Polizeirevier Pirna wurde die Unfallstatistik 2007 von Pirna für den Radverkehr in Form von Lageplanausschnitten, die in der Anlage 1 dargestellt sind, bereitgestellt.

Demnach ereigneten sich im Bereich der Stadt Pirna 91 Verkehrsunfälle mit Radfahrern, dabei wurden im Jahr 2007 19 Personen schwer- und 62 leichtverletzt. Weiterhin ergibt sich daraus, dass keine örtlichen oder zeitlichen Schwerpunkte vorhanden sind. Unfallhäufungen treten nur am Knotenpunkt Hauptstraße / Fährstraße und bei Strecken mit separater Radwegführung auf. Hier ist die B172 Königsteiner Straße - Dresdner Straße, Äußerer Pillnitzer Straße und Rudolf- Renner- Straße zu nennen, wobei es sich überwiegend um Einbiegeunfälle handelt. Dies bestätigt die allgemein gültige Erkenntnis, dass zwar die subjektive Sicherheit der Radfahrer auf separat geführten Radwegen größer ist, jedoch an Einmündungen und Kreuzungen erhöhtes Konfliktpotenzial existiert, da hier die Radfahrer von einbiegenden oder kreuzenden Kraftfahrern oft nicht oder nicht rechtzeitig beachtet werden. Außerdem kann man aus dieser Auswertung auch erkennen, dass die gängige Praxis, an wenig oder nur mäßig befahrenen Straßen keine separate Radwegführung vorzusehen, richtig ist. Hier ist in aller Regel ein geordnetes Neben- und Miteinander zwischen Rad- und Kraftfahrern zu beobachten, was in Verbindung mit der auf solchen Innerortstraßen meist angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h , wenig Konfliktpotenzial birgt.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass eine Reihe von Unfällen durch das Fehlverhalten von Radfahrern zurück zu führen ist. (Benutzung von Gehwegen oder Radwegen in Gegenrichtung; Fahren ohne Licht und Fahren unter Alkoholeinwirkung).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich aus der Unfallauswertung kein akuter Handlungsbedarf für die Radverkehrskonzeption ableiten lässt.

3. Analyse und Bedarfermittlung

Die Nummerierung der Radverkehrsverbindung wurde aus der Bestandsaufnahme vom 26.11.2007 übernommen. Alle Radwege sind in den Übersichtsplänen Ü1 und Ü2 dargestellt.

3.1. Lochmühlenweg über Bonnewitzer Straße bis Liebenthal

Der Radweg befindet sich auf separaten und wenig befahrenen Straßen und Wegen. Die Verkehrsfläche ist in einem befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesen Bereichen keine kurzfristige bauliche Veränderung für den Fahrradverkehr nötig.

Konfliktpunkte

- Radweg führt in Bonnewitz über eine Einbahnstraße

Lösungen

- Beschilderung ändern
Einbahnstraße in beide Richtungen für
Fahrradfahrer frei geben

Der Konfliktpunkt kann mit geringem Einsatz kurzfristig behoben werden.

a. Bereich Lochmühlenweg

In diesem Bereich sind keine Veränderung nötig, da sich der separat geführte Radweg in einem guten Zustand befindet.

b. Bereich zwischen Ortsgrenze Bonnewitz und Ortsgrenze Liebenthal

In diesem Bereich befindet sich die Streckenführung auf einem Feldweg, der in einem sehr schlechten baulichen Zustand ist. Auf Grund der fehlenden Sicherheit für Radfahrer durch den schlechten Zustand wird eine Decklagenerneuerung empfohlen.

Kosten

- | | |
|---|------------|
| - Länge des Abschnittes | ~ 520 m |
| - Decklagenerneuerung als Sandgeschlämmte Schotterschicht | ~ 48.100 € |

3.2. Liebenthal in Richtung Wesenitztal

Der Radweg befindet sich auf einer wenig befahrenen Straße und ist in einem befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung für den Fahrradverkehr nötig.

3.3. Radeberger Straße über Altjessen bis Liebethal

Der Radweg befindet sich im Bereich Altjessen und Liebethal auf einer wenig befahrenen Straße und ist in einem befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesen Bereichen keine kurzfristige bauliche Veränderung für den Fahrradverkehr nötig. Auf Grund schmaler Gehwege, der Straße und einem parallel geführter Waldweg die sich in einem befriedigenden bis schlechten baulichen Zustand befinden, wird im Bereich der Radeberger Straße langfristig eine Decklagenerneuerung empfohlen.

3.4. K 8713 von Birkwitz bis Äußere Pillnitzer Straße

Der Radweg befindet sich auf einer wenig befahrenen Straße und ist in einem befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesen Bereichen keine kurzfristige bauliche Veränderung für den Fahrradverkehr nötig. Bei der Errichtung einer Kiesgewinnungsanlage an der Graupaer Straße besteht die Forderung, dass im Planfeststellungsverfahren die Anlage eines separaten Rad- und Gehweges außerhalb der Ortschaft in diesem Bereich berücksichtigt wird.

Konfliktpunkte

- Kreuzungsbereich Äußere Pillnitzer Straße

Lösungen

- z.B. eine separate Radwegführung im gesamten Kreuzungsbereich

Es wird empfohlen, den Konfliktpunkt zu verändern, gegebenenfalls vorerst entsprechend auf die Gefahr mit Schildern hinzuweisen.

Kosten

- Konfliktpunkt Kreuzungsbereich / Banketterneuerung ~ 15.300 €

3.5. Waldstraße über Birkwitzer Straße bis Äußere Pillnitzer Straße

Der Radweg befindet sich auf einer wenig befahrenen Straße und ist in einem befriedigenden, bzw. in der Ortslage Pratzschwitz in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung für den Fahrradverkehr nötig.

a. Bereich zwischen Ortsgrenze Pratzschwitz und Kiesstraße

In diesem Bereich ist die Straße in einem schlechten baulichen Zustand. Auf Grund der Länge dieses Abschnittes und der geringen Gefährdung für den Radverkehr ist eine Decklagenerneuerung langfristig nötig.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 380 m
- Decklagenerneuerung der Straße als Asphaltfahrbahn ~ 110.100 €

3.6. Geh- und Radweg Am See, Waldstraße bis Sportplatz Birkwitz südlich

Der Radweg befindet sich auf einem separat geführten Rad- und Fußweg und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig.

3.7. Zum Wesenitzbogen

Der Radweg befindet sich auf einer kaum befahrenen Anliegerstraße und ist in einem befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesen Bereichen keine kurzfristige bauliche Veränderung für den Fahrradverkehr nötig.

3.8. Prof.- Roßmäßler- Straße von Kiesstraße bis Otto- Grotewohl- Straße

Der Radweg befindet sich auf einem separat geführten Rad- und Fußweg und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine Veränderung nötig.

3.9. Am Steingärtchen Pratzschwitz bis Waldstraße

Der Radweg befindet sich auf einer Anlieger- und einer wenig befahrenen Straße und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung für den Fahrradverkehr nötig.

Konfliktpunkte

- Kreuzungsbereich Pratzschwitzer- und Waldstraße – Beschilderung ist nicht auf den Radweg abgestimmt
- Ortseingang Pratzschwitz aus Richtung Pirna – keine Hinweis auf diesen Radweg

Lösungen

- Beschilderung ändern und auf die Streckenführung abstimmen (ggf. mehrere Schilder aufstellen)
- Hinweisschild aufstellen

Die Konfliktpunkte können mit geringem Einsatz kurzfristig behoben werden.

3.10. Pratzschwitzer Straße von Rudolf- Renner-Straße bis TU- Gebäude

Der Radweg befindet sich auf einer mäßig befahrenen Straße und ist in einem guten baulichen Zustand. In Richtung Posta ist ein separater Radweg vorhanden, aber in Richtung Pratzschwitz liegt der Radverkehr auf der Straße. Daher wird eine bauliche Veränderung mittelfristig angestrebt. Zu dieser Problematik wird sich in den Punkten 47 und 48 geäußert. Als Übergangslösung kann der Radverkehr in Richtung Pratzschwitz über die Lindenstraße geführt werden.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 70 m
- Ausbau eines Verbindungsweg ~ 1.900 €

3.11. Elbradweg Seite: Pirna Copitz bis Grundstraße Posta

Der Radweg befindet sich auf einer Anliegerstraße und ist in einem guten bis befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung für den Fahrradverkehr nötig.

a. Kreuzungsbereich Grundstraße und Elbradweg

Auf Grund der beengten Platzverhältnisse im Kreuzungsbereich bis hin zum Hotel Elbparadies und dessen Parkplatz und der starken Längsneigung zur Grundstraße leidet die Sicherheit der Fahrradfahrer. Daher ist ein kurzfristiger Ausbau des parallelen Gehweges als „Fußweg für Radfahrer frei“ empfehlenswert. Auf einen Brückenausbau kann bei entsprechender Beschilderung gegebenenfalls verzichtet werden. Außerdem sollte der Bereich vor dem Hotel Elbparadies deutlich als Gefahrenstelle gekennzeichnet werden, da hier Personal, Gäste, und ein- und ausfahrende Fahrzeuge vom Parkplatz den Radweg kreuzen.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 140 m
- Ausbau des parallelen Gehweges (für Fahrradfahrer frei) ~ 5.600 €

Eine endgültige, zufriedenstellende Lösung ergibt sich mit dem Neubau der Kratzbach-Brücke.

3.12. Elbradweg Seite: Pirna Altstadt

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg und einer wenig befahrenen Straße. Die Verkehrsflächen sind in einem guten bis befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig.

Konfliktpunkte

- erhöhter Fußgängerverkehr vor dem Bootshaus 1872
- erhöhter Fußgängerverkehr zwischen Elbparkplatz und Bootsanlegestelle
- wenig Platz vor der Pension Elbschlösschen
 - zusätzlich ist in diesem Bereich der Ein- und Ausgang zum Biergarten

Lösungen

- entsprechende Beschilderung anbringen oder zusätzlich Markierung aufbringen

Auf Grund der starken Nutzung durch Radfahrer wird eine Behebung oder Entschärfung der Konfliktpunkte empfohlen.

Kosten

- Behebung der Konfliktpunkte ~ 5.200 €

3.13. Brückenstraße von Elbradweg

Der Radweg befindet sich auf einer mäßig befahrenen Straße und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig.

Konfliktpunkte

- kein Hinweis auf einen Radweg in Richtung Bahnhof beim Abbiegen

Lösungen

- entsprechende Beschilderung anbringen

Der Konfliktpunkt kann mit geringem Einsatz kurzfristig behoben werden.

3.14. Heidenauer Straße und Fabrikstraße

Der Radweg befindet sich auf einer wenig und mäßig befahrenen Straße, teilweise auf einem Rad- und Fußweg und ist in einem guten bis befriedigenden baulichen Zustand. Daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig. Im Bereich der Fabrikstraße ist die Sicherheit des Radverkehrs auf der Straße durch einen hohen Schwerverkehrsanteil im Industriegebiet beeinträchtigt. Allerdings liegt in diesem Bereich keine ausgesprochene Nutzung als Radverbindung vor. Es wird empfohlen, die Fabrikstraße in Richtung B172 aus der Radverkehrskonzeption der Stadt Pirna heraus zu lösen und eine Führung über den Radweg Glashüttenstraße auszuweisen.

3.15. Glashüttenstraße und Kahrenweg

Der Radweg befindet sich auf einem Rad- und Fußweg an einer mäßig befahrenen Straße und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig. Jedoch sollte mit geringem Aufwand die Beschilderung für den Radverkehr im Bereich Kahrenweg vervollständigt werden.

Konfliktpunkte

- Kreuzungsbereich Gebrüder-Lein-Straße (erhöhte Gefahr durch abknickende Hauptstraße)

Lösungen

- entsprechende Beschilderung anbringen
ggf. optischer Hinweis

Der Konfliktpunkt kann mit geringem Einsatz kurzfristig behoben werden.

Kosten

- Behebung der Konfliktpunkte und Ergänzung der Beschilderung ~ 1.600 €

3.16. Am Hausberg

Der Radweg befindet sich auf einer wenig befahrenen Straße (Sackgasse) und ist in einem befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig. Jedoch sollte mit geringem Aufwand die Beschilderung für den Radverkehr geändert werden. (Alternativen siehe 3.51a)

3.17. Äußere Kohlbergstraße bis B172

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg und einer wenig befahrenen Straße. Die Verkehrsflächen sind in einem guten bis befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig. Auf Grund der zurückgegangenen Verkehrsstärke auf der Dippoldiswalder Straße ist keine Veränderung des Knotenpunktes nötig.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 380 m
- Decklagererneuerung mit einer Tragdeckschicht ~ 19.300 €
und Behebung des Konfliktpunktes

3.18. Schlängelbachweg

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg und ist in einem befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig.

3.19. Waschhausweg

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig. Jedoch sollte mit geringen Aufwand die Beschilderung für den Radverkehr geändert werden.

3.20. Geh- und Radweg Pirna Süd bis Rudolf-Breitscheid-Straße

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig.

3.21. Postweg von Dippoldiswalder Straße zur Zehistaer Straße (Penny-Markt)

Im Bereich zwischen Dippoldiswalder Straße und Kohlbergstraße befindet sich der Radweg auf einer mäßig bis stark befahrenen Straße und die Verkehrsfläche ist in einem gutem baulichen Zustand. Da in diesem Bereich Fahrzeuge parken und der öffentliche Nahverkehr fährt, ist nur wenig Platz, demzufolge liegt eine erhöhte Gefahr für den Radverkehr vor. Daher ist kurzfristig eine Veränderung nötig, zum Beispiel mit Änderung der Streckenführung oder einer Verbesserung für den Radverkehr in diesem Bereich.

Im Bereich zwischen Kohlbergstraße und der Zehistaer Straße befindet sich der Radweg auf einer wenig befahrenen Straße und auf einem separaten Rad- und Fußweg. Die Verkehrsflächen sind in einem guten bis befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig. Jedoch sollte mit geringem Aufwand die Beschilderung für den Radverkehr geändert werden, da die Radroute eine andere Streckenführung aufweist.

a. Bereich Zehistaer Straße hinter Penny-Markt

Im Zufahrtsbereich von der Kleinspartenanlage und der Hundesportanlage wird auf Grund des nur befriedigenden Zustandes der Verkehrsfläche eine Decklagenerneuerung mit einem Schotter- Splittgemisch empfohlen.

Kosten

- | | |
|---|------------|
| - Länge des Abschnittes | ~ 200 m |
| - Decklagenerneuerung als Sandgeschlämmte Schotterschicht | ~ 19.900 € |

3.22. von Waschhausweg über Zehistaer Straße zur Rottwerndorfer Straße

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg und ist in einem befriedigenden bis schlechten baulichen Zustand. Dieser Radweg überschneidet sich mit dem Radweg unter Punkt 52. Bei einer touristischen Nutzung des gesamten Radweg 52 in diesem Bereich ist der Ausbau mittelfristig zu empfehlen.

Konfliktpunkte

Lösungen

- | | |
|---|---|
| - zwischen Mühlenstraße und Zehistaer Straße nur grober Schotter als Decklage siehe Punkt 22a | - Ausbau nötig
ggf. vorerst ursprünglichen Weg frei schneiden |
| - Kreuzungsbereich Dippoldiswalder Straße | - entsprechende Beschilderung anbringen
ggf. optischer Hinweis |

Der 1. Konfliktpunkt kann nur mit erhöhten Aufwand behoben werden. Die Behebung des 2. Konfliktpunktes wird erst nach einem Ausbau des 1. Konfliktpunktes nötig.

Kosten

- | | |
|---|------------|
| - Länge des Abschnittes | ~ 600 m |
| - Decklagenerneuerung als Sandgeschlämmte Schotterschicht | ~ 31.500 € |
| Behebung des Konfliktpunktes | |

a. Bereich zwischen Mühlenstraße und Zehistaer Straße

Dieser Bereich ist nicht als Rad- und Fußweg ausgewiesen, stellt aber für den Radverkehr und für Fußgänger eine erhebliche Gefahr dar. Der Ausbau ist bei einer touristischen Nutzung des Radweges 52 kurzfristig nötig, ansonsten ist der Ausbau langfristig zu empfehlen.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 240 m
- Decklagenerneuerung als Sandgeschlämmte Schotterschicht ~ 5.900 €
- Hecken und Buschwerk roden

3.23. Walter-Schmiedel-Weg und Seidewitzer Straße

Der Radweg befindet sich auf einer wenig bis mäßig befahrenen Straße und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig.

Kosten

- Hinweisschilder für den Radweg aufstellen ~ 300 €

3.24. Altstadtroute

Der Radweg befindet sich auf wenig befahrenen Straßen und auf altstadttypischen Pflaster. Diese Streckenführung dient als Informationsroute für Touristen in Pirna. Es ist keine bauliche Veränderung nötig. Diese Radroute kann in Richtung Schifftorvorstadt erweitert und mit einer neuen Anbindung an den Elberadweg angeschlossen werden.

3.25. Gehweg parallel zur Lohengrinstraße

Der Gehweg ist auf Grund seiner Breite nicht für den Radverkehr geeignet. Ein Ausbau dieses Bereiches wird nicht empfohlen, da der touristische Radverkehr über den Lochmühlenweg geleitet wird und auf der wenig bis mäßig befahrenen Lohengrinstraße der Radverkehr zugemutet werden kann. Daher wird empfohlen, den Gehweg aus der Radverkehrskonzeption der Stadt Pirna herauszulösen.

3.26. Lindenallee bis Lochmühlenweg

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg parallel zur Lindenallee und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig.

Konfliktpunkte

- Kreuzungsbereich Äußere Pillnitzer Straße

Lösungen

- z.B. eine separate Radwegführung im gesamten Kreuzungsbereich

Es wird empfohlen, den Konfliktpunkt zu verändern, gegebenenfalls vorerst entsprechend auf die Gefahr mit Schildern hinzuweisen.

Kosten

- Konfliktpunkt Kreuzungsbereich ~ 9.300 €

3.27. Äußere Pillnitzer Straße

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg parallel zur Äußeren Pillnitzer Straße und im Bereich Opel Autohaus bis Radeberger Straße auf einer stark befahrenen Straße. Die Verkehrsfläche ist in einem guten und im Bereich Opel Autohaus bis Radeberger Straße in einem befriedigenden baulichen Zustand. Daher wird im Bereich Opel Autohaus bis Radeberger Straße eine Veränderung für den Radverkehr kurzfristig angestrebt.

Konfliktpunkte

- Beschilderung im Bereich Opel Autohaus bis Radeberger Straße
- Straße Richtung Pillnitz für den Radverkehr gesperrt – Radverkehr muss die Straße kreuzen

Lösungen

- Beschilderung ergänzen
- z.B. Querungshilfe oder eine Aufstellfläche für den Radverkehr

Der Konfliktpunkt Beschilderung kann mit geringem Einsatz kurzfristig behoben werden. Für den 2. Konfliktpunkt wird kurzfristig eine Veränderung empfohlen.

Die Kosten beziehen sich auf die Gehwege bei einem Ausbau der gesamten Verkehrsfläche.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 480 m
- Veränderung der Verkehrsfläche und Behebung der Konfliktpunkte ~ 73.000 €

3.28. Basteistraße

Der Radweg befindet sich auf einem Rad- und Fußweg parallel zur Basteistraße und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig. Jedoch sollte mit geringen Aufwand die Beschilderung für den Radverkehr in Richtung Äußere Pillnitzer Straße vervollständigt werden.

3.29. Lohmener Straße von Basteistraße bis Zatzschke

Der Radweg befindet sich zwischen Basteistraße und Tankstelle Kaufland auf einem Rad- und Fußweg parallel zur Lohmener Straße. Die Verkehrsfläche ist in einem guten bis befriedigenden baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig.

a. Bereich zwischen Kaufland Tankstelle und Zatzschke

Der Radweg befindet sich auf einem Rad- und Fußweg parallel zur Lohmener Straße im Bereich Tankstelle Kaufland bis Zatzschke, wobei der vorhandene Weg zu schmal ist und zusätzlich die Leitposten den Weg verengen. Die Verkehrsfläche ist nur in einem befriedigenden baulichen Zustand, daher und auf Grund des Schülerverkehrs aus Lohmen wird in diesem Bereich eine kurzfristige bauliche Veränderung empfohlen. Ebenfalls wie unter Punkt 29 ist die Beschilderung für den Radverkehr nur in Richtung Zatzschke vorhanden.

Kosten

- | | |
|-----------------------------------|-------------|
| - Länge des Abschnittes | ~ 400 m |
| - Umbau des vorh. Rad- und Fußweg | ~ 103.000 € |

3.30. Rudolf- Renner- Straße

Der Radweg befindet sich in beiden Richtungen auf Radfahrstreifen, die parallel zur Straße verlaufen. Die Verkehrsfläche ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig.

Konfliktpunkte

- im Kreuzungsbereich mit der Äußeren Pillnitzer Straße ist kein Radweg in Richtung Graupa vorhanden

Lösungen

- z.B. Angebotsstreifen bis und über den Kreuzungsbereich hinweg führen

Es wird empfohlen, den Konfliktpunkt mittelfristig baulich zu verändern.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 140 m
- Beschilderung und Markierung des Konfliktpunktes ändern ~ 4.400 €

3.31. Pillnitzer Straße von Hauptstraße bis Rudolf-Renner-Straße

Der Radweg befindet sich auf einer wenig bis mäßig befahren Straße und teilweise auf einem Rad- und Fußweg. Die Verkehrsfläche ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig. Zusätzlich wird die Verkehrsstärke durch den Bau einer Busschleuse verringert.

Konfliktpunkte

- wenig Platz im Bereich des Brückenbauwerks

Lösungen

- durch eine geringere Verkehrsstärke ist die Gefahr für Radfahrer auch geringer

Es wird empfohlen, den Konfliktpunkt in Anbetracht des hohen Schülerverkehrs trotzdem mittelfristig zu verändern.

3.32. Sachsenbrücke

Der Radweg befindet sich auf einem Rad- und Fußweg und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig.

3.33. Stadtbrücke Bahnhofstraße bis Hauptstraße

Der Radweg befindet sich in Richtung B172 auf einem separaten Radweg, ansonsten auf einem Rad- und Fußweg. Die Verkehrsfläche ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine kurzfristige bauliche Veränderung nötig.

3.34. Maxim-Gorki-Straße und Bahnhofstraße

Der Radweg befindet sich auf zwei Rad- und Fußwegen parallel zur Straße und ist in einem guten, teilweise in einem befriedigenden baulichen Zustand. Auf Grund der stark benutzten Rad- und Gehwege und der teilweise schlechten Oberfläche wird eine Decklagenerneuerung empfohlen.

Kosten

- Länge der Rad- und Gehwege ~ 720 m
- Decklagenerneuerung der Radwege ~ 98.900 €

3.35. B172 von Heidenauer Straße bis zur Ortsgrenze

Der Radweg befindet sich auf einem Rad- und Fußweg parallel zur Straße und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig.

3.36. B172 – Breite Straße bis Fabrikstraße

Der Radweg befindet sich auf zwei Rad- und Fußwegen parallel zur Straße und ist in einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig. Im Bereich zwischen SB Tankstelle bis Gebrüder-Lein-Straße hat der südliche Rad- und Fußweg in Richtung Pirna auf ca. 100m nur eine geringe Breite. In diesem Bereich wird langfristig eine Änderung empfohlen.

3.37. Dippoldiswalder Straße B172 bis Postweg

Der Radweg befindet sich im 1. Abschnitt auf einem Rad- und Fußweg parallel zur Straße und ist in einem guten baulichen Zustand. Im 2. Abschnitt befindet sich der Radweg auf einer mäßig befahrenen Straße die in einem befriedigenden baulichen Zustand ist. Daher ist im 2. Abschnitt mittelfristig eine bauliche Veränderung empfehlenswert. Im 1. Abschnitt ist keine Veränderung nötig. In der Verkehrskonzeption Freistaat Sachsen und Stadt Heidenau wird eine Verlängerung des Radweges auf der Dippoldiswalder Straße bis zur Gemarkungsgrenze benötigt. Auf Grund der Verkehrsstärke und des baulichen Zustandes ist mittelfristig eine Veränderung nötig.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 200 m
- Rad-, Gehweg und Angebotsstreifen 2. Abschnitt ~ 32.600 €

3.38. Einsteinstraße

Der Radweg befindet sich in Richtung Zehistaer Straße auf einem Rad- und Fußweg parallel zur Straße und in Richtung B172 befindet sich der Radweg auf einer mäßig bis stark befahrenen Straße. Beide Verkehrsflächen sind in einem befriedigenden baulichen Zustand. Auf Grund der starken Frequentierung des Radverkehrs und Anforderung aus anderen Konzeptionen wird eine kurzfristige bauliche Veränderung mit getrennten Radwegen in beide Richtungen empfohlen.

Konfliktpunkte

- durch Bäume schlechte Sicht auf ausfahrende Fahrzeuge
- kein Anschluss des Radweges an die Zehistaer Straße

Lösungen

- Hinweis auf Ausfahrt und Radfahrer z.B. durch Markierung mit roter Kaltplastik
- bauliche Veränderung des Knotenpunktes und die Anbindung der Einsteinstraße

Es wird empfohlen, den Konfliktpunkt im Zuge der baulichen Veränderung zu beheben.

Die Kosten beziehen sich auf die Radwege bei einem Ausbau der gesamten Verkehrsfläche.

Kosten

- | | |
|------------------------------|-------------|
| - Länge der Rad- und Gehwege | ~ 930 m |
| - Kosten für die Radweg | ~ 141.500 € |

3.39. Clara- Zetkin- Straße

Der Radweg befindet sich auf einer mäßig bis stark befahrenen Straße und ist in einem guten baulichen Zustand. Derzeit gibt es keinen Vorschlag, diesen Bereich zu verändern.

Konfliktpunkte

- im Kreuzungsbereich B172 ist wenig bzw. kein Platz für den Radverkehr

Lösungen

- (durch die Bebauung ist keine Veränderung möglich)
- touristischen Radverkehr verlegen

Es wird empfohlen, den Radverkehr durch die Verlegung des touristischen Radverkehrs zu verringern.

a. Bereich vor ATU

Der Radweg befindet sich auf einer mäßig bis stark befahrenen Straße und ist in einem befriedigenden bis schlechten baulichen Zustand. Daher wird in diesem Bereich eine

mittelfristige bauliche Veränderung angestrebt. Gegebenenfalls kann eine Baumaßnahme mit dem Punkt 50 zusammengelegt werden.

3.40. Zehistaer Straße - Liebstädter Straße

Der Radweg befindet sich zum Großteil auf einem Rad- und Fußweg der an einer mäßig bis stark befahrenen Straße liegt. Die Verkehrsflächen sind in diesen Bereichen in einem guten baulichen Zustand. Daher ist keine bauliche Veränderung nötig.

Konfliktpunkte

- Radverkehr kreuzt Liebstädter Straße
- Kinder, die aus der Zehistaer Schule kommen
- Radroutenzeichen erst an der Kreuzung
An der Seidewitz und auf der falschen Seite

Lösungen

- entsprechende Beschilderung anbringen
ggf. optischer Hinweis
- entsprechende Beschilderung anbringen
- Beschilderung verändern

Die Konfliktpunkte können mit geringem Einsatz kurzfristig behoben werden.

Kosten

- Behebung der Konfliktpunkte ~ 700 €

3.41. Rottwerndorfer Straße Pirna bis Johann-Sebastian-Bach-Straße

Der Radweg befindet sich im Bereich Mühlenstraße bis THW auf einem Rad- bzw. Rad- und Fußweg der an einer mäßig bis stark befahrenen Straße liegt. Die Verkehrsflächen sind in diesen Bereichen in einem guten baulichen Zustand. Daher ist keine bauliche Veränderung nötig.

Konfliktpunkte

- Ausfahrt PEZ
- westlicher Gehweg mit Bäumen- teilweise
wenig Platz für Fußgänger und Radfahrer
- Ausgang Geibeltbad

Lösungen

- Hinweis für Radfahrer
- keinen Lösungsvorschlag
- entsprechende Beschilderung anbringen
ggf. optischer Hinweis oder Abgrenzung

Die Konfliktpunkte sollten mittel- bis kurzfristig beseitigt werden. Wobei der 3. Konfliktpunkt mit geringem Einsatz kurzfristig behoben werden kann.

Kosten

- Behebung der Konfliktpunkte ~ 1.500 €

a. Bereich zwischen THW und Siedlung Südvorstadt

Der Radweg befindet sich auf einer mäßig bis stark befahrenen Straße, teilweise auf einem Angebotsstreifen. Die Verkehrsfläche ist in einem befriedigenden baulichen Zustand. Auf Grund der Konfliktpunkte und der baulichen Situation wird in diesem Bereich eine kurzfristige bauliche Veränderung angestrebt. Alternativ wäre die Verlegung des Radweges auf die ehemalige Bahntrasse (Punkt 52) möglich.

Konfliktpunkte

- kein Radweg in Richtung Pirna
- Bushaltestelle Südvorstadt Schule
Fahrradfahrer kreuzen die Straße

Lösungen

- Verlegung des Radweges auf die
ehemalige Bahntrasse

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 570 m
- Neubau eines parallelen Radweges ~ 64.300 €

b. Bereich Siedlung Südvorstadt bis Johann-Sebastian-Bach-Straße

Der Radweg befindet sich auf einem separaten Rad- und Fußweg parallel zu einer stark befahrenen Straße. Die Verkehrsfläche ist in einem befriedigenden baulichen Zustand. Daher wird in diesem Bereich im Zusammenhang mit dem Konfliktpunkt eine mittelfristige bauliche Veränderung angestrebt. Eine Alternative wie im Punkt 41a ist durchaus möglich.

Konfliktpunkte

- Ein- und Ausfahrten der Siedlung
Südvorstadt

Lösungen

- Verlegung des Radweges auf die
ehemalige Bahntrasse

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 1.000 m
- Neubau eines parallelen Radweges ~ 113.100 €

3.42. Pratzschwitzer Straße (Sportplatz Birkwitz)- Söbrigener Straße

Der Radweg befindet sich auf einer wenig bis mäßig befahrenen Straße und ist in einem befriedigenden baulichen Zustand. Hier wird langfristig eine Erneuerung und Umgestaltung der Straße empfohlen.

3.43. von Prof.- Roßmäßler- Straße über O.- Gedlich- Straße, Söbrigener Weg zur Äußeren Pillnitzer Straße

Der Radweg befindet sich auf wenig befahrenen Straßen und Wegen. Die Verkehrsflächen sind in einem guten bis befriedigenden baulichen Zustand. Daher ist keine bauliche Veränderung nötig. Eine Decklagererneuerung im Bereich des Waldweges zwischen der S177 und der Graupaer Straße ist zu empfehlen.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 780 m
- Decklagererneuerung Waldweg ~ 46.500 €

3.44. Geh- und Radweg, Sportplatz Birkwitz bis Waldstraße nördlich

Der geplante Radweg wird auf Grund bergrechtlicher Festsetzungen nicht in der Konzeption weiter betrachtet. Die Fläche ist als Entwicklungsfläche für Arten- und Biotopschutz vorgesehen.

3.45. Kiesstraße

Der Radweg befindet sich auf einer wenig bis mäßig befahrenen Straße und ist in einem befriedigenden bis schlechten baulichen Zustand, daher wird im Bereich Pratzschwitzer Straße und Brücke S177 langfristig ein Rückbau der Straße zu einem Rad- und Fußweg empfohlen.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 490 m
- Rückbau der vorh. Straße zum Rad- und Fußweg ~ 88.700 €

3.46. Hauptstraße - Lohmener Straße - Wehlener Straße

Der geplante Radweg befindet sich im Bereich Hauptstraße auf einer mäßig befahrenen Straße und ist in einem befriedigenden baulichen Zustand. Da in diesem Bereich breite Gehwege vorhanden sind und dadurch genügend Platz, wird im Bereich zwischen Schulstraße und Leglerstraße der Gehweg für Fahrradfahrer frei gegeben.

Im Bereich Lohmener Straße befindet sich ebenfalls der Radweg auf einer mäßig befahrenen Straße und ist in einem guten baulichen Zustand. Langfristig müssen die Verkehrsstärken geprüft werden, ob die Anlage eines separaten Radweges erforderlich ist. Gegebenfalls ist für den touristischen Radverkehr eine Alternativ- Route 57 über die Lugstraße in Richtung Mockethal möglich. Dadurch wäre eine Veränderung im Bereich Wehlener Straße nicht nötig.

Kosten

- Länge der Gehwege ~ 800 m
- Decklagenerneuerung ~ 145.600 €

a. Bereich Wehlener Straße und Herrenleithe

Auf Grund der mäßig befahrenen Straße und des guten baulichen Zustandes ist keine Veränderung der Verkehrsflächen nötig. Um im Bereich Wehlener Straße die Gefährdung für Radfahrer zu minimieren, ist die Alternativ- Route 57 zu empfehlen.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 320 m
- Ausbau der Alternativ- Route zur Wehlener Straße ~ 24.900 €

3.47. Elbradweg: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante A

Grundsätzlich ist die Streckenführung der Variante B besser geeignet.

Im Bereich zwischen dem Abzweig Hafen und der Stadtbrücke wird auf Grund des vorhandenen separaten Rad- und Fußweges (Fähre bis Stadtbrücke) die Variante B empfohlen. Danach befindet sich der Radweg in Richtung Pratzschwitz auf einer mäßig befahrenen Straße und in Richtung Posta auf einem separaten Radweg. Die Verkehrsflächen sind in einem guten baulichen Zustand. Auf Grund der engen Platzverhältnisse wird ein paralleler Rad- und Fußweg an der Elbe angestrebt (Variante B).

a. Bereich zwischen TU Gebäude und Ortsgrenze Pratzschwitz

In diesem Bereich befindet sich der Radweg auf einer mäßig befahrenen Straße und ist in einem guten baulichen Zustand. Auf Grund der Auf- und Abfahrten der S177 wird in diesem Bereich ein separater Radweg dringend empfohlen.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 400 m
- Neubau Radweg ~ 51.700 €

3.48. Elbradweg: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante B

Der 1. Abschnitt des geplanten Radweges befindet sich im Bereich zwischen Postaer Straße Hafen und Fähre. Dort befindet sich derzeit nur ein Pfad, auf Grund der touristischen Nutzung ist ein Ausbau zu empfehlen. Im Bereich zwischen Stadtbrücke und TU Gebäude wird auf Grund der beengten Verhältnisse der Variante A, ein separater Rad- und Fußweg entlang der Elbe empfohlen.

Kosten

- Länge des 1. und 2. Abschnittes ~ 1.530 m
- Verbreiterung und Ausbau eines vorhanden Pfades ~ 131.700€

a. Bereich zwischen Fähre Copitz und Stadtbrücke

In diesem Bereich befindet sich der Radweg auf einem separat geführten Rad- und Fußweg und ist in einem guten baulichen Zustand. Daher ist in diesem Bereich keine Veränderung nötig.

3.49. Geh- Radweg von Aral bis Audi/VW AH B172

Diese Radwegverbindung wird aus der Konzeption herausgelöst, da Verbindungen über die Einsteinstraße und die Clara-Zetkin-Straße vorhanden sind.

3.50. Zehistaer Straße von Rottwerndorfer Str. bis ehemalige Bahntrasse

Der Radweg befindet sich auf einer stark befahrenen Straße und zwei großen Kreuzungsbereichen. Die Verkehrsfläche ist in einem befriedigenden bis schlechten baulichen Zustand. Daher wird in diesem Bereich eine kurzfristige bauliche Veränderung angestrebt.

Die Kosten beziehen sich auf die Radwege bei einem Ausbau der gesamten Verkehrsfläche.

Kosten

- Länge der Rad- und Gehwege ~ 840 m
- Kosten für die Radweg ~ 124.200 €

a. Bereich zwischen ehemaliger Bahntrasse und Kreuzung

In diesem Bereich befindet sich der Radweg auf zwei separat geführten Rad- und Fußwegen. Die Verkehrsflächen sind einem guten baulichen Zustand, daher ist in diesem Bereich keine bauliche Veränderung nötig.

3.51. Struppener Straße - B172 - zur Bergstraße

Der geplante Radweg befindet sich auf einer mäßig bis stark befahrenen Straße und ist zum grossteil in einem befriedigenden baulichen Zustand. Auf Grund der vorhandenen Konfliktpunkte und des verstärkten Interesses an diesem Radweg durch Anwohner, Krankenhaus und dem Tourismus, ist ein kurzfristiger Ausbau zu empfehlen. Bis zu einem möglichen Ausbau könnte die Dr.- Benno- Scholze- Straße und der Schlosspark als parallele Strecke für den Radverkehr ausgeschildert werden. Ebenfalls wäre eine Streckenführung für Touristen, um einen Anschluss an den geplanten Radweg Struppener Straße außerhalb der geschlossenen Ortschaft zu schaffen, über Cunnersdorf möglich (Radweg 61).

Konfliktpunkte

Lösungen

- wenig Platz im Bereich des Kreisverkehr
- wenig Platz im Bereich vor Netto
- Kreuzungsbereich Krietzschwitzer Straße
- Ausbau des gesamten Bereiches

Die Kosten beziehen sich auf die Gehwege bei einem Ausbau der gesamten Verkehrsfläche.

Kosten

- Länge der Rad- und Gehwege ~ 1.080 m
- Kosten für die Gehweg ~ 159.700 €

a. Bereich zwischen Krietzschwitzer Straße und Bergstraße

Auf Grund der starken Längsneigung, dem Streckenprofil und dem Kreuzungsbereich Schandauer Straße ist diese Streckenführung nicht für einen Radweg geeignet. Daher wird eine Streckenführung vom Kreuzungsbereich Struppener - und Krietzschwitzer Straße in

Richtung Radweg Am Hausberg (Punkt 16) empfohlen. Dadurch wäre auch das zukünftige Landratsamt angeschlossen. Zusätzlich können mit einem aufwändigen Stützwandbau im Bereich zwischen Hanno und Schafstreppe und Grunderwerb im Bereich zwischen Schafstreppe und Schlosspark ein Radweg entlang der B172 geführt werden.

Kosten

- | | |
|---|-------------|
| - zw. Knotenpunkt Struppener Straße und Schlosspark | ~ 475 m |
| zw. Schlosspark und Schafstreppe | ~ 160 m |
| zw. Schafstreppe und Hanno | ~ 330 m |
| zw. Hanno und Bergstraße | ~ 290 m |
| - Kosten für Verbreiterung | ~ 253.800 € |

Alternativ zu diesem straßenbegleitenden Radweg könnte auch ein Fahrstuhl zum Beispiel zwischen der alten Feuerwehrwache Obere Burgstraße und dem Schloss Sonnenstein als Radverbindung errichtet werden, Zusätzlich zu dieser Funktion würde so die Verbindung zwischen Altstadtbereich und dem Schloss und Wohngebiet Sonnenstein für Behinderte und Fußgänger eine optimale Lösung finden. Die Realisierbarkeit und die dafür erforderlichen Kosten müssten in einer gesonderten Studie untersucht werden.

3.52. Radweg auf der ehemaligen DB- Trasse Rottwerndorf

Für den Bereich Rottwerndorf bis Neundorf ist eine separate Streckenführung auf der ehemaligen Bahntrasse vorgesehen. Der Ausbau wird mittelfristig empfohlen, wobei der Ausbau abschnittsweise in Bereichen von parallelen Radwegen (Punkt 22a und 41a) kurzfristig zu empfehlen ist.

Kosten

- | | |
|-------------------------|-------------|
| - Länge des Abschnittes | ~ 2.640 m |
| - Neubau eines Radweges | ~ 317.900 € |

3.53. Berggießhübeler Straße - Dohma

Im gesamten Bereich ist der Ausbau eines separaten Rad- und Gehweges zu empfehlen, da der geplante Radweg sich auf einer mäßig bis stark befahrenen Straße außerhalb geschlossener Ortschaften befindet. Zusätzlich sind nach der Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen besonders zu schützende Verkehrsteilnehmer im Bereich der Berggießhübeler Straße vorhanden (Schüler).

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 1.120m
- Neubau eines zur Straße parallelen Radweges ~ 73.400 €

3.54. zusätzlicher Radweg zwischen Bonnewitz und Jessen

Nach der Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen ist die Einsatzgrenze der Straße erreicht oder überschritten. Auf Grund des Ausbaus der S177 wird in diesem Zug auch ein Radweg geplant. Dabei wird eine Decklagenerneuerung im Bereich Zashendorfer Straße empfohlen.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 290 m
- Deckenbau ~ 24.300 €

3.55. zusätzlicher Radweg Liebenthal in Richtung Wünschendorf

Die Bike Arena Sächsische Schweiz führt die Radroute 18 über diese Strecke. Auf Grund der wenig befahrenen Straße und des baulichen Zustand ist kein Umbau nötig.

3.56. zusätzlicher Radweg zwischen Graupa und Jessen

Die Bike Arena Sächsische Schweiz führt die Radroute 07 über diese Strecke. Diese Streckenführung kann als alternative Route genutzt werden, bedarf aber keines Um- oder Ausbaus.

3.57. zusätzlicher Radweg Bernhardt-Muth-Straße bis Wehlener Straße

Die Bike Arena Sächsische Schweiz kann die Radroute 18 über diese Strecke führen. Diese Streckenführung kann als alternative Route zur Wehlener Straße genutzt werden und bedarf eines Ausbaus zum Rad- und Fußweg.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 320 m
- Ausbau der Alternativ- Route zur Wehlener Straße ~ 24.900 €

3.58. zusätzliche Beschilderung Innenstadt

Für den touristischen Radverkehr wird für die Streckenführung zwischen Struppener Straße und Elbradweg oder Stadtbrücke eine zusätzliche Beschilderung im Bereich Bergstraße, Dr.-Wilhelm- Külz- Straße, Dohnaischer Platz, Grohmannstraße und Gartenstraße empfohlen. Dies ist bei einer touristischen Nutzung des Struppener Radweges nötig. Ebenfalls wird eine zusätzliche Beschilderung zur Erschließung des Altstadtbereiches von der B172 vorgesehen.

Kosten

Beschilderung ~ 2.100 €

3.59. zusätzlicher Radweg Kastanienallee

Nach der Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen ist die Einsatzgrenze der Kastanienallee erreicht oder überschritten. Auf Grund der parallelen, wenig befahrenen Straßen, Pirnaer Weg, Kirchweg und Gärtnerweg ist bei einer entsprechenden Beschilderung für den Radverkehr und einer Decklagenerneuerung die Ausweisung dieser Strecke als Radweg möglich.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 1.100 m
- Decklagenerneuerung ~ 77.400 €

3.60. zusätzliche Verbindung Dresden Oberpoyritz

Auf Grund der Radwegführung Dresden Oberpoyritz über den Waldweg wird ein zusätzlicher Radweg vom Radweg 43 bis zum Waldweg auf Pirnaer Flur empfohlen. Dieser Radweg dient auch als paralleler Weg zur Kastanienallee (Radweg 59).

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 2.200 m
- Ausbau des Waldweges ~ 181.100 €

3.61. Alternativ- Route zur Struppener Straße

Diese Streckenführung kann als Alternativ- Route genutzt werden, während der Vorbereitung und der Bauphase der Struppener Straße. Die Route führt über wenig befahrene Straßen

und einen 400 m langen Feldweg. Der Feldweg ist in einem schlechten baulichen Zustand, daher wird eine Decklagenerneuerung empfohlen.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 400 m
- Decklagenerneuerung ~ 32.900 €

3.62. zusätzliche Verbindung Lindengrundstraße und Weinbergweg

Diese Streckenführung wird als zusätzliche Verbindung nach Dresden Oberpoyritz gesehen. In diesem Bereich in kein Aus- bzw. Umbau nötig, es ist lediglich eine Beschilderung für den Radverkehr erforderlich.

Kosten

- Beschilderung ~ 1.000 €

3.63. zusätzliche Verbindung Zaschendorfer Straße Schönfelder Hochland

Diese Streckenführung wird als zusätzliche Verbindung in Richtung Schönfelder Hochland gesehen. In diesem Bereich ist eine Decklagenerneuerung nötig. Dieser Umbau kann nur empfohlen werden, wenn auf Dresdner Flur ebenfalls ausgebaut wird.

Kosten

- Länge des Abschnittes ~ 2.500 m
- Decklagenerneuerung ~ 144.900 €

4. Bewertung

4.1. Bewertung der Radwege

Für die Bewertung des Radwegbestandes werden zunächst die massgeblichen Kriterien zusammengetragen. Diese fließen mit unterschiedlichen Wichtungen in die Gesamtbewertung ein. Ein großes Augenmerk und daraus folgernd eine hohe Wichtung erhalten die Kriterien „Konfliktpunkte“ und „Sicherheit für Radfahrer“, wobei die überwiegende Nutzung durch Schüler wiederum mit der höchsten Wichtung in die Bewertung einfließt. Die Bewertungsmatrix ist im folgenden detailliert dargestellt.

1 Baulicher Zustand		10%
gut	1 - 2 Punkte	
gut - mittel	3 - 4 Punkte	
mittel	5 - 6 Punkte	
mittel - schlecht	7 - 8 Punkte	
schlecht	9 - 10 Punkte	
2 Verkehrsstärke		10%
wenig	1 - 2 Punkte	
wenig - mäßig	3 - 4 Punkte	
mäßig	5 - 6 Punkte	
mäßig - stark	7 - 8 Punkte	
stark	9 - 10 Punkte	
3 Konfliktpunkte		20%
keine	0 Punkte	
wenig	4 Punkte	
viel / weniger schwerwiegend	8 Punkte	
sehr viel / schwerwiegend	10 Punkte	
4 Sicherheit für Radfahrer		25%
niedrige Gefährdung	0 Punkte	
mittlere Gefährdung	5 Punkte	
hohe Gefährdung	10 Punkte	
5 Nutzung durch andere Konzeptionen		15%
Freistaat Sachsen	4 Punkte	
Gemeinden / Städte	2 Punkte	
Bike Arena	2 Punkte	
Stadt Umland Region	2 Punkte	
6 Benutzung durch		20%
Schüler	60 %	
Touristen	30 %	
Einheimische	10 %	
geringe Nutzung	0 Punkte	
mittlere Nutzung	5 Punkte	
starke Nutzung	10 Punkte	
Summe:		100%

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Bewertung für die Radverkehrsverbindungen, sortiert in der Nummerierung gemäß der Plandarstellung dargestellt.

Radwegnummer	1	2	3	4	5	6				Summe	Rang	Beschilderung ändern, ohne Baumaßnahme
	baulicher Zustand	Verkehrsstärke	Konfliktpunkte	Sicherheit für Radfahrer	Nutzung durch andere Konzeptionen	Benutzung durch	Schüler	Touristen	Einheimische			
Wichtung	10%	10%	20%	25%	15%	20%	60%	30%	10%	100%		
1	5	2	4	0	8	3	0	10	0	3,30	32	X
1a	1	0	0	0	8	3	0	10	0	1,90	57	
1b	9	1	0	10	8	3	0	10	0	5,30	13	
2	5	2	0	0	8	3	0	10	0	2,50	45	
3	5	3	0	0	2	4,5	5	5	0	2,00	55	
4	5	2	8	0	8	3	0	10	0	4,10	26	
5	5	2	0	0	4	4,5	5	5	0	2,20	53	
5a	8	2	0	0	4	4,5	5	5	0	2,50	45	
6	1	0	0	0	8	3	0	10	0	1,90	57	
7	5	1	0	0	0	7	10	0	10	2,00	55	X
8	1	0	0	0	0	1	0	0	10	0,30	76	
9	2	2	4	0	6	8,5	10	5	10	3,80	28	X
10	2	6	0	5	6	8,5	10	5	10	4,65	20	X
11	1	1	0	0	4	5	5	5	5	1,80	59	
11a	6	2	10	10	4	5	5	5	5	6,90	6	
12	1	2	10	0	10	6,5	5	10	5	5,10	16	
13	4	6	4	5	0	3,5	5	0	5	3,75	29	X
14	2	2	4	5	0	0,5	0	0	5	2,55	44	
15	1	6	8	0	0	0,5	0	0	5	2,40	50	X
16	4	1	0	0	0	10	10	10	10	2,50	45	X
17	4	2	8	0	4	2	0	5	5	3,20	35	
18	5	0	0	0	0	3,5	5	0	5	1,20	66	
19	1	0	0	0	0	3,5	5	0	5	0,80	71	X
20	1	0	0	0	0	6,5	10	0	5	1,40	62	
21	2	6	0	10	6	5	5	5	5	5,20	15	X
21a	5	1	0	0	6	5	5	5	5	2,50	45	
22	6	0	8	0	0	0	0	0	0	2,20	52	
22a	10	0	10	0	0	0	0	0	0	3,00	38	
23	1	4	0	0	6	5	5	5	5	2,40	51	X
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	77	
25	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0,80	71	
26	2	0	8	0	8	6,5	5	10	5	4,30	24	
27	2	8	4	5	6	5	5	5	5	4,95	18	X
28	1	8	0	0	0	3,5	5	0	5	1,60	61	
29	2	7	0	0	4	8	10	5	5	3,10	37	X
29a	6	7	8	10	4	8	10	5	5	7,60	4	
30	1	8	4	0	0	7	10	0	10	3,10	36	

31	1	3	8	5	0	6,5	10	0	5	4,55	22	
32	1	0	0	0	4	1,5	0	5	0	1,00	69	
33	1	8	0	0	8	10	10	10	10	4,10	26	
34	5	9	0	5	8	9,5	10	10	5	5,75	10	
35	1	10	0	0	2	0	0	0	0	1,40	62	
36	1	10	4	0	4	5	5	5	5	3,50	31	
37	6	8	0	0	6	5	5	5	5	3,30	34	
38	5	8	8	10	4	8	10	5	5	7,60	4	
39	2	9	8	5	2	8	10	5	5	5,85	8	
39a	8	9	0	5	2	8	10	5	5	4,85	19	
40	2	9	8	0	6	8,5	10	5	10	5,30	13	
41	1	8	8	0	6	8,5	10	5	10	5,10	16	
41a	7	8	8	10	6	8,5	10	5	10	8,20	2	
41b	4	5	4	0	6	8,5	10	5	10	4,30	24	
42	5	4	0	0	8	3	0	10	0	2,70	43	
43	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0,50	75	X
44	10	0	0	0	0	1,5	0	5	0	1,30	65	
45	7	1	0	0	4	7,5	10	5	0	2,90	39	
46	5	5	0	10	4	8	10	5	5	5,70	11	
46a	1	7	0	0	4	1,5	0	5	0	1,70	60	
47	2	6	0	5	6	8,5	10	5	10	4,65	20	
47a	2	5	0	10	6	8,5	10	5	10	5,80	9	
48	10	0	0	0	6	8,5	10	5	10	3,60	30	
48a	1	1	0	0	6	8,5	10	5	10	2,80	42	
49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	77	
50	8	9	8	10	4	8,5	10	5	10	8,10	3	
50a	1	9	0	0	4	8,5	10	5	10	3,30	32	
51	4	9	10	10	6	8	10	5	5	8,30	1	
51a	8	0	10	10	0	7	10	0	10	6,70	7	
52	10	0	4	0	6	8,5	10	5	10	4,40	23	
53	4	7	0	10	4	6,5	10	0	5	5,50	12	
54	8	1	0	5	0	3,5	5	0	5	2,85	40	
55	5	3	0	0	2	1,5	0	5	0	1,40	62	
56	3	2	0	0	2	2	0	5	5	1,20	66	
57	7	0	0	0	0	1,5	0	5	0	1,00	69	
58	2	5	4	0	0	5	5	5	5	2,50	45	
59	8	1	0	5	0	3,5	5	0	5	2,85	40	
60	5	0	0	0	0	0,5	0	0	5	0,60	74	
61	8	0	0	0	0	2	0	5	5	1,20	66	
62	1	2	0	0	0	2	0	5	5	0,70	73	
63	8	0	0	5	0	0,5	0	0	5	2,15	54	

Durch Auswertung mittels vorgenannter Bewertungsmatrix erhält somit jede Radverkehrsverbindung eine Gesamtbewertung, wobei sich die Dringlichkeit des Handlungsbedarf an der Höhe der ermittelten Bewertung ergibt. Das heißt, je höher der Zahlenwert, desto höher der Rang in der Prioritätenliste. In dieser nachfolgend dargestellten Prioritätenliste wurden mit entsprechenden farblichen Kennzeichnungen der vordringliche (kurzfristige), mittelfristige und sonstige Handlungsbedarf gekennzeichnet.

51	Struppner Straße - B172 - zur Bergstraße	8,30
41a	Bereich zwischen THW und Siedlung Südvorstadt	8,20
50	Zehistaer Straße von Rottwerndorfer Str. bis ehemaliger Bahntrasse	8,10
29a	Bereich zwischen Kaufland Tankstelle und Gasthaus Weiße Taube	7,60
38	Einsteinstraße	7,60
11a	Kreuzungsbereich Grundstraße und Elbradweg	6,90
51a	Bereich zwischen Kritzschwitzer Straße und Bergstraße	6,70
39	Clara- Zetkin-Straße	5,85
47a	Bereich zwischen Wohngebiet Pirna Copitz und Ortsgrenze Pratzschwitz	5,80
34	Maxim-Gorki-Straße und Bahnhofstraße	5,75
46	Hauptstraße - Lohmener Straße - Wehlener Straße	5,70
53	Berggießhübeler Straße - Dohma	5,50
1b	Bereich zwischen Ortsgrenze Bonnewitz und Ortsgrenze Liebenthal	5,30
40	Zehistaer Straße - Liebstädter Straße	5,30
21	Postweg von Dippoldiswalder Straße zur Zehistaer Straße (Penny-Markt)	5,20
12	Elbradweg Seite: Pirna Altstadt	5,10
41	Rottwerndorfer Straße Pirna bis Johann-Sebastian-Bach-Straße	5,10
27	Äußere Pillnitzer Straße	4,95
39a	Bereich vor ATU	4,85
10	Pratzschwitzer Straße von Rudolf- Renner- Straße bis Borsbergblick	4,65
47	Elbradweg Seite: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante A	4,65
31	Pillnitzer Straße von Hauptstraße bis Rudolf-Renner-Straße	4,55
52	Geh- und Radweg auf DB- Trasse von B172 über Dippoldiswalder Straße, Zehistaer Straße zur Rottwerndorfer Straße - Neundorf	4,40
26	Lindenallee bis Lochmühlenweg	4,30
41b	Bereich Siedlung Südvorstadt bis Johann-Sebastian-Bach-Straße	4,30
4	K 8713 von Birkwitz bis Äußere Pillnitzer Straße	4,10
33	Stadtbrücke Bahnhofstraße bis Hauptstraße	4,10
9	Am Steingärtchen Pratzschwitz bis Waldstraße	3,80
13	Brückenstraße von Elbradweg	3,75
48	Elbradweg Seite: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante B	3,60
36	B172 Breite Straße bis Fabrikstraße	3,50
1	Lochmühlenweg über Bonnewitzer Straße bis Liebenthal	3,30
37	Dippoldiswalder Straße B172 bis Postweg	3,30
50a	Bereich zwischen ehemaliger Bahntrasse und Kreuzung	3,30
17	Äußere Kohlbergstraße bis B172	3,20
29	Lohmener Straße von Basteistraße bis Zatzschke	3,10
30	Rudolf- Renner- Straße	3,10
22a	Bereich zwischen Mühlenstraße und Zehistaer Straße	3,00

45	Kiesstraße	2,90
54	zusätzlicher Radweg zwischen Bonnewitz und Jessen	2,85
59	zusätzlicher Radweg Kastanienallee	2,85
48a	Bereich zwischen Fähre Copitz und Stadtbrücke	2,80
42	Pratzschwitzer Straße (Sportplatz Birkwitz)- Söbrigener Straße	2,70
14	Heidenauers Straße und Fabrikstraße	2,55
2	Liebethal in Richtung Wesenitztal	2,50
5a	Bereich zwischen Ortsgrenze Pratzschwitz und Kiesstraße	2,50
16	Am Hausberg	2,50
21a	Bereich Zehistaer Straße hinter Penny-Markt	2,50
58	zusätzliche Beschilderung Innenstadt	2,50
15	Glashüttenstraße und Kahrenweg	2,40
23	Walter-Schmiedel-Weg - Seidewitzer Straße	2,40
5	Waldstraße über Birkwitzer Straße bis Äußere Pillnitzer Straße	2,20
22	von Waschhausweg über Zehistaer Straße zur Rottwerndorfer Straße	2,20
63	zusätzliche Verbindung Zaschendorfer Straße und Schönfelder Hochland	2,15
3	Radeberger Straße über Altjessen bis Liebethal	2,00
7	Zum Wesenitzbogen	2,00
1a	Lochmühlenweg	1,90
6	Geh- und Radweg Am See südlich, Waldstraße bis Sportplatz Birkwitz	1,90
11	Elbradweg Seite: Pirna Copitz bis Grundstraße Posta	1,80
46a	Bereich Wehlener Straße und Straße am Kratzbach	1,70
28	Basteistraße	1,60
20	Geh- und Radweg Pirna Süd bis Rudolf-Breitscheid-Straße	1,40
35	B172 von Heidenauer Straße bis Ortsgrenze	1,40
55	zusätzlicher Radweg Liebethal in Richtung Wünschendorf	1,40
44	Geh- und Radweg nördlich, Sportplatz Birkwitz bis Waldstraße	1,30
18	Schlängelbachweg	1,20
56	zusätzlicher Radweg zwischen Graupa und Jessen	1,20
61	Alternativ- Route zur Struppener Straße	1,20
32	Sachsenbrücke	1,00
57	zusätzlicher Radweg Bernhardt-Muth-Straße bis Wehlener Straße	1,00
19	Waschhausweg	0,80
25	Gehweg parallel zur Lohengrinstraße	0,80
62	zusätzliche Verbindung Lindengrundstraße und Weinbergweg	0,70
60	zusätzliche Verbindung Dresden Oberpoyritz	0,60
43	von Prof.- Roßmähler- Straße über Otto- Gedlich- Straße, Söbrigener Weg zur Äußeren Pillnitzer Straße	0,50
8	Prof.- Roßmähler- Straße von Kiesstraße bis Otto- Grotewohl- Straße	0,30
24	Altstadtroute	0,00
49	Geh- Radweg von Aral bis Audi/VW AH B172	0,00

4.2 Kostenübersicht

Für alle dargestellten Radverkehrsverbindungen wurden, abgeleitet aus der Analyse und Bewertung Kostenschätzungen für den jeweiligen Handlungsbedarf erstellt (Anlage 2).

Ausgehend von der Prioritätenliste wurden die Maßnahmen mit den ermittelten Kosten in der nachfolgenden Tabelle den kommenden Haushalten zugeordnet.

	Bezeichnung	Rang	vordringlicher Bedarf	mittelfristiger Bedarf	weiterer Bedarf	Bemerkung	Länge des Abschnittes
			950.000 €	708.600 €	709.650 €	Beträge sind netto ausgewiesen	
1	Lochmühlenweg über Bonnewitzer Straße bis Liebethal	3,30		-		Beschilderung ändern durch Kommunale Dienste	-
1a	Lochmühlenweg	1,90			-	-	-
1b	Bereich zwischen Ortsgrenze Bonnewitz und Ortsgrenze Liebethal	5,30	48.100 €			Decklagenerneuerung	520 m
2	Liebethal in Richtung Wesenitztal	2,50			-	-	-
3	Radeberger Straße über Altjessen bis Liebethal	2,00			-	-	-
4	K 8713 von Birkwitz bis Äußere Pillnitzer Straße	4,10		15.300 €		Veränderung Knotenpunkt Äußere Pillnitzer Straße	-
5	Waldstraße über Birkwitzer Straße bis Äußere Pillnitzer Straße	2,20			-	-	-
5a	Bereich zwischen Ortsgrenze Pratzschwitz und Kiesstraße	2,50			110.100 €	Decklagenerneuerung Asphalt	380 m
6	Geh- und Radweg Am See südlich, Waldstraße bis Sportplatz Birkwitz	1,90			-	-	-
7	Zum Wesenitzbogen	2,00			-	-	-
8	Prof.- Roßmäßler- Straße von Kiesstraße bis Otto- Grotewohl- Straße	0,30			-	-	-
9	Am Steingärtchen Pratzschwitz bis Waldstraße	3,80		-		Beschilderung ändern durch Kommunale Dienste	-
10	Pratzschwitzer Straße von Rudolf- Renner- Straße bis Borsbergblick	4,65		1.900 €		-	-
11	Elbradweg Seite: Pirna Copitz bis Grundstraße Posta	1,80			-	-	-
11a	Kreuzungsbereich Grundstraße und Elbradweg	6,90	5.600 €			Verbreiterung des parallelen Gehweges	140 m
12	Elbradweg Seite: Pirna Altstadt	5,10	5.200 €			Konfliktpunkt beheben	-
13	Brückenstraße von Elbradweg	3,75		-		Beschilderung ändern durch Kommunale Dienste	-
14	Heidenauers Straße und Fabrikstraße	2,55			-	-	-
15	Glashüttenstraße und Kahrenweg	2,40			1.600 €	Konfliktpunkt beheben / Beschilderung vervollständigen	-
16	Am Hausberg	2,50			-	Beschilderung ändern durch Kommunale Dienste	-
17	Äußere Kohlbergstraße bis B172	3,20		19.300 €		Bechilderung aufstellen / Decklagenerneuerung	380 m
18	Schlängelbachweg	1,20			-	-	-
19	Waschhausweg	0,80			-	Beschilderung ändern durch Kommunale Dienste	-
20	Geh- und Radweg Pirna Süd bis Rudolf-Breitscheid-Straße	1,40			-	-	-
21	Postweg von Dippoldiswalder Straße zur Zehistaer Straße (Penny-Markt)	5,20	-			-	-
21a	Bereich Zehistaer Straße hinter Penny-Markt	2,50			19.900 €	Decklagenerneuerung	200
22	von Waschhausweg über Zehistaer Straße zur Rottwerndorfer Straße	2,20			31.500 €	Decklagenerneuerung des Radweges	600 m
22a	Bereich zwischen Mühlenstraße und Zehistaer Straße	3,00			5.900 €	vorerst Weg frei schneiden / Ausbau des Bereiches	240 m
23	Walter-Schmiedel-Weg - Seidewitzer Straße	2,40			300 €	Beschilderung der Streckenführung	-
24	Altstadtroute	0,00			-	-	-
25	Gehweg parallel zur Lohengrinstraße	0,80			-	-	-
26	Lindenallee bis Lochmühlenweg	4,30		-		Veränderung Knotenpunkt Äußere Pillnitzer Straße	-
27	Äußere Pillnitzer Straße	4,95		73.000 €		Ausbau der Verkehrsflächen	220 m
28	Basteistraße	1,60			-	Beschilderung ändern durch Kommunale Dienste	-
29	Lohmener Straße von Basteistraße bis Zatzschke	3,10		-		Beschilderung ändern durch Kommunale Dienste	-
29a	Bereich zwischen Kaufland Tankstelle und Gasthaus Weiße Taube	7,60	103.000 €			Ausbau des Radweges	400 m
30	Rudolf- Renner- Straße	3,10		4.400 €		Veränderung des Bereiches Knotenpunkt Pillnitzer Str.	140 m
31	Pillnitzer Straße von Hauptstraße bis BSZ	4,55		-		-	-

32	Sachsenbrücke	1,00			-	-	-
33	Stadtbrücke Bahnhofstraße bis Hauptstraße	4,10		-		-	-
34	Maxim-Gorki-Straße und Bahnhofstraße	5,75	98.900 €			Decklagenerneuerung Pflaster	370 m
35	B172 von Heidenauer Straße bis Ortsgrenze	1,40			-	-	310 m
36	B172 Breite Straße bis Fabrikstraße	3,50		-		-	-
37	Dippoldiswalder Straße B172 bis Postweg	3,30		32.600 €		Veränderung des 2. Abschnittes / Verlängerung des Radweges	200m/2400m
38	Einsteinstraße	7,60	141.500 €			Umbau des gesamten Bereiches	440 m
39	Clara- Zetkin-Straße	5,85	-			kein Lösungsvorschlag	-
39a	Bereich vor ATU	4,85		-		Umbau im Zuge Ausbau Knotenpunkt (siehe Punkt 51)	-
40	Zehistaer Straße - Liebstädter Straße	5,30	700 €			Konfliktpunkte beheben Beschilderung / Markierung	-
41	Rottwerndorfer Straße Pirna bis Johann-Sebastian-Bach-Straße	5,10	1.500 €			Konfliktpunkte beheben	-
41a	Bereich zwischen THW und Siedlung Südvorstadt	8,20	64.300 €			paralleler Radweg	570 m
41b	Bereich Siedlung Südvorstadt bis Johann-Sebastian-Bach-Straße	4,30		113.100 €		paralleler Radweg / oder Ausbau vorh. Radweg	1000 m
42	Pratzschwitzer Straße (Sportplatz Birkwitz)- Söbrigener Straße	2,70			-	-	-
43	von Prof.- Roßmäßler- Straße über Otto- Gedlich- Straße, Söbrigener Weg zur Äußeren Pillnitzer Straße	0,50			46.500 €	Decklagenerneuerung	780 m
44	Geh- und Radweg nördlich, Sportplatz Birkwitz bis Waldstraße	1,30			-	Neubau separater Rad- Fußweg	1500 m
45	Kiesstraße	2,90			88.700 €	Umbau der vorhandenen Straße	490 m
46	Hauptstraße - Lohmener Straße - Wehlener Straße	5,70	145.600 €			Decklagenerneuerung	800 m
46a	Bereich Wehlener Straße und Straße am Kratzbach	1,70			-	bei einer alternativ Route 59 ist keine Veränderung nötig	1330 m
47	Elbradweg Seite: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante A	4,65		-		-	-
47a	Bereich zwischen Wohngebiet Pirna Copitz und Ortsgrenze Pratzschwitz	5,80	51.700 €			Neubau eines parallelen Rad- und Fußweg	1170 m
48	Elbradweg Seite: Pirna Copitz von Grundstraße Posta bis Pratzschwitz Variante B	3,60		131.100 €		Neubau Rad- und Fußweg Posta bis Fähre und SB bis TU G.	1530 m
48a	Bereich zwischen Fähre Copitz und Stadtbrücke	2,80			-	-	-
49	Geh- Radweg von Aral bis Audi/VW AH B172	0,00			-	bis jetzt kein Radweg	-
50	Zehistaer Straße von Rottwerndorfer Str. bis ehemaliger Bahntrasse	8,10	124.200 €			Ausbau der Knotenpunkte	-
50a	Bereich zwischen ehemaliger Bahntrasse und Kreuzung	3,30		-		-	-
51	Struppener Straße - B172 - zur Bergstraße	8,30	159.700 €			Ausbau der gesamten Verkehrsfläche / nur Radweg	850m/700m
51a	Bereich zwischen Krietzschwitzer Straße und Bergstraße	6,70	253.800 €			Veränderung der Streckenführung	~ 1300 m
52	Geh- und Radweg auf DB- Trasse von B172 über Dippoldiswalder Straße, Zehistaer Straße zur Rottwerndorfer Straße - Neundorf	4,40		317.900 €		Neubau eines Rad- und Fußweg	1800 m + 840 m
53	Berggießhübeler Straße - Dohma	5,50	73.400 €			Neubau eines Rad- und Fußweg	1120 m
54	zusätzlicher Radweg zwischen Bonnewitz und Jessen	2,85			24.300 €	-	290 m
55	zusätzlicher Radweg Liebethal in Richtung Wünschendorf	1,40			-	-	-
56	zusätzlicher Radweg zwischen Graupa und Jessen	1,20			-	-	-
57	zusätzlicher Radweg Bernhardt-Muth-Straße bis Wehlener Straße	1,00			24.900 €	-	320 m
58	zusätzliche Beschilderung Innenstadt	2,50			2.100 €	Beschilderung	-
59	zusätzlicher Radweg Kastanienallee	2,85			77.400 €	-	590 / 480 m
60	zusätzliche Verbindung Dresden Oberpoyritz	0,60			181.100 €	-	2200 m
61	Alternativ- Route zur Struppener Straße	1,20			32.900 €	-	-
62	zusätzliche Verbindung Lindengrundstraße und Weinbergweg	0,70			1.000 €	-	-
63	zusätzliche Verbindung Zaschendorfer Straße und Schönfelder Hochland	2,15			144.900 €	-	1400 /1100
	Beschilderung im gesamten Bereich			5.250 €	5.250 €	Beschilderung	

498.400 €

Kosten beziehen sich auf den Gehweg bei Ausbau der gesamten Verkehrsfläche

415.900 €

Kosten liegen bei anderen Baulasträgern (werden nicht mit eingerechnet)

Die Kostenschätzung für die einzelnen Radwege ist in der Anlage 2 aufgeführt

5. Schlussbemerkung

Mit dieser Radverkehrskonzeption wird das Ziel verfolgt, das vorhandene Netz an Radverkehrsverbindungen in der Stadt Pirna weiter zu entwickeln, in dem schrittweise die Erneuerung, Verbesserung und Erweiterung von Radwegen und Radrouten erfolgt.

Durch Kostenbetrachtungen aller Einzelmaßnahmen und Wertung nach Prioritäten kann gleichzeitig eine Kosten / Zeit – Schiene für die Umsetzung dieser Konzeption aufgezeigt werden.

So werden für die Realisierung der Radverkehrskonzeption folgende Finanzmittel veranschlagt:

- | | |
|--------------------------|---------------|
| ▪ vordringlicher Bedarf | ca. 950.000 € |
| ▪ mittelfristiger Bedarf | ca. 708.600 € |
| ▪ weiterer Bedarf | ca. 709.650 € |

Dabei ist zu beachten, dass dringliche Projekte größere Baumaßnahmen voraussetzen, um dabei die Situation des Radverkehrs zu verbessern.

Zusätzlich sind im Rahmen von Decklagenerneuerungen Verbesserungen von Radrouten nötig. Diese wurden nicht bei den Kosten berücksichtigt, da kein unmittelbarer Handlungsbedarf, z.B. im Sinne einer Gefährdung für den Radverkehr vorhanden ist und die Verbesserung hauptsächlich dem motorisierten Verkehr dient.

Neben den Baumaßnahmen sind umfangreiche Beschilderungen für den touristischen Radverkehr zu empfehlen, da diese zum Teil nicht vorhanden sind oder teilweise falsch ausgewiesen sind.

Flankierend zu allen vorgenannten Maßnahmen kann die Zielsetzung der aktiven Förderung des Radverkehrs durch folgendes positiv beeinflusst werden:

- Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Schnittpunkten von Radrouten bzw. an Punkten mit Aufenthaltsfunktion, z.B. an Aussichtspunkten, Sehenswürdigkeiten oder gastronomischen Einrichtungen
- Herstellen von überdachten und verschließbaren Fahrradanlagen zum Beispiel am Elbradweg in der Nähe zur Altstadt Pirna oder in Graupa am Jagdschloss
- Hinweise auf Fahrradservicedienste und Radfahrerfreundliche Unterkunftsmöglichkeiten
- Öffentlichkeitsarbeit für Alltagsradverkehr und Radtourismus

Zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen stehen der Stadt Pirna eine Reihe von Fördermöglichkeiten zur Verfügung, wobei je nach Einzelfall folgende Programme Anwendung finden:

- Kommunalen Straßen- und Brückenbau /GVFG für folgende Maßnahmen
 - Selbständige Radwege, einschließlich Wegweisung
 - Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen
 - Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen)
 - Querungshilfen
- Städtebauförderung (VwV- Stadtentwicklung) für folgende Maßnahmen, wenn diese im Landesprogramm aufgenommen wurden:
 - Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, auch eigenständig (Nachrüstungen)
 - Selbständige Radwege, einschließlich Wegweisung
 - Punktuelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen
 - Bestandsverbesserungen
 - Errichtung von Fahrradstationen
- Stadterneuerung (VwVStBauE)
 - Wie vorh.
- GA- Infra
 - Für touristische Radwege
- Nichtinvestive Maßnahmen im Rahmen der NRVP für Modellprojekte und Öffentlichkeitsarbeit

Ausgehend von einer Analyse und Zustandserfassung des Bestandes an Radverkehrsverbindungen, umfangreicher Recherchen und konzeptioneller Überlegungen sowie Abstimmungen wird im Ergebnis mit vorliegender Radverkehrskonzeption ein Weg zur Erreichung der in der Vorbemerkung genannten Ziele aufgezeigt.

Aufgestellt: Ingenieurbüro Ulrich Karsch
Bergstraße 11
01796 Pirna
Fon: 03501/7925-0

Pirna, 30.06.2008