



Stadtverwaltung Pirna
Fachgruppe Stadtentwicklung



VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
Email: dresden@vkt-gmbh.de

www.vkt-gmbh.de

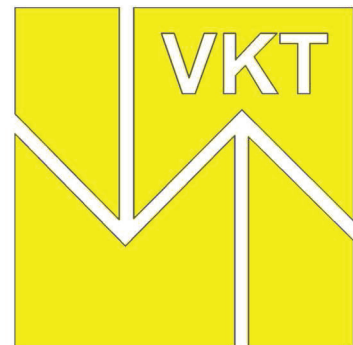
**PTV Transport
Consult GmbH**

Cunnersdorfer Str. 25
01189 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.com

www.ptvgroup.com

PTV GROUP

the mind of movement



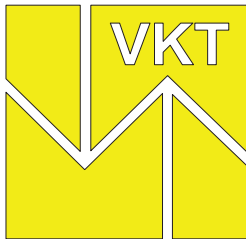
Verkehrsentwicklungsplan Pirna 2030

Beschlussfassung vom 28.04.2015

Verkehrsentwicklungsplan Pirna 2030

Beschlussfassung vom 28.04.2015

Bearbeitung:



VERKEHRSPPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7

01187 Dresden

Telefon: +49 351 43639-0

Telefax: +49 351 43639-19

Dipl.-Ing. Christoph Sommer (Projektleitung)

Dipl.-Ing. Christoph Wegler



PTV Transport Consult

Cunnersdorfer Straße 25

01189 Dresden

Telefon: +49 351 40909-0

Telefax: +49 351 40909-24

Dipl.-Ing. Jörg Uhlig

Dipl.-Ing. Ralf Lohse

Auftraggeber:



Stadtverwaltung Pirna

Fachgruppe Stadtentwicklung

Inhalt	Seite
1 Einleitung	9
1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung	9
1.2 Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung in Pirna	10
1.3 Relevante Voruntersuchungen und weitere Grundlagen	12
1.4 Planungsraum und Lage in der Region	15
1.5 Einwohnersituation und kleinräumige Gliederung	18
1.6 Verkehrsverhalten der Bevölkerung	20
2 Bilanzierung des Verkehrsentwicklungsplanes 1992 (Teilfortschreibung 2001/2006)	22
3 Leitlinien zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems	23
3.1 Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe	24
3.2 Zielfeld 2: Verkehrssicherheit	24
3.3 Zielfeld 3: Verkehrsmittelwahl	25
3.4 Zielfeld 4: Erreichbarkeit	25
3.5 Zielfeld 5: Wirtschaftsverkehr	26
3.6 Zielfeld 6: Umweltverträglichkeit	26
4 Bewertung des vorhandenen Verkehrsangebotes	27
4.1 Motorisierter Individualverkehr	27
4.2 Ruhender Verkehr	29
4.2.1 Bereich Innenstadt	30
4.2.2 Bereich Sonnenstein	36
4.2.3 Bereich Copitz	39
4.3 Öffentlicher Personennahverkehr	42
4.3.1 Stadtbusnetz und Stadtbuslinienführungen	43
4.3.2 Erschließungsgebiet des Stadtbusnetzes	45
4.3.3 Bedienungsqualität des Stadtbusnetzes	46
4.3.4 Tarifsystem	50
4.4 Fahrradverkehr	51
4.5 Fußgängerverkehr	56
5 Verkehrsentwicklungsplanung 2030	59
5.1 Strukturprognosen	59
5.2 Szenarien und Netzfälle	62
5.2.1 Szenarien der Verkehrsentwicklung	62
5.2.2 Netzfälle	65

5.3	Verkehrskonzept	68
5.3.1	Motorisierter Individualverkehr	68
5.3.2	Ruhender Verkehr	72
5.3.3	Öffentlicher Personennahverkehr	85
5.3.4	Fahrradverkehr	94
5.3.5	Fußgängerverkehr	100
5.4	Mobilitätskonzept	103
5.5	Maßnahmenbewertung und Prioritätenreihung	106
6	Handlungskonzept 2030	107

Tabellenverzeichnis	Seite
Tab. 1: Stadtteile und Einwohnerverteilung Pirna (Stand 31.12.2013)	18
Tab. 2: Bereich Innenstadt Anzahl und Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	32
Tab. 3: Bereich Innenstadt Anzahl und Art der Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraums	33
Tab. 4: Bereich Innenstadt Anzahl und Auslastung der Stellplätze in Parkhäusern	34
Tab. 5: Bereich Innenstadt Anzahl und Auslastung der Stellplätze anderer Abstellform außerhalb des öffentlichen Straßenraums	34
Tab. 6: Bereich Sonnenstein Anzahl, Art und Auslastung der Stellplätze sowie gemeldete Pkw	37
Tab. 7: Fahrtenangebot im Stadtbusverkehr (Mo-Fr, Schulzeit) - Analyse	47
Tab. 8: Fahrtenangebot der Linie P zwischen Birkwitz/Pratzschwitz und Dresden-Pillnitz	48
Tab. 9: Übergangszeiten zwischen SPNV und Stadtbus am Bahnhof Pirna vom Wohngebiet Sonnenstein (Auszug)	49
Tab. 10: Szenarien der Verkehrsentwicklung	63
Tab. 11: Maßnahmen im Straßennetz mit Empfehlung zur Weiterverfolgung	69
Tab. 12: Festlegung von Verkehrsführung und -regelung gemäß der Straßenkategorie	70
Tab. 13: Mindestangebotsqualität zwischen Stadtviertel und Innenstadt bzw. ZOB	86
Tab. 14: Vorschlag zur Linienführung der zukünftigen Stadtbuslinien	88
Tab. 15: Qualitätsanforderungen an Haltestellen entsprechend ihrer Bedeutung	91
Tab. 16: Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen gemäß ihrer Routenfunktion	96
Tab. 17: Qualitätsanforderungen an Radabstellanlagen entsprechend ihrer Bedeutung	99

Bilderverzeichnis

Bild 1: Einordnung des VEP in den Planungsprozess	10
Bild 2: Bearbeitungsablauf des Verkehrsentwicklungsplans	11
Bild 3: Raumstruktur Ostsachsen	15
Bild 4: SPNV-Liniennetz Sachsen, Ausschnitt Region Pirna	17
Bild 5: Kleinräumige Gliederung Pirmas (Stadtviertel, Stadtteile farblich zusammengefasst)	19
Bild 6: Einwohnerdichte im Jahr 2013	20
Bild 7: Modal Split Pirna 2008 (Binnenverkehr und Gesamtverkehr)	21
Bild 8: Rückstau vom Knoten B 172/Clara-Zetkin-Straße in Höhe Einmündung Seminarstraße (Aufnahmedatum: 27.03.2014, nachmittags)	28
Bild 9: Ruhender Verkehr – betrachtete Bereiche	30
Bild 10: Bereich Innenstadt - Abgrenzung der Parkgebührenzonen (Bestand)	33
Bild 11: Bereich Innenstadt – Stellplatzangebot für Reisebusse	36
Bild 12: Auslastung öffentlicher und privater Stellplätze Remscheider Straße (Aufnahmedatum: Donnerstag 20.03.2014 ca. 10:00 Uhr)	38
Bild 13: Abgrenzung Plattenbaugebiete und Altbaugebiet im Bereich Copitz	39

Bild 14:	Stellplatzsituation entlang der Zufahrtsstraßen im Altbaugbiet im Bereich Copitz	40
Bild 15:	Auslastung reservierter Stellplätze im Bereich Prof.-Roßmäßler-Straße (Aufnahmedatum: Dienstag 24.06.2014 ca. 20:00 Uhr)	40
Bild 16:	Verfügbarkeit und Auslastung Pkw-Stellplätze im Plattenbaugbiet im Bereich Copitz	41
Bild 17:	Auslastung Parkplatz im südwestlichen Bereich des Robert-Klett-Rings (Aufnahmedatum: Dienstag 24.06.2014 ca. 20:00 Uhr)	42
Bild 18:	ÖPNV-Liniennetz Pirna (Bestand, Grundlage: Fahrplan 2013/2014)	44
Bild 19:	Unvollendeter Übergang zwischen ZOB und Bahnhof Pirna (Aufnahmedatum: 27.03.2014)	50
Bild 20:	Routenverlauf Altstadtour Pirna	52
Bild 21:	Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht an der Maxim-Gorki-Straße (Aufnahmedatum: 20.05.2014)	53
Bild 22:	Radwegende Rudolf-Renner-Straße (Aufnahmedatum: 27.03.2014)	54
Bild 23:	Radabstellanlage am Bahnhof Pirna (Aufnahmedatum: 27.03.2014, nachmittags)	56
Bild 24:	Bevölkerungsentwicklung der Stadt Pirna (Angaben in Tsd. Einwohnern)	59
Bild 25:	Entwicklung der Altersstruktur in der Stadt Pirna	60
Bild 26:	Entwicklung des Jugend- und Altenquotienten in der Stadt Pirna	60
Bild 27:	Verkehrsbelastung Null-Fall 2025 (ohne B 172 OU Pirna)	66
Bild 28:	Verkehrsbelastung Plan-Fall 2025 (mit B 172 OU Pirna)	67
Bild 29:	Differenzbelastung zwischen Plan- und Null-Fall	67
Bild 30:	Abgrenzung der Parkgebührenzonen - Konzept	76
Bild 31:	Konzept der „Parkachse“	77
Bild 32:	Bestehende Ausschilderung Parkachse auf der Königsteiner Straße (Aufnahmedatum: 24.06.2014)	78
Bild 33:	Bestehende Ausschilderung Zentrum auf der Königsteiner Straße (Aufnahmedatum: 24.06.2014)	78
Bild 34:	Lage ehemaliges OVPS-Gelände	80
Bild 35:	Vorschlag zum zukünftigen ÖPNV-Liniennetz Pirna	89
Bild 36:	Linienführung des „Stadtstreicher“ 2011	92
Bild 37:	Linienführung Citybus und Stadtbusverkehre (Planung)	93

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Hauptstraßennetz Pirna [Bestand]
- Abbildung 2: Verkehrsberuhigung und Verkehrsführung Pirna-Innenstadt [Bestand]
- Abbildung 3: Verkehrsberuhigung in Pirna – Teil Nord [Bestand]
- Abbildung 4: Verkehrsberuhigung in Pirna – Teil Süd [Bestand]
- Abbildung 5: Ruhender Verkehr – Pirna Innenstadt [Bestand]
- Abbildung 6: Ruhender Verkehr – Pirna Sonnenstein [Bestand]
- Abbildung 7: Ruhender Verkehr – Pirna Copitz [Bestand]
- Abbildung 8: ÖPNV-Erschließung Pirna Copitz
- Abbildung 9: ÖPNV-Erschließung Pirna Innenstadt und Sonnenstein
- Abbildung 10: ÖPNV-Erschließung Pirna Birkwitz/Pratzschwitz
- Abbildung 11: ÖPNV-Erschließung Pirna Graupa, Jessen
- Abbildung 12: ÖPNV-Erschließung Pirna Neundorf, Rottwerndorf
- Abbildung 13: ÖPNV-Erschließung Pirna Zatzschke, Posta
- Abbildung 14: ÖPNV-Erschließung Pirna Zehista, Zuschendorf
- Abbildung 15: Hauptradrouten Pirna – Teil Nord [Bestand]
- Abbildung 16: Hauptradrouten Pirna – Teil Süd [Bestand]
- Abbildung 17: Radwegenetz Pirna – Teil Nord [Bestand]
- Abbildung 18: Radwegenetz Pirna – Teil Süd [Bestand]
- Abbildung 19: Radabstellanlagen in Pirna – Innenstadt [Bestand]
- Abbildung 20: Hauptstraßennetz Pirna [Planung]
- Abbildung 21: Verkehrsberuhigung in Pirna – Teil Nord [Planung]
- Abbildung 22: Verkehrsberuhigung in Pirna – Teil Süd [Planung]
- Abbildung 23: Verkehrsberuhigung und Verkehrsführung Pirna-Innenstadt [Planung]
- Abbildung 24: Ruhender Verkehr – Pirna Innenstadt [Konzept]
- Abbildung 25: Radroutennetz Pirna – Teil Nord [Planung]
- Abbildung 26: Radroutennetz Pirna – Teil Süd [Planung]
- Abbildung 27: Lücken im Radwegenetz Pirna – Teil Nord
- Abbildung 28: Lücken im Radwegenetz Pirna – Teil Süd

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Bilanzierung des Verkehrsentwicklungsplan 1992 und dessen Teilfortschreibungen 2001 und 2006
- Anlage 2: ÖPNV-Erschließungsmängel – Analyse
- Anlage 3: Bedienungsqualität umsteigefreier Verbindungen im Busverkehr zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt Pirna
- Anlage 4: Zusammenstellung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes
- Anlage 5: Liniennetz-Konzept (Vorschlag): Beschreibung der Linienverläufe
- Anlage 6: Weiterführende Begründung zum Haltepunkt Pirna-Altstadt
- Anlage 7: Anwendung der Radroutenkategorien für die Maxim-Gorki-Straße
- Anlage 8: Maßnahmenbewertung
- Anlage 9: Maßnahmensteckbriefe

Abkürzungsverzeichnis:

Abkürzung:	Bezeichnung:
a	Jahr
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BIP	Bruttoinlandsprodukt
Bf	Bahnhof
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EW	Einwohner
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FNP	Flächennutzungsplan
Fplkm	Fahrplankilometer
Fz	Fahrzeug
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ha	Hektar
HAFLIS	Handelsflächeninformationssystem Sachsen
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.d.R.	in der Regel
LEP	Landesentwicklungsplan
KBS	Kursbuchstrecke
km	Kilometer
min	Minuten
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPV	öffentlicher Personenverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil
OVPS	Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna – Sebnitz mbH
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SNR	SachsenNetz Rad
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	straßengebundener Personennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
u.U.	unter Umständen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche
VKT	Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
VwV – StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
$v_{zul.}$	zulässige Geschwindigkeit
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Die im Elbtal zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der Nationalparkregion Sächsische Schweiz gelegene Große Kreisstadt Pirna schreibt den städtischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom Mai 1992 fort, da dieser hinsichtlich seiner Grundlagen, seiner Grundaussagen, der Planungsempfehlungen und hinsichtlich seines Zielhorizontes (2010) gänzlich veraltet ist. 2001 und 2005 gab es eine Teilfortschreibung des VEP, welche jedoch räumlich auf den Innenstadtbereich beschränkt ist.

Seit Aufstellung des VEP für die Gesamtstadt hat sich in den letzten 20 Jahren die Stadt Pirna sowohl strukturell als auch hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur weiterentwickelt. Als wesentliche Punkte sind in diesem Zusammenhang zu nennen:

- die trotz erfolgter Eingemeindungen stetige Abnahme der Einwohnerzahl von ca. 42.000 im Jahr 1990 auf heute ca. 39.000 Einwohner,
- die Zunahme des Altersdurchschnitts der Einwohner auf heute über 48 Jahre,
- das verstärkte Streben solventer Bevölkerungsschichten zum Eigenheim in Stadtrandlage, in den letzten Jahren auch in Innenstadtlage,
- die Abwanderung aus den Plattenbaugebieten (v.a. Sonnenstein),
- die Errichtung neuer Gewerbestandorte bei gleichzeitiger Schließung der großindustriellen Altstandorte,
- die touristische Entwicklung v.a. im Zusammenhang mit der Entwicklung der Nationalparkregion Sächsische Schweiz und den daraus resultierenden Verkehrswirkungen,
- der Bau der zweiten Elbbrücke als Teil der Westumfahrung im Zuge der Staatsstraße 177 und
- die Anbindung der Stadt Pirna an die Bundesautobahn (BAB) A 17 Dresden – Prag.

Diese genannten Entwicklungen führten und führen zu Änderungen der städtischen Siedlungsstruktur mit in der Folge entsprechend veränderten Verkehrsbeziehungen. Daher sind die im Rahmen des VEP aus dem Jahr 1992 getroffenen Annahmen und Ansätze zur Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der erfolgten und den künftig zu erwartenden Veränderungen hinsichtlich ihrer Gültigkeit zu überprüfen und entsprechend den neuen Anforderungen und Voraussetzungen zu überarbeiten.

Das wesentliche Ziel des VEP Pirna 2030 ist, die Mobilität der Einwohner und Besucher der Stadt auch künftig sicherzustellen und gleichzeitig den Verkehr und damit vor allem die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (Lärm- und Schadstoffemissionen, Flächeninanspruchnahme, Gefährdungen) auf ein minimal notwendiges Maß zu reduzieren. Dabei bezieht der VEP in einem integrierten Ansatz alle Verkehrsarten ein.

Er bildet eine gesamtstädtische Grundlage für die Stadt-, Umwelt- und Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030, welche der Spezifik der Stadt Rechnung trägt und auf einer breiten Akzeptanz unter

der Bevölkerung, der lokalen Wirtschaft und der Kommunalpolitik basiert. Er ist der Leitfaden für weitere kommunale Verkehrsplanungen bis zum Jahr 2030 (vgl. Bild 1).

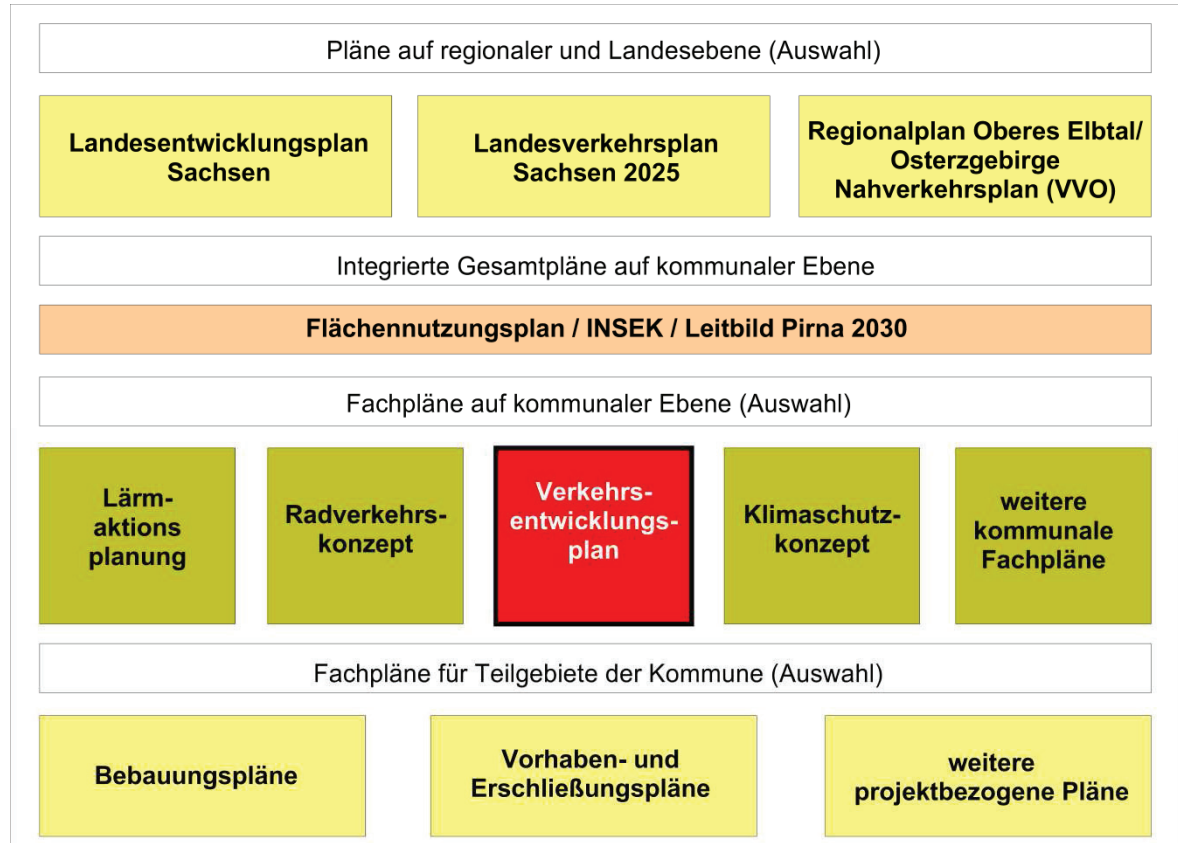


Bild 1: Einordnung des VEP in den Planungsprozess

1.2 Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung in Pirna

Im nachfolgenden **Bild 2** ist der Bearbeitungsablauf für die Erarbeitung des VEP schematisch dargestellt. Die Erstellung des VEP gliedert sich dabei in die drei wesentlichen Arbeitsschritte

- die während des gesamten Planungsprozesses parallel laufende Projektabstimmung und die Beteiligung (Arbeitsschritt 1),
- die Problemanalyse (Arbeitsschritt 2) sowie
- die Maßnahmenuntersuchung (Arbeitsschritt 3).

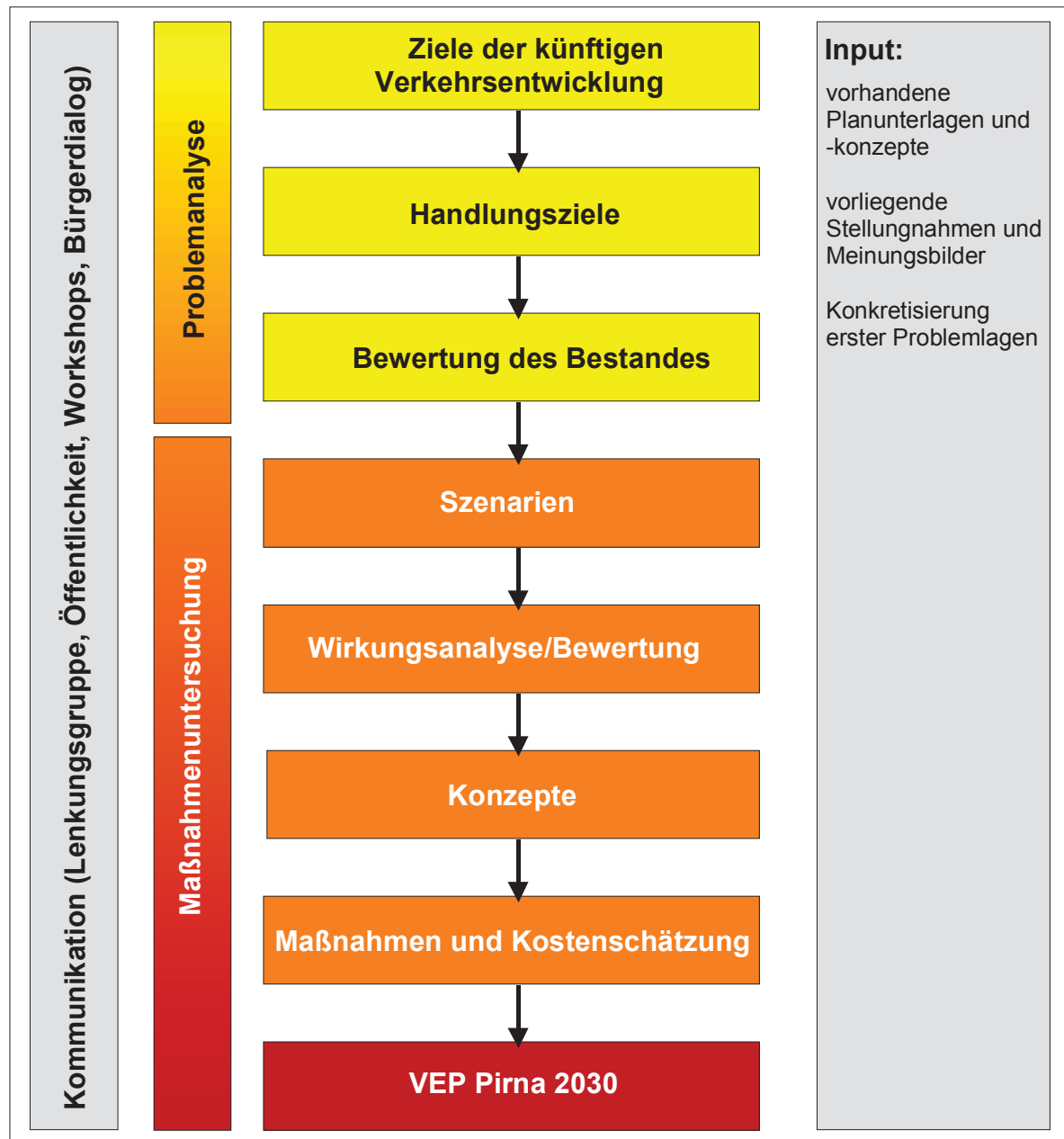


Bild 2: Bearbeitungsablauf des Verkehrsentwicklungsplans

Der zeitlich parallel zur Bearbeitung der Arbeitsschritte 2 und 3 laufende **erste Arbeitsschritt** enthielt die Ergebnispräsentationen, die Beteiligung und die Abstimmung u.a. mit der Lenkungsgruppe. Diese wurde für die Steuerung des gesamten Planungsprozesses zur Neuaufstellung des VEP im März 2013 gegründet und begleitete - moderiert durch den Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip) der Technischen Universität Dresden (Herr Prof. Dr.-Ing. Ahrens) - die Erarbeitung des VEP fachlich und organisatorisch. Ihr gehörten Mitglieder der Stadtratsfraktionen sowie Vertreter von Stadtverwaltung, Interessengemeinschaften, des Citymanagements und der Verkehrsbetriebe an.

Bürgerdialog

Die Beteiligung interessierter Bürger erfolgte u.a. durch einen über die gesamte Projektbearbeitungszeit laufenden internetbasierten

Bürgerdialog. Dazu wurde im Januar 2014 die Webseite www.pirna2030.de freigeschaltet. Auf der Internetseite wurde einerseits der laufende Projekt- bzw. Planungsfortschritt dargestellt und andererseits den Bürgerinnen und Bürgern eine aktive Mitgestaltung des Planungsprozesses über ein Kontaktformular ermöglicht.

Workshops

Des Weiteren konnten sich im Rahmen von drei fachspezifischen Workshops zu den Themen Radverkehr, Ruhender Verkehr und Öffentlicher Verkehr Vertreter verschiedener Institutionen und Interessenverbänden in den Planungsprozess einbringen.

Das zentrale Anliegen hinter der Bürgerbeteiligung, den Workshops und der Lenkungsgruppe ist, den Planungsprozess auf hohem Niveau transparent zu halten und somit für eine breite Akzeptanz unter den Bürgern der Stadt Pirna und den fachlich beteiligten Akteuren zu sorgen.

In Zusammenarbeit mit der Lenkungsgruppe wurden im **Arbeitsschritt 2** die von der Stadtverwaltung formulierten Zielfelder und Unterziele zur fachlichen und verkehrspolitischen Verkehrsentwicklung der Stadt Pirna konkretisiert. Sie bilden neben der Erfassung des gegenwärtigen Zustandes und der Abschätzung der Entwicklung bis zum Jahr 2030 eine wichtige Planungsgrundlage. Die hierauf aufbauende Mängelanalyse umfasst die Gegenüberstellung des derzeitigen Zustandes mit den formulierten Zielen und den Vorgaben der relevanten Richtlinien und Empfehlungen.

Um die Belange auch der jungen Verkehrsteilnehmer im Stadtgebiet von Pirna in die Mängelanalyse zu integrieren, wurden im Februar 2014 Befragungen im Rahmen von Projekttagen an den beiden Piraer Gymnasien durchgeführt. Das Ergebnis waren zum einen Bereiche im Verkehrsnetz, die aus Sicht der Schüler Gefährdungspotenzial besitzen. Zum anderen konnten auch Informationen über das Verkehrsmittelwahlverhalten und die Meinung der Schüler zur Verkehrsinfrastruktur erhoben werden.

Die planerischen Ansatzpunkte für die Erarbeitung des VEP im **dritten Arbeitsschritt** resultieren somit aus den lokalisierten Konflikten zwischen den Leitlinien/Zielen und der vorhandenen Situation sowie aus den Erkenntnissen aus der Beteiligung (Arbeitsschritt 1). Er beinhaltet außerdem eine abschließende Gesamtbewertung der Maßnahmen und die Ableitung von Handlungsempfehlungen für die Entscheidungsträger der Stadt.

1.3

Relevante Voruntersuchungen und weitere Grundlagen

Neben dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pirna (aufgestellt im Mai 1992) finden weitere Planungen, Voruntersuchungen und Konzepte mit Relevanz für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 Berücksichtigung. Dies sind insbesondere:

- Verkehrsentwicklungsplan Pirna – Innenstadtkonzept, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Stadtrats-Beschluss vom 18. Dezember 2001,
- Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pirna, Teil 1: Anpassung Innenstadtkonzept, Zwischenbericht Dezember 2005, Ingenieurbüro Ulrich Karsch,
- Gutachten als Grundlage Einzelhandelskonzept für die Stadt Pirna, Büro Dr. Acocella, 16.04.2010,

- Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Pirna 2010 bis 2025, Basisjahr 2010, Variante „Status Quo 2004-2010“, Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) Dresden, 2011,
- Regionale Wohnbauflächenbedarfsprognose der Erlebnisregion Dresden 2025+, Basisjahr 2012, Szenario „Status-Quo-Entwicklung“, Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) Dresden, Arbeitsstand Oktober 2014,
- Quartier Scheunenhof in Pirna, Verkehrsplanerische Erschließungskonzeption, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Januar 2013,
- Prognose der Schülerzahlen für die Stadt Pirna bis 2025 (Berufsschulzentrum Technik und Wirtschaft, Förderschule für geistig Behinderte, Schule zur Lernförderung, Schule für Erziehungshilfe), Landratsamt des Kreises Osterzgebirge – Sächsische Schweiz,
- Prognose der Schülerzahlen für die Stadt Pirna bis 2020 (Grundschulen, Oberschulen, Gymnasien, außer evangelische Grund- und Mittelschule), Stadt Pirna, Fachgruppe Schule und Soziales,
- Studie zur städtebaulichen Einbindung des Scheunenhofareals, Planungsbüro Schneider, 06.06.2008,
- Stellplatzsituation in der Innenstadt Pirnas – Sachstand und Prognosen, Stadt Pirna, 01.02.2012,
- Seniorenpolitisches Gesamtkonzept für die Stadt Pirna, Evangelische Hochschule Dresden und Stadt Pirna, Berichtsentwurf vom 25.08.2014,
- Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von Pirna, Diplomarbeit an der TU Dresden von Tom Kasper, Juli 2014,
- Verkehrsplanerische Untersuchung zur Parkraumsituation in der Plattenbau-Großsiedlung Pirna-Sonnenstein, Studienarbeit an der TU Dresden von Sebastian Franke, 10.06.2014,
- Bedarfsanalyse und Kapazitätsermittlung für ein P+R-Parkhaus Bahnhofstraße, Pirna, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Mai 2013,
- B 172 Ortsumgehung Pirna, 3. BA – Prognose 2020 – Verkehrsplanerische/-technische Untersuchung, PTV AG Dresden, 01.02.2008,
- B 172 Ortsumgehung Pirna, 3. BA, Verkehrsplanerische/verkehrstechnische Untersuchung zur Bewertung von Optimierungsansätzen der vorliegenden Planung, IVAS, Juni 2012,
- Barrierefreiheit in historischen Stadtstrukturen – Hindernis oder Bedürfnis?, Masterarbeit an der TU Dresden von Karin Haufe, 16.12.2013,
- Flächennutzungsplan der VG Pirna/Dohma, 2. Änderung vom 10.12.2012, Stadt Pirna,
- Verkehrsplanerische Untersuchungen über Möglichkeiten der Umgestaltung des innerstädtischen Straßenzuges S 164 (Maxim-Gorki-Straße) in Pirna, Diplomarbeit an der TU Dresden, Sven Eckardt, 22.10.2013,
- Nutzen- Kosten-Untersuchung Neubau Haltepunkt Pirna-Altstadt, Spiekermann GmbH, November 2000,
- Ermittlung des potentiellen Fahrgastaufkommens für einen zusätzlichen S-Bahn Haltepunkt Pirna-Altstadt, ISUP GmbH, August 1995,

- S-Bahn-Haltepunkt Pirna-Altstadt, Machbarkeitsstudie, DE-Consult, 11.09.1995,
- Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept für die Stadt Pirna, C&E Consulting und Engineering GmbH, 22.10.2012,
- Lärmaktionsplan, Stufe 2, beschlossene Endfassung von November 2013, Spiekermann GmbH,
- Pirna 2030 – Leitbild, Stadt Pirna, 2006,
- Sachstandsberichte zur Umsetzung des Leitbildes 2030, Berichtsjahre 2008 – 2012, Stadt Pirna,
- Radverkehrskonzeption der Stadt Pirna, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, 30.06.2008,
- Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014, Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, veröffentlichter Stand 15.04.2014,
- Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe, VVO GmbH / Spiekermann AG, 10.10.2011,
- Ergänzung Nahverkehrsplan für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, ISUP GmbH, 20.04.2009,
- Beschilderungskonzept Pirna, Parkleitsystem Stadt Pirna 2012, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Februar 2012,
- Beschilderungskonzept Pirna Wegweisung innerörtliche Ziele, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Februar 2007,
- Analyse und Bewertung der gegenwärtigen städtischen Informations- und Leitsysteme unter besonderer Berücksichtigung der Fuß- und Radwegesituation, Bachelorarbeit, Frank Speer, 2012.

Darüber hinaus liegen der Bestandsanalyse die folgenden Statistiken und Daten zu Grunde:

- Pendlerverflechtungen – Bilanz zwischen Einpendlern und Auspendlern für die Stadt Pirna, Stand 30.06.2012, Agentur für Arbeit,
- Übersicht über bedeutende Arbeitgeber am Standort Pirna 2011-2013, Stadt Pirna,
- Bestandsdaten der Einwohnerentwicklung 2004-2013, Stadt Pirna,
- Einzelhandelsstandorte per 19.11.2013, Auszug aus HAFLIS (Handelsflächeninformationssystem Sachsen),
- Entwicklung der Schülerzahlen in Pirna 2007-2014, Stadt Pirna
- Bestandsaufnahme der öffentlichen Fahrradstände im Innenstadtbereich Pirnas, Stadt Pirna, Stand 21.03.2014,
- Auswertung der Nutzerzahl des Probetriebes des Citybusses im Dezember 2011, Stadt Pirna, 13.01.2012,
- Verkehrserhebung Innenstadt Pirna vom 27.02.2008, Ingenieurbüro Ulrich Karsch,
- Verkehrserhebung Gesamtstadt Pirna 2010 und 2011, Ingenieurbüro Ulrich Karsch.

1.4 Planungsraum und Lage in der Region

Die im Elbtal südöstlich der Landeshauptstadt Dresden gelegene Große Kreisstadt Pirna gilt als Tor zur Nationalparkregion Sächsische Schweiz im Osten und Südosten der Stadt. Im Südwesten Pirnas erstreckt sich das Erzgebirge. Pirna ist Sitz des Landratsamtes des Landkreises Sächsische Schweiz – Osterzgebirge mit derzeit ca. 246.000 Einwohnern¹.

Nach dem Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen² ist Pirna als **Mittelzentrum** eingestuft und liegt auf der überregional bedeutsamen Verbindungs- und Entwicklungsachse zwischen Dresden und Usti nad Labem/Prag (vgl. Bild 3).

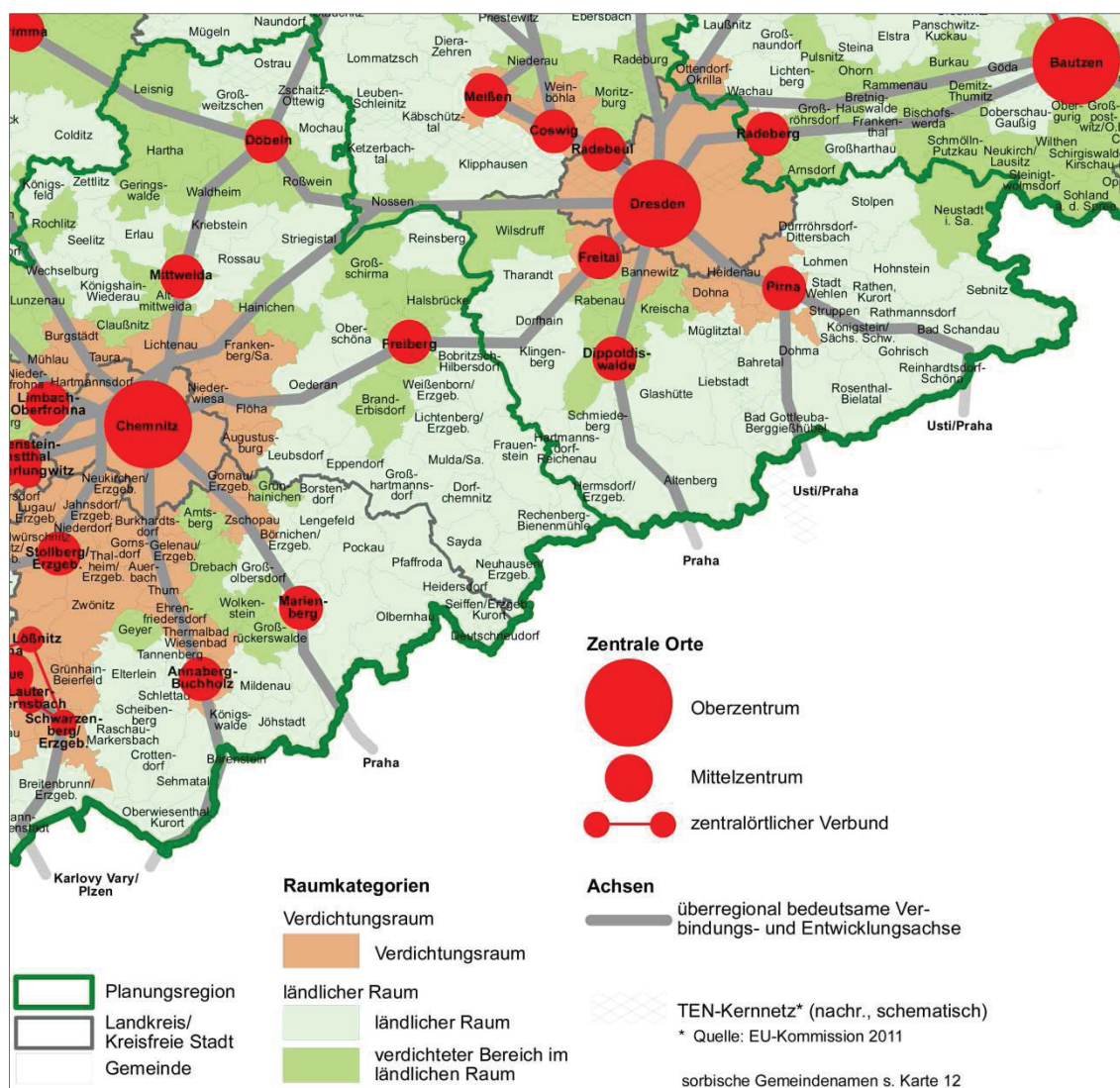


Bild 3: Raumstruktur Ostsachsen³

¹ Stand 30.11.2013, Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen.

² Landesentwicklungsplan 2013, Freistaat Sachsen, Kabinettsbeschluss vom 12. Juli 2013, Sächsisches Staatsministerium des Innern.

³ Ausschnitt aus Karte 1 (Festlegungskarte Raumstruktur), Landesentwicklungsplan Sachsen 2013.

Die nächstgelegenen Städte um Pirna mit oberzentralen Funktionen sind:

- Dresden (Oberzentrum),
- Bautzen (als Teil des oberzentralen Städteverbundes Bautzen – Görlitz – Hoyerswerda).

Diese in einer Entfernung von 20 km (Dresden) bzw. 50 km (Bautzen) gelegenen Städte sind von Pirna mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) in Fahrzeiten von 25 bzw. 70 Minuten und mit dem regionalen Schienenpersonenverkehr (SPV) in Fahrzeiten zwischen 25 bzw. 80 Minuten⁴ erreichbar. Dabei kann Bautzen nicht umsteigefrei erreicht werden.

Seit der Inbetriebnahme der Bundesautobahn (BAB) A 17 besitzt Pirna durch die südwestlich die Stadt passierende BAB und die Bundesstraße B 172/B 172a eine **gute Anbindung an das nationale Fernstraßennetz (vgl. Abbildung 1 im Anhang)**.

Anbindungen an das regionale klassifizierte Straßennetz bestehen an

- die Staatsstraßen S 173 und S 174 in Richtung Berggießhübel,
- die S 176 in Richtung Liebstadt,
- die S 168 in Richtung Königstein,
- die S 167 rechtselbisch in Richtung Dresden,
- die S 164 in Richtung Stolpen sowie
- die S 177 in Richtung Radeberg.

Pirna verfügt über **keinen direkten Anschluss an das nationale Schienenfernverkehrsnetz** (InterCityExpress, InterCity, EuroCity). An das regionale Schienenverkehrsnetz ist Pirna durch

- den Regionalexpress (RE) 20 Schöna/Litomerice – Pirna – Dresden,
- die S-Bahn-Linie S1 Schöna – Dresden – Meißen,
- die S-Bahn-Linie S2 Pirna – Dresden – Dresden-Flughafen und
- die Sächsische Städtebahn SB71 Pirna – Neustadt/Sachsen – Bad Schandau

angebunden (**vgl. Bild 4**).

⁴ Quelle: Fahrplan 2013/2014.



Bild 4: SPNV-Liniennetz Sachsen, Ausschnitt Region Pirna⁵

Über den Bahnknoten Dresden besteht Anschluss an das deutsche ICE- und IC-/EC-Netz.

Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von ca. 5.300 ha. Topographisch ist das Stadtgebiet durch große Höhenunterschiede zwischen den einzelnen Stadtteilen gekennzeichnet (z.B. Birkwitz: 118 m ü.NN, Sonnenstein: 160 m ü.NN, Innenstadt 120 m ü.NN).

Für das Stadtbild prägend ist

- das Schloss Sonnenstein und der gleichnamige Stadtteil mit einer Plattenbausiedlung,

⁵ Quelle: Eisenbahnnetz, Linien des SPNV, Fahrplanzeitraum 15.12.2013 – 15.06.2014, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

- die größtenteils sanierte Altstadt⁶ mit ihrer verwinkelten Straßenführung,
- rechtseibisch die Plattenbausiedlung Copitz,
- die räumliche Trennung in einen Nord- und einen Südteil durch die Elbe,
- die räumliche Trennung von Altstadt und Innenstadt von der Elbe durch einen Bahndamm parallel der Elbe.

Durch die Lage der Stadt und die sanierte Altstadt ist Pirna nicht nur ein wichtiger touristischer Zielort, sondern gleichzeitig Ausgangspunkt für Touren in die Nationalparkregion Sächsisch-Böhmische Schweiz.

1.5 Einwohnersituation und kleinräumige Gliederung

Derzeit leben ca. 38.740 Einwohner⁷ mit Haupt- und Nebenwohnsitz in der Stadt, die sich wie folgt auf die einzelnen Stadtteile verteilen:

Nr.	Stadtteil	Einwohnerzahl
1	Innenstadt (mit Obervogelgesang und Niedervogelgesang)	ca. 13.300
2	Sonnenstein / Cunnersdorf	ca. 6.360
3	Rottwerndorf / Neundorf / Kietzschwitz	ca. 1.480
4	Zehista / Zuschendorf	ca. 810
5+6	Copitz / Posta	ca. 10.030
7	Jessen / Liebethal	ca. 1.350
8	Mockethal / Zatzschke	ca. 540
9	Graupa / Bonnewitz	ca. 3.360
10	Birkwitz / Pratzschwitz	ca. 1.480

Tab. 1: Stadtteile und Einwohnerverteilung Pirna (Stand 31.12.2013)⁸

Als Grundlage für städtische Planungen ist das Stadtgebiet in folgende 30 Stadtviertel gegliedert⁹ (vgl. Bild 5).

⁶ Quelle: Sachstandsbericht zur Umsetzung des Leitbildes Pirna 2030, Berichtsjahr 2012.

⁷ Stand 30.12.2013, Quelle: Stadt Pirna.

⁸ Quelle: Stadt Pirna.

⁹ Quelle: Stadt Pirna, Fachgruppe Stadtentwicklung.

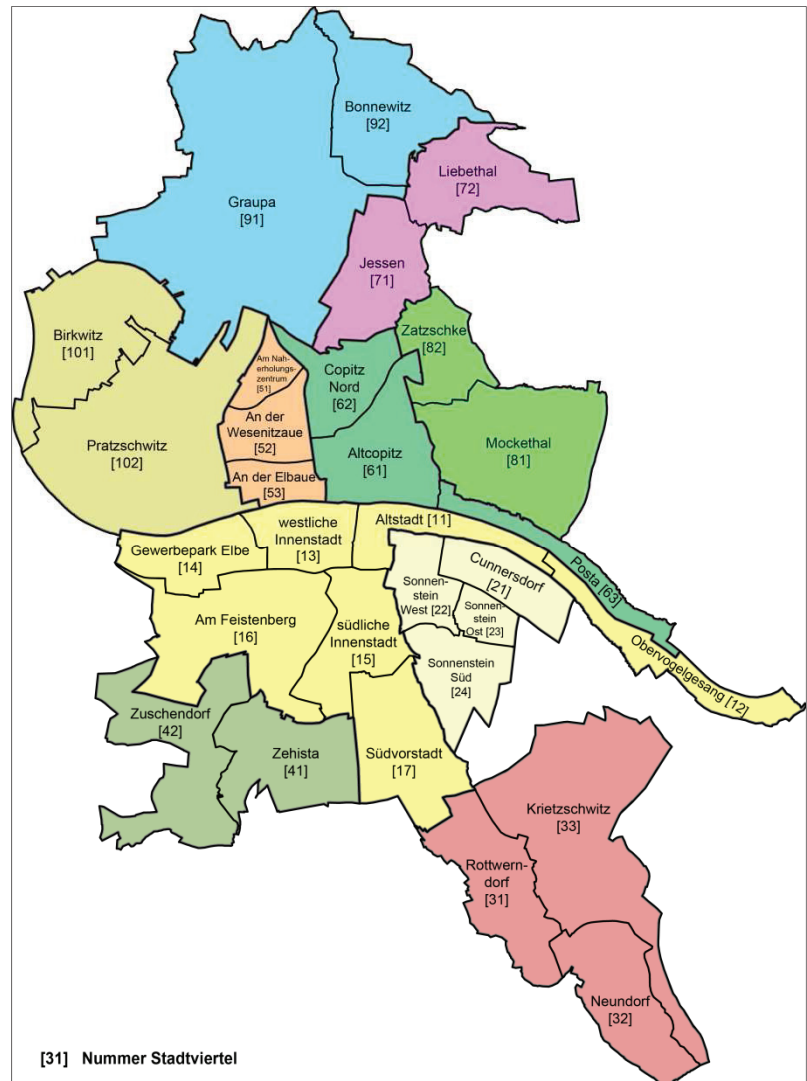


Bild 5: Kleinräumige Gliederung Pirnas (Stadtviertel, Stadtteile farblich zusammengefasst)

Betrachtet man die Bevölkerungsdichte in der Stadt Pirna, so zeigt sich, dass die größte Bevölkerungsdichte in der westlichen Innenstadt, dem Sonnenstein sowie an der Elbaue und an der Wesenitzau mit über 3.000 Einwohnern pro km² anzutreffen ist. Dünner besiedelt sind mit unter 500 bzw. 250 Einwohner pro km² die Stadtrandbereiche (vgl. Bild 6).

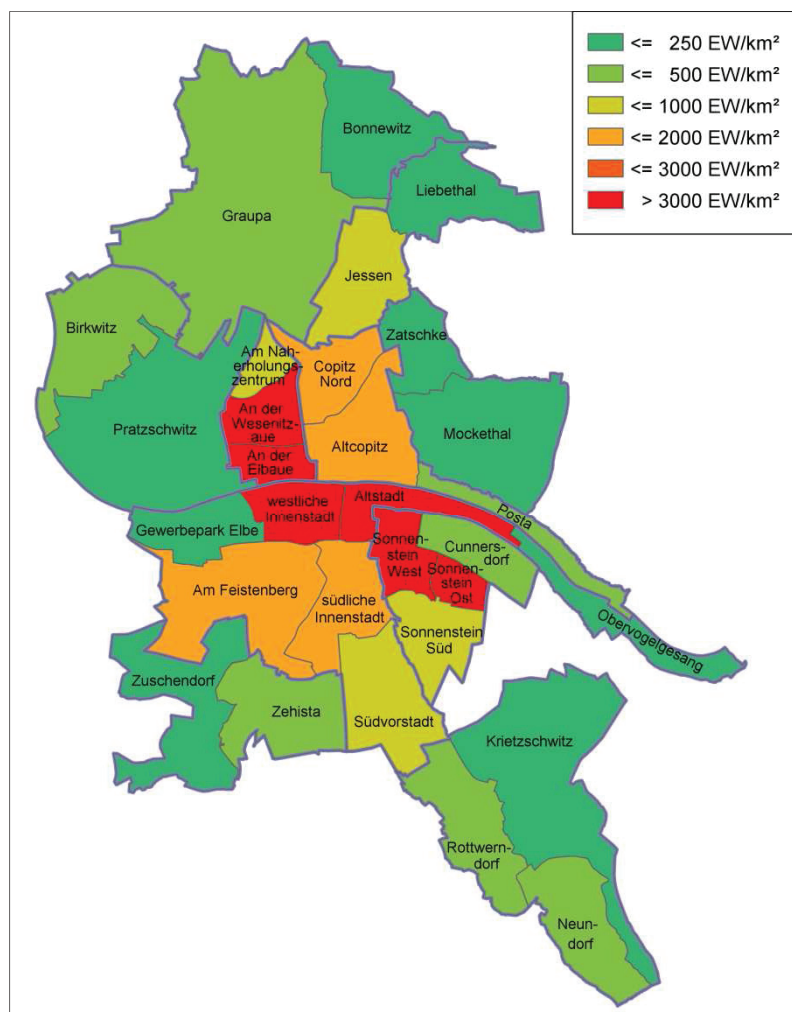


Bild 6: Einwohnerdichte im Jahr 2013

1.6 Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Aussagen zu den Kennzahlen der Pirnaer Mobilität liefert die Auswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“. Im Rahmen dieser Erhebung wurden in Pirna 519 Personen zu ihrem Verkehrsverhalten befragt (= Nettostichprobe).

Motorisierungsgrad

Mit einem Motorisierungsgrad von 492 Pkw je 1.000 Einwohner lag Pirna 2008 geringfügig über dem Durchschnitt der Städte zwischen 20.000 und 75.000 Einwohnern, in denen die Befragung stattfand¹⁰. Mit 772 Fahrrädern je 1.000 Einwohner rangierte Pirna 2008 im unteren Drittel dieser Städtegruppe.

Mobilitätsrate

Durchschnittlich legte jeder Pirnaer Bürger 2008 2,93 Wege pro Tag im Gesamtverkehr (alle Wege < 100 km) bzw. 2,09 Wege pro Tag im Binnenverkehr zurück. Diese Wege verteilten sich auf die einzelnen Verkehrsmittel wie in **Bild 7** dargestellt.

¹⁰ Insgesamt 14 Städte in dieser Gruppe. Durchschnittlicher Motorisierungsgrad in der Gruppe bei 479 Pkw/1.000 Einwohnern.

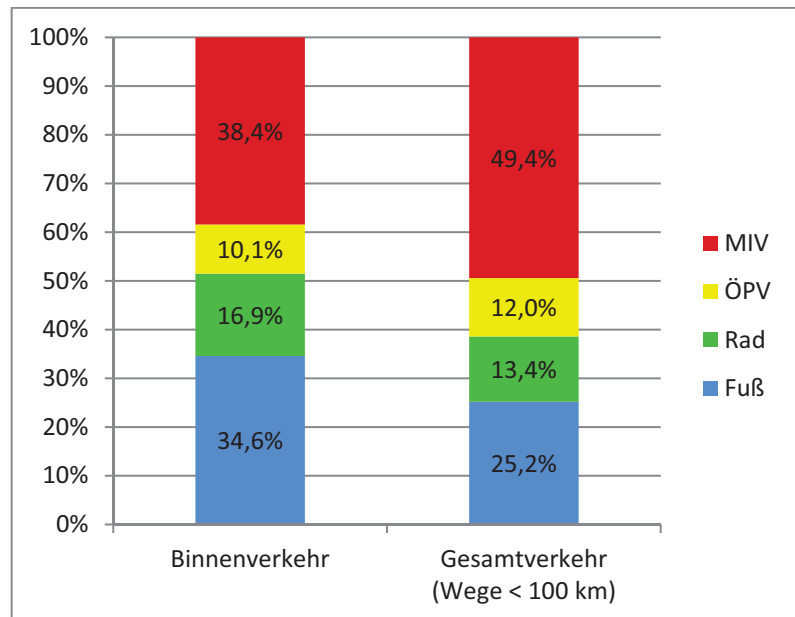


Bild 7: Modal Split Pirna 2008 (Binnenverkehr und Gesamtverkehr)

Das Diagramm zeigt, dass die nicht motorisierten Verkehrsmittel im Binnenverkehr der Stadt Pirna 2008 einen hohen Stellenwert einnahmen. Über die Hälfte der Wege (51,5 %) wurden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Beim prozentualen Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen im Binnenverkehr lag Pirna mit 10,1 % sogar auf Rang 2 der Städte zwischen 20.000 und 75.000 Einwohnern.

Im Vergleich dazu kam dem MIV im Gesamtverkehr (zu dem auch der Binnenverkehr gehört) eine deutlich höhere Bedeutung zu. Fast die Hälfte aller Wege bis 100 km (49,4 %) wurde 2008 mit dem Pkw zurückgelegt.

Insgesamt gesehen verbrachte 2008 jeder Pirnaer Bürger rund 64 Minuten am Tag im Verkehr, was im Vergleich aller an der Befragung teilnehmenden Städte dem Durchschnitt (64,7 Minuten pro Tag und Person) entspricht.

Die Befragung wurde 2008 zum ersten Mal in Pirna durchgeführt. Daher können derzeit keine Aussagen zur Entwicklung der Mobilitätskennzahlen in der Vergangenheit getätigt werden. Die Befragungen werden im 5-Jahres-Rhythmus durchgeführt. Im Rahmen des letzten SrV-Erhebungsdurchgangs wurden 2013 die Pirnaer Bürger erneut befragt. Die detaillierten Ergebnisse dieser Befragung lagen bei Erarbeitung des VEP 2030 noch nicht vor.

2 Bilanzierung des Verkehrsentwicklungsplanes 1992 (Teilfortschreibung 2001/2006)

VEP 1992

Der **erste Verkehrsentwicklungsplan** für die Stadt Pirna, aufgestellt durch das Büro Mailänder Consult im Mai 1992, unterscheidet generell in zwei Zeit- und damit Umsetzungshorizonte.

Der Horizont 1995 geht von einer weitest gehenden Beibehaltung der Verkehrsinfrastruktur aus und weist kurzfristig umsetzbare Ordnungs- und Regelungsmaßnahmen im Straßen- und Wegenetz aus. Der Fokus liegt hierbei auf dem Innenstadtbereich, welcher flächendeckend durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie die Ausweitung der Fußgängerzone und weitere kleine bauliche Eingriffe die Vermeidung unerwünschter Durchgangsverkehre zum Ziel hat. Es werden die Bahnhofstraße, die Dr.-Külz-Straße, die Grohmannstraße und die Straße Am Zwinger als Sammelstraßen definiert.

Das „Szenario 2010“ unterstellt die Fertigstellung einer innenstadtnahen Südumfahrung der B 172. Die daraus resultierenden Entwicklungspotenziale für die Innenstadt Pirnas werden weiterführenden Maßnahmen, wie z.B. die Entwicklung eines Busliniennetzes aus Durchmesserlinien, Verdichtung des Radroutennetzes und weitere Ausdehnung der Fußgängerbereiche zu Grunde gelegt. Weiterhin werden Standorte für Parkhäuser und Tiefgaragen vorgeschlagen.

Der VEP 1992 wurde am 1. Juni 1992 vom Stadtrat beschlossen.

VEP-Fortschreibung 2001

Die **erste Fortschreibung** des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgte 2001 ausschließlich für das im VEP 1992 enthaltene Innenstadtkonzept mit einem veränderten Betrachtungsraum¹¹. Ein Umsetzungshorizont für die Maßnahmen wurde nicht festgelegt. Der Bau einer innenstadtfernen Südumfahrung der B 172 wird zwar genannt, die daraus resultierenden Entwicklungspotenziale für den Innenstadtbereich jedoch nicht beziffert.

Die generelle Zielstellung der verkehrlichen Beruhigung des Innenstadtbereichs wird auch 2001 weiterhin verfolgt, jedoch wird die Bündelung des Verkehrs auf anderen Straßenzügen vorgeschlagen. Als Sammelstraßen werden in der Fortschreibung die Bahnhofstraße, die Grohmannstraße (als Einbahnstraße Richtung Norden), die Breite Straße und die Dr.-Külz-Straße (als Einbahnstraße Richtung Westen) vorgesehen. An Stelle der im VEP 1992 vorgeschlagenen Ausweitung der Fußgängerzone wird zudem nur die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche auf einzelnen Straßenteilstücken vorgeschlagen.

Aussagen zum ruhenden Verkehr werden nur dahin gehend getätigt, dass der Bau einer Tiefgarage sowohl an der Dr.-Külz-Straße als auch unter dem Markt angeregt wird.

Im Hinblick auf den Neubau des ZOB wird in der ersten Fortschreibung 2001 die Aufhebung der Endhaltestelle „Robert-Koch-Straße“ vorgeschlagen. Des Weiteren wird die Einrichtung einer Citybuslinie durch die Altstadt als Maßnahme aufgeführt.

¹¹ Entgegen dem Innenstadtkonzept des VEP 1992 werden in der Teilfortschreibung nur alle Straßen zwischen Schandauer Straße und Elbe sowie zwischen Maxim-Gorki-Straße und Steinplatz zum Innenstadtbereich gezählt und betrachtet. 1992 wurde die Grenze weiter südlich auf Höhe einer innenstadtnahen Südumfahrung der B 172 gezogen.

VEP-Fortschreibung 2005/06

Im Dezember 2001 wurde das überarbeitete Innenstadtkonzept vom Pirnaer Stadtrat beschlossen.

Im Dezember 2005 bzw. Mai 2006 wurde schließlich in einem weiteren Gutachten der Umsetzungsstand der Maßnahmen aus der ersten Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes dokumentiert, Handlungsempfehlungen für die weitere Umsetzung der Maßnahmen von 2001 ausgesprochen sowie kleine zusätzliche Maßnahmen aufgenommen. Die Umsetzung der Handlungsempfehlungen wurde im Juni 2006 vom Stadtrat beschlossen.

Die im VEP von 1992 bzw. dessen Teilfortschreibungen zur Umsetzung empfohlenen Planungsmaßnahmen werden in **Anlage 1** hinsichtlich ihres Umsetzungsstandes erfasst und dokumentiert. Für bisher nicht umgesetzte Maßnahmen erfolgt eine Analyse und Bewertung der hierfür vorliegenden Gründe und eine Empfehlung hinsichtlich der weiteren Berücksichtigung im VEP.

3

Leitlinien zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems

Die Zielvorstellungen zur Gestaltung des Verkehrssystems in Pirna leiten sich insbesondere

- aus der künftigen Funktion einzelner Verkehrsarten,
- aus der Verknüpfung der Verkehrsarten,
- aus den Anforderungen, welche aus der demografischen Entwicklung resultieren,
- aus Genderaspekten,
- aus den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen,
- aus Umweltaspekten (Lärm- und Schadstoffemissionen),
- aus den Anforderungen des touristischen Verkehrs,
- aus den Anforderungen der lokalen Wirtschaft sowie
- aus städtebaulichen und denkmalschutzrelevanten Anforderungen

ab und dienen einerseits als Grundlage für die weiteren Planungsschritte zur Ableitung von konkreten Planungsmaßnahmen. Andererseits bilden sie die Basis für die Bewertung der gegenwärtigen Verkehrssituation (Mängel- und Konfliktsanalyse) sowie die Ableitung und Bewertung einzelner Maßnahmen.

Zielfelder

Sechs Zielfelder mit insgesamt 21 Unterzielen wurden in Abstimmung mit der Lenkungsgruppe formuliert. Die Zielfelder sind konkret:

- Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe (vier Unterziele),
- Zielfeld 2: Verkehrssicherheit (vier Unterziele),
- Zielfeld 3: Verkehrsmittelwahl (fünf Unterziele),
- Zielfeld 4: Erreichbarkeit (fünf Unterziele),
- Zielfeld 5: Wirtschaftsverkehr (drei Unterziele),
- Zielfeld 6: Umweltverträglichkeit (vier Unterziele).

Die Unterziele werden im Folgenden mit Hilfe erläuternder Ausformulierungen näher beschrieben.

3.1 Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe

Ziel 1.1: Gewährleistung der Mobilitätsteilhabe aller Menschen und der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen

Unabhängig von ihrer Lebenssituation sollen alle Bewohner Pirnas die Möglichkeit erhalten, ihre Mobilitätsbedürfnisse im Verkehrssystem der Stadt befriedigen zu können.

Ziel 1.2: Absicherung der Daseinsvorsorge und der Chancengerechtigkeit

Mobilität ist eine wichtige Grundlage für die Absicherung der Daseinsvorsorge. Der gesamten Bevölkerung der Stadt Pirna muss unabhängig von ihrer Lebenssituation ein zur Absicherung der Daseinsvorsorge erforderliches Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen.

Ziel 1.3: Sicherstellung eines öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes

Unter Beachtung der sich ändernden Rahmenbedingungen (demographische Entwicklung, verfügbare finanzielle Ressourcen) soll durch die Vernetzung von Mobilitäts- und Informationsangeboten über den klassischen liniengebundenen ÖPNV hinaus der Bevölkerung der flächendeckende Zugang zu Mobilitätsangeboten möglich gemacht werden.

Ziel 1.4: Gewährleistung der Barrierefreiheit

Durch die Beseitigung und Vermeidung baulicher und (verkehrs-)organisatorischer Hürden soll auch mobilitätseingeschränkten Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben erleichtert werden.

3.2 Zielfeld 2: Verkehrssicherheit

Ziel 2.1: "Vision Zero" - keine Verkehrstoten bis 2030

Die Stadt Pirna setzt sich zum Ziel, bis 2030 die Zahl der Verkehrstoten auf 0 pro Jahr zu reduzieren.

Ziel 2.2: Entschärfung lokaler Unfallschwerpunkte

Lokale Unfallschwerpunkte sind zu lokalisieren und zu beseitigen.

Ziel 2.3: Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Das Gefährdungspotenzial im Verkehr muss daher insbesondere für Fußgänger abgebaut werden.

Ziel 2.4: Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern

Durch die Erhöhung des objektiven sowie subjektiven Sicherheitsempfindens für Radfahrer soll der Radverkehr in der Stadt Pirna gefördert und der Umweltverbund¹² gestärkt werden.

¹² Umweltverbund: Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.

3.3 Zielfeld 3: Verkehrsmittelwahl

Ziel 3.1: Verlagerung von Wegen im MIV auf den Umweltverbund

Im Sinne einer nachhaltigen und stadtverträglichen Verkehrsentwicklung ist es das Ziel der Stadt Pirna, den Umweltverbund zu stärken.

Ziel 3.2: Förderung intermodaler Angebote

Durch die Schaffung intermodaler Angebote will die Stadt Pirna zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in sensiblen Bereichen und zur Förderung des Umweltverbundes beitragen.

Ziel 3.3: Barrierefreie Bereitstellung aktueller Informationen zu allen Mobilitätsangeboten

Zur Förderung des Umweltverbundes sollen allen Bewohnern Pirnas aktuelle und zeitnahe Informationen zu allen öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten zur Verfügung gestellt werden.

Ziel 3.4: Einheitliches und leicht verständliches Tarifsystem

Um Hürden zur Nutzung des ÖPNV zu vermeiden, ist ein einheitliches und transparentes Tarifsystem Grundvoraussetzung.

Ziel 3.5: Förderung der Elektromobilität

Der von der Bundesregierung beschlossene *Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität* verfolgt das Ziel, die Elektromobilität in Deutschland zu fördern. Die Stadt Pirna leistet ihren Beitrag zur Erreichung der gesteckten Ziele.

3.4 Zielfeld 4: Erreichbarkeit

Ziel 4.1: Funktionsgerechte Anbindung Pirnas an das Oberzentrum Dresden

Die verkehrliche Anbindung Pirnas an das Oberzentrum Dresden muss ihrer Bedeutung entsprechend ausgestaltet sein.

Ziel 4.2: Gewährleistung der Funktion als Mittelzentrum

Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit Pirnas und der wichtigen Einrichtungen in der Stadt aus der Region ist Grundvoraussetzung für die Gewährleistung ihrer Versorgungsfunktionen als Mittelzentrum.

Ziel 4.3: Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt

Als Kern des Mittelzentrums Pirna ist insbesondere die Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtteilen und aus der Region zu gewährleisten. Dabei sind sowohl die Bedürfnisse der Bewohner als auch der Gäste der Stadt Pirna angemessen zu berücksichtigen.

Ziel 4.4: Verbesserung des Parkraummanagements

Unter Beachtung der gebietsspezifischen und zweckbezogenen Nutzungen soll ein flächendeckendes System des Parkraummanagements für Pirna erarbeitet und umgesetzt werden.

Ziel 4.5: Stärken der Nahmobilität

Die Wechselwirkungen zwischen Stadt- und Verkehrsplanung sollen besser beachtet werden, um die Nahmobilität zu stärken.

3.5 Zielfeld 5: Wirtschaftsverkehr

Ziel 5.1: Stärkung des Wirtschaftsstandortes

Für eine positive wirtschaftliche Entwicklung wird sich die Stadt Pirna auch zukünftig für eine attraktive und leistungsfähige Anbindung aus der Region einsetzen. Dies gilt insbesondere für Gewerbeflächen als Quelle und Ziel des schweren Güterverkehrs.

Ziel 5.2: Minimierung der durch den Wirtschaftsverkehr hervorgerufenen Belastungen

Der Wirtschaftsverkehr soll möglichst direkt unter weitest gehender Meidung sensibler Bereiche zu seinen Zielen geführt werden.

Ziel 5.3: Bündelung des Wirtschaftsverkehrs auf leistungsfähige Trassen

Insbesondere für den straßengebundenen Güterverkehr soll ein Vorrangnetz definiert werden.

3.6 Zielfeld 6: Umweltverträglichkeit

Ziel 6.1: Reduzierung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 die Treibhausgasemissionen der Bundesrepublik Deutschland um 55 Prozent (bezogen auf das Jahr 1990) zu reduzieren. Die Stadt Pirna leistet ihren Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs als einer der wesentlichen Verursacher sowohl lokaler als auch globaler Belastung der Luft.

Ziel 6.2: Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastungen

Hinreichend bekannt sind die negativen Auswirkungen von Lärm auf den menschlichen Organismus. Verkehr als der Erzeuger lokaler Lärmbelastung führt auch in Pirna zu Überbelastung, weshalb der Lärmaktionsplan einen Handlungsbedarf erkannt hat. Ziel der Stadt ist es, den vom Verkehr ausgehenden Lärm zu reduzieren.

Ziel 6.3: Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Trennwirkungen von Verkehrswegen

Bei der gleichrangigen Beachtung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche soll auf eine stadtverträgliche Straßenraumgestaltung geachtet werden.

Ziel 6.4: Funktionsentflechtung und Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Zur Erhöhung der Lebensqualität sind in Pirna die unterschiedlichen Funktionen des Straßenraumes zu entflechten. Unverträgliche Funktionsmischungen sind zu vermeiden.

4 Bewertung des vorhandenen Verkehrsangebotes

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Topographie und – damit verbunden – die Siedlungsstruktur Pirmas ist auch im Straßennetz der Stadt erkennbar. Das Stadtgebiet ist mehrheitlich in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet und orientiert sich am Verlauf der Flüsse Elbe sowie der Gewässer Wesenitz (nördlich der Elbe), Seidewitz und Gottleuba (südlich der Elbe). Dem entsprechend durchläuft das klassifizierte Hauptstraßennetz die Stadt überwiegend in Nord-Süd-Richtung, unterbrochen durch eine natürliche Barriere, welche durch die Elbe gegeben ist.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist die Lage Pirmas zwischen Dresden bzw. der A 17 im Westen und der sächsischen Schweiz im Osten der Stadt. Dies spiegelt sich im Verlauf der für die Anbindung der sächsischen Schweiz bedeutenden B 172 (im Stadtgebiet Pirna auf Dresdner Straße, Königsteiner Straße und Schandauer Straße) durch das Stadtgebiet wider. In West-Ost-Richtung existieren keine räumlich nahen Alternativrouten zur Ortsdurchfahrt der B 172.

Abbildung 1 im Anhang zeigt das Hauptstraßennetz im Stadtgebiet von Pirna sowie im Umland.

Die beschriebene Ausbildung des Straßennetzes und die Barrierewirkung der Elbe bringen mit sich, dass das Stadtgebiet sehr stark durch den Straßenverkehr belastet ist, da sowohl innerörtliche Verkehre als auch Durchgangsverkehre auf wenigen Straßenzügen konzentriert werden:

- in Nord-Süd-Richtung auf den beiden Elbbrücken „Sachsenbrücke“ (Westumfahrung der S 177) und „Stadtbrücke“ (S 164) und den südlich der B 172 anschließenden Staatsstraßen (S 173 und S 174) sowie
- in West-Ost-Richtung auf der Ortsdurchfahrt der B 172.

Die B 172 weist mit einem DTV zwischen 24.000 und 28.600 Kfz/24h (DTV)¹³ eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf. Die lichtsignalgeregelte Verknüpfung der Ost-West-Achse B 172 mit den ebenfalls hoch belasteten Nord-Süd-Achsen

- Maxim-Gorki-Straße (S 164, DTV ca. 16.800 Kfz/24h) – Einsteinstraße (S 173, DTV ca. 13.600 Kfz/24h) an der sogenannten „Feldschlößchenkreuzung“ sowie
- Breite Straße (DTV ca. 7.200 Kfz/24h) - Clara-Zetkin-Straße (S 174, DTV ca. 8.600 Kfz/24h) an der sogenannten „Volkshauskreuzung“

bringt trotz vierstreifigen Ausbaus der B 172 westlich der Einmündung Clara-Zetkin-Straße eine derartige Überlastung der Knotenpunktsignalisierungen mit sich, dass das Stauende in Spitzenzeiten über die östliche Stadtgrenze Pirmas hinausreicht. Neben der starken Lärm- und Schadstoffemissionen entlang der Ortsdurchfahrt sowie der entstehenden Trennwirkung beeinträchtigt dies auch die Fahrplanstabilität des Stadt- und Regionalbusverkehrs, welcher die B 172 zwischen Sonnenstein und der Einmündung Breite Straße nutzt, in erheblichem Maße.

¹³ Quelle: Verkehrserhebung durch Ingenieurbüro Karsch im Jahr 2010.

Bild 8 zeigt beispielhaft die nahezu alltägliche Situation auf der Schandauer Straße.



Bild 8: Rückstau vom Knoten B 172/Clara-Zetkin-Straße in Höhe Einmündung Seminarstraße (Aufnahmedatum: 27.03.2014, nachmittags)

Die daraus resultierenden unerwünschten Verdrängungseffekte auf das untergeordnete Straßennetz in Wohngebieten beeinträchtigt auch dort die Wohn- und Aufenthaltsqualität, so zum Beispiel in der Innenstadt. Die Verdrängungswirkung wird u.a. in einer Verkehrserhebung durch das Ingenieurbüro Karsch aus dem Jahr 2008 deutlich. Darin wurden die folgenden Belastungen ermittelt:

- Bahnhofstraße: ca. 33% der gezählten ca. 8.000 Kfz/ 24h (DTV_w) waren Durchgangsverkehr,
- Breite Straße: ca. 32% der erhobenen ca. 7.300 Kfz/ 24h (DTV_w) waren Durchgangsverkehr.

Auch das Erschließungskonzept für das Scheunenhofcenter aus dem Jahr 2013¹⁴ geht von einer vorhabenunabhängigen Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstraße von rund 7.500 Fahrzeugen/24h im Jahr 2025 aus. Basis der Prognoserechnungen war die Landesverkehrsprognose 2025¹⁵.

Um diese Schleichverkehre zu reduzieren, wurde innerhalb der Innenstadt flächendeckend die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h, stellenweise 20 km/h, eingeschränkt und eine Zufahrtsbeschränkung für LKW mit einer tatsächlichen Masse von über 16 t angeordnet. Die Breite Straße und die Bahnhofstraße wurden als Hauptsammelstraße und damit vorfahrtberechtigt ausgewiesen.

Im Altstadtbereich (östlich der Grohmanstraße und nördlich der Dr.-Wilhelm-Külz-Straße) wurde eine Fußgängerzone auf den folgenden Straßen eingerichtet:

- Jacobäerstraße,

¹⁴ Quartier Scheunenhof in Pirna, Verkehrsplanerische Erschließungskonzeption, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Januar 2013.

¹⁵ Landesverkehrsprognose 2025 für den Freistaat Sachsen – Teil Straßenverkehr, erarbeitet 2012 im Auftrag des SMWA. Diese beinhaltet die Fertigstellung der Südumfahrung Pirna (3. Bauabschnitt der B 172).

- Schuhgasse,
- Schmiedestraße,
- Marktgasse,
- Frongasse,
- Schössergasse und Barbiergasse.

In diese Bereiche ist durch (teilweise versenkbare) Poller die Einfahrt auf den Anlieger- und Lieferverkehr zeitlich bzw. mittels sogenannter „Pollerchips“ für Anwohner beschränkt. Parken ist innerhalb der Fußgängerzone nur auf privatem Grund erlaubt.

Die Verkehrsführung in der Innenstadt ist durch eine Vielzahl von Einbahnstraßenregelungen gekennzeichnet. Zum einen ist dies dem verfügbaren Straßenraum, zum anderen dem Ziel der Einschränkung des Durchgangsverkehrs in den Wohnbereichen geschuldet.

Abbildung 2 im Anhang zeigt die bestehende Verkehrsberuhigung und Verkehrsführung in der Innenstadt.

Im übrigen Stadtgebiet wurden zur Verkehrsberuhigung innerhalb eines Großteils der Wohngebiete Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet. **Abbildung 3** und **Abbildung 4** (im Anhang) zeigen einen Überblick über die bestehende Verkehrsberuhigung in den Stadtvierteln.

Wirtschaftsverkehr

Die wesentlichen Quellen und Ziele des straßengebundenen Güterverkehrs (Wirtschafts- und Gewerbestandorte) befinden sich am Rand des Pirnaer Stadtgebietes. Sie sind auf kurzen Routen an das überregionale Fernstraßennetz angebunden, was sich auch an den vergleichsweise geringen erhobenen Schwerverkehrsanteilen zwischen 2 bis 6% zeigt. Der Einfluss des Straßengüterverkehrs auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und sein Anteil an den verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen innerhalb sensibler Wohnbereiche sind daher als gering einzustufen. Auch die Hinweise, die im Rahmen des Bürgerdialogs eingingen, geben dies wieder: der Lkw-Verkehr wird in Pirna nicht als signifikante Beeinträchtigung empfunden.

4.2 Ruhender Verkehr

Im ruhenden Verkehr wurden folgende drei Problemschwerpunkte in Pirna identifiziert und im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung betrachtet:

- der Bereich Innenstadt,
- der Bereich Sonnenstein und
- der Bereich Copitz.

Im **Bild 9** ist die Lage und Ausdehnung der Problemschwerpunkte dargestellt.

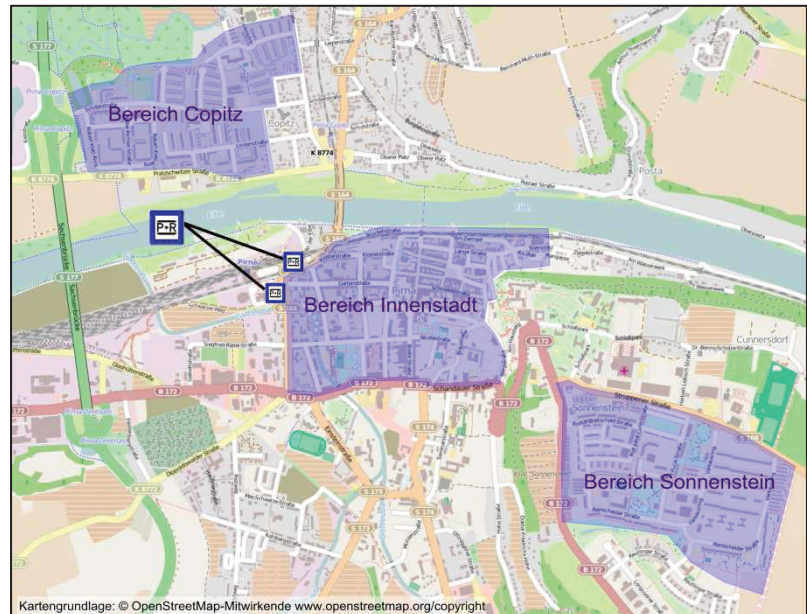


Bild 9: Ruhender Verkehr – betrachtete Bereiche

Im Folgenden ist die Analyse des vorhandenen Stellplatzangebotes für diese drei Bereiche dargestellt.

4.2.1 Bereich Innenstadt

Der Bereich Innenstadt ist im Westen durch die Maxim-Gorki-Straße und im Süden durch die Königsteiner Straße begrenzt und umfasst die Altstadt sowie den östlichen Teil des Stadtviertels westliche Innenstadt. Zusätzlich wurden die P+R-Parkplätze am Bahnhof und am ZOB betrachtet.

Um eine qualitative Einschätzung der Situation im ruhenden Verkehr treffen zu können, wurde eine Begehung des Bereiches sowie der P+R-Parkplätze durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass die beiden P+R-Parkplätze tagsüber zu 100 % ausgelastet sind. Nach 19:00 Uhr ist allerdings ein Großteil der Parkflächen frei. Wegen der räumlichen Nähe der P+R-Parkplätze zur Innenstadt wird vermutet, dass neben den P+R-Nutzern auch Besucher und Beschäftigte der Innenstadt die P+R-Stellplätze nutzen. Auf Grund der vollständigen Auslastung der P+R-Parkplätze tagsüber wird angenommen, dass der Stellplatzbedarf der P+R-Nutzer sowie der Kunden und Besucher der Innenstadt nicht gedeckt wird. Dadurch ist hier ein Defizit an P+R-Stellplätzen zu verzeichnen. Für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im Bereich Innenstadt wurde bei der Begehung eine hohe Auslastung ermittelt. Allerdings waren überall auch freie Parkplätze verfügbar, sodass kein generelles Defizit im Parkraumangebot festgestellt wurde.

Zur Ermittlung des Bedarfs an P+R-Stellplätzen wurde im Jahr 2013 durch das Ingenieurbüro Ulrich Karsch eine Bedarfsanalyse¹⁶ durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchung erfolgte am 07.05.2013 eine Erhebung der Stellplatznutzung auf den beiden P+R-Parkplätzen. Dabei zeigte sich, dass der P+R-Park-

¹⁶ Bedarfsanalyse und Kapazitätsermittlung für ein P+R-Parkhaus Bahnhofstraße, Pirna, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Mai 2013.

platz am Bahnhof um 06:30 Uhr zu 100 % gefüllt ist. Der P+R-Parkplatz am ZOB war um 07:45 Uhr zu 100 % gefüllt. Die Nutzer des Parkplatzes am Bahnhof hatten zu ca. 80 % den Bahnhof als Ziel, auf dem Parkplatz am ZOB waren es ca. 40 % der Nutzer. Die anderen Nutzer der beiden Parkplätze hatten die Innenstadt von Pirna als Ziel. Dies zeigt, dass die P+R-Parkplätze nicht ausschließlich von P+R-Nutzern besetzt sind.

Für den Bereich Innenstadt liegt eine Diplomarbeit zur Thematik Ruhender Verkehr vor.¹⁷ In dieser Arbeit wurde sehr detailliert die Anzahl, Nutzung und Auslastung der vorhandenen Parkmöglichkeiten erfasst. Die Diplomarbeit kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass es kein generelles Defizit bei der Anzahl und Verfügbarkeit der Pkw-Stellplätze im Bereich der Innenstadt gibt. Für detaillierte Ergebnisse wird auf die Diplomarbeit verwiesen. Im Folgenden wird eine Zusammenfassung der Ergebnisse wiedergegeben.

Insgesamt befinden sich im Bereich der Innenstadt 4.435 Stellplätze ohne Berücksichtigung der P+R-Parkplätze. Zusätzlich gibt es 34 Stellplätze für schwerbehinderte Menschen. Dem gegenüber sind im selben Bereich 2.382 Pkw zum Stand 31.12.2013 angemeldet. Die Auslastung der Stellplätze wurde vormittags von 10:00 bis 13:00 Uhr, nachmittags von 16:00 bis 17:30 Uhr und abends von 19:00 bis 20:30 Uhr ermittelt.

Von den insgesamt 4.435 Stellplätzen befinden sich 1.233 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Diese werden zu ca. 94 % in unterschiedlicher Form bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung wird in folgende vier Formen unterschieden:

- Bewohnerparken (nur Parken mit Parkausweis zugelassen),
- Bewohnerparken und gebührenpflichtiges Parken gemischt (Parken mit Parkausweis kostenlos und Parken mit gebührenpflichtigem Parkschein gemischt möglich),
- Gebührenpflichtiges Parken (Parken mit Parkschein möglich) und
- Parken mit Parkzeitbegrenzung (mit Parkscheibe).

Für die Stellplätze, welche mit Parkausweis benutzt werden können, wurden 1.312 Parkausweise an Anwohner (Stand 08.10.2014) ausgegeben. Die Anwohnerparkausweise kosten max. 30 € pro Jahr. Von den Anwohnerparkausweisen wurden ca. 200 bis 300 Parkausweise für Fahrzeuge ausgestellt, welche nicht auf Anwohner zugelassen sind. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch Personen, welche nicht in der Innenstadt wohnen, diese Parkausweise nutzen.

Des Weiteren wurden 26 Parkausweise an Beschäftigte in Pirna, 158 Parkausweise an Handwerker sowie 29 Be- und Entladekarten für die Fußgängerzone ausgegeben (Stand 08.10.2014). Diese Parkausweise kosten je nach Variante 25 bzw. 30 € pro Monat.

Die folgende Tabelle enthält eine Auflistung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nach der Bewirtschaftungsform sowie deren ermittelte Auslastung. Die Lage der Stellplätze sowie deren Bewirtschaftungsform sind in **Abbildung 5** im Anhang dargestellt.

¹⁷ Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von Pirna, Diplomarbeit an der TU Dresden von Tom Kasper, Juli 2014.

	Bewohner-parken	Bewohner-parken und Gebühren-pflichtig	Gebühren-pflichtig	Parkzeit-begrenzung	unbewirt-schaftete Stellplätze	Summe
Stellplatz-anzahl	512	301	301	49	70	1.233
Auslastung						
vormittags	72 %	73 %	70 %	73 %	94 %	73 %
nachmittags	78 %	81 %	65 %	65 %	86 %	75 %
abends	83 %	67 %	55 %	69 %	76 %	71 %

Tab. 2: Bereich Innenstadt
Anzahl und Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum¹⁸

Die Analyse der Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum zeigt ganztägig über den gesamten Bereich der Innenstadt eine Auslastung auf hohem Niveau mit geringen Kapazitätsreserven. Lediglich punktuell gibt es auf Grund der hohen Auslastung Kapazitätsengpässe. Engpässe wurden vor allem auf den Bewohnerparkständen in der Lauterbachstraße, der Hospitalstraße und der Karl-Liebknecht-Straße ermittelt.

An Veranstaltungsterminen in der Innenstadt und zu Jahreszeiten mit hohem Touristenaufkommen werden durch Anwohner und Gewerbetreibende vor allem im Bereich der Altstadt Kapazitätsengpässe festgestellt.

Zur Festlegung der Höhe der Parkgebühren auf den gebührenpflichtigen Stellplätzen hat die Stadt Pirna am 06.09.2011 eine Parkgebührenverordnung beschlossen. Diese legt folgende zwei Zonen mit unterschiedlicher Gebührenhöhe fest:

- Zone 1: Altstadtbereich mit einer Gebühr von 0,50 € pro halbe Stunde und
- Zone 2: übriges Stadtgebiet mit einer Gebühr von 0,25 € pro halbe Stunde.

Die Abgrenzung dieser Zonen ist in **Bild 10** dargestellt.

¹⁸ Quelle: Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von Pirna, Diplomarbeit an der TU Dresden von Tom Kasper, Juli 2014.

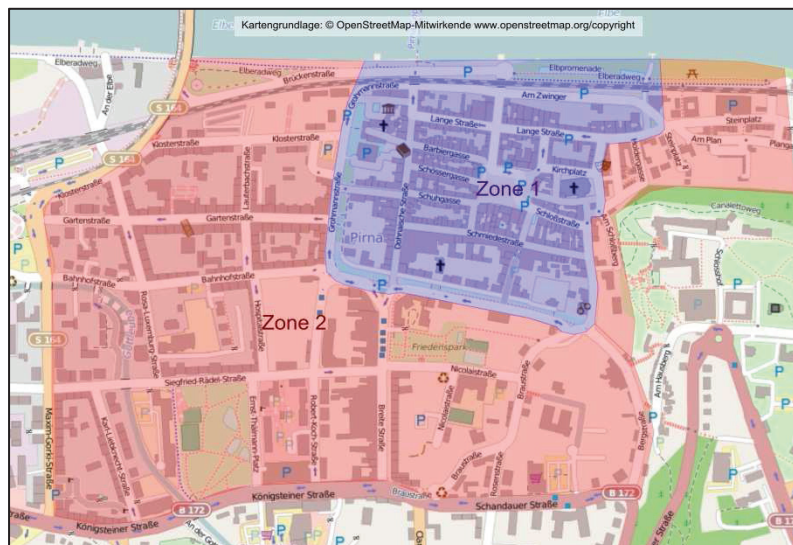


Bild 10: Bereich Innenstadt - Abgrenzung der Parkgebührenzonen (Bestand)

Die gebührenpflichtigen Stellplätze sind bis auf wenige Ausnahmen auf eine Höchstparkdauer von 2 Stunden beschränkt. Eine Ausnahme bilden die Parkplätze in der Klosterstraße und am Elbufer, hier beträgt die Höchstparkdauer 4 Stunden. Am Zwinger ist die Parkdauer unbegrenzt. Somit bieten die Stellplätze am Zwinger insbesondere für Langzeitparker und Tagestouristen ein entsprechendes Angebot. Generell wird die Parkgebühr an Werktagen im Zeitraum von 09:00 bis 18:00 Uhr sowie an Samstagen im Zeitraum von 09:00 bis 14:00 Uhr erhoben. Durch die Begrenzung des Zeitraums der Parkgebührenerhebung auf den Kurzzeitstellplätzen können diese von 18:00 bis 09:00 Uhr auch von Anwohnern kostenfrei genutzt werden.

Weiterhin befinden sich im Bereich Innenstadt 3.202 Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraums. Diese befinden sich in Parkhäusern, in Tiefgaragen, auf privaten Parkplätzen sowie in anderen Abstellformen. Zu den „anderen Abstellformen“ zählen hauptsächlich Hinterhöfe, Garagen oder Privatgrundstücke. Die folgende Tabelle enthält eine Auflistung der Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraums nach ihrer Anlageform.

Parkhaus	Tiefgarage	Privater Parkplatz	Andere Abstellform	Summe
976	566	92	1.568	3.202

**Tab. 3: Bereich Innenstadt
Anzahl und Art der Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraums¹⁹**

Die Anzahl der Stellplätze in Parkhäusern teilt sich auf drei Parkhäuser auf. Die Anzahl und Auslastung der Stellplätze in diesen drei Parkhäusern ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Generell nimmt die Auslastung der Stellplätze in den Parkhäusern über den Tag zum Abend hin ab und ist abends auf dem niedrigsten Niveau.

¹⁹ Quelle: Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von Pirna, Diplomarbeit an der TU Dresden von Tom Kasper, Juli 2014.

Name (Lage)	Langzeit- stellplätze/ davon vermietet	Kurzzeit- stellplätze	Stellplatz- anzahl gesamt	Auslastung gesamt
Altstadt (Grohmannstraße)	110 / 110	103	213	84 % (vormittags) bis 37 % (abends)
Stadtmitte (Königsteiner Str.)	270 / 110	219	489	53 % (vormittags) bis 24 % (abends)
Steinplatz (Am Steinplatz)	230 / 230	44	274	ca. 40 % (ganztägig)

Tab. 4: Bereich Innenstadt
Anzahl und Auslastung der Stellplätze in Parkhäusern¹⁹

Die Tiefgaragen decken hauptsächlich den Bedarf der Bewohner zugehöriger Wohnquartiere sowie vereinzelt von Beschäftigten ab. Hier wurde keine Auslastung ermittelt. Die Tiefgaragen der Sparkasse, der Volksbank und im Quartier Q1 ermöglichen ein gebührenpflichtiges Kurzzeitparken. Hier konnte für die Stellplätze der Volksbank eine Auslastung tagsüber von 50 % und am Abend von unter 20 % ermittelt werden.

Insgesamt wurden 1.568 Stellplätze anderer Abstellform außerhalb des öffentlichen Straßenraums in Hinterhöfen, Garagen oder auf Privatgrundstücken erfasst. Davon sind 212 Stellplätze öffentlich zugänglich und ausschließlich für Kunden oder Besucher von verschiedenen (gewerblichen) Einrichtungen vorgesehen. Die restlichen Stellplätze sind nicht öffentlich zugänglich und für Bewohner oder Beschäftigte reserviert. Davon sind 46 % für reine Bewohnernutzung, 31 % für eine Nutzung durch Beschäftigte und 23 % für eine gemischte Nutzung durch Bewohner und Beschäftigte vorgesehen. Die folgende Tabelle zeigt für die Stellplätze anderer Abstellformen außerhalb des öffentlichen Straßenraums die Stellplatzanzahl und die Auslastung je nach Nutzungsform.

	öffentlich zugänglich für Kunden und Besucher	Bewohner- nutzung	Beschäftigten- nutzung	Nutzung durch Bewohner und Beschäftigte gemischt
Stellplatz- anzahl	212	ca. 620	ca. 420	ca. 310
Auslastung	53 % (vormittags) bis 25 % (abends)	44 % (vormittags) bis 47 % (abends)	70 % (vormittags) bis 20 % (abends)	60 % (vormittags) bis 20 % (abends)

Tab. 5: Bereich Innenstadt
Anzahl und Auslastung der Stellplätze anderer Abstellform außerhalb des öffentlichen Straßenraums²⁰

²⁰ Quelle: Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von Pirna, Diplomarbeit an der TU Dresden von Tom Kasper, Juli 2014.

Die Stadt Pirna hat im Jahr 2012 das Konzept einer Parkachse im Bereich der Innenstadt entwickelt²¹. Dieses Konzept sieht die Bündelung der Parksuchverkehre entlang der Robert-Koch-Straße, der Grohmannstraße und der Bahnhofstraße vor. In der wegweisenden Beschilderung ist dieses Konzept zum Teil schon umgesetzt und als Parkleitsystem²² ausgeschildert. Da dieses Konzept geplante Parkierungseinrichtungen enthält und noch nicht vollständig umgesetzt ist, wird im **Kapitel 5.3.2.1** (Konzept für den ruhenden Verkehr im Bereich Innenstadt) näher darauf eingegangen.

Fazit – Bereich Innenstadt

Insgesamt ist festzustellen, dass es im Bereich der Innenstadt noch Kapazitätsreserven im ruhenden Verkehr gibt. Bei den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum gibt es lediglich bei den Bewohnerparkständen der Lauterbachstraße, der Hospitalstraße und der Karl-Liebknecht-Straße punktuell Probleme. Dem gegenüber stehen Kapazitätsreserven bei den Stellplätzen außerhalb des öffentlichen Straßenraums. Dies deutet auf ein organisatorisches Problem im Parkraumangebot hin. Die hohe Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum führt vor allem im Bereich der Altstadt an Veranstaltungsterminen und zu Jahreszeiten mit hohem Touristenaufkommen zu einem „gefühlten“ Kapazitätsdefizit.

Weiterhin ist beim ruhenden Verkehr, speziell zur Berücksichtigung der touristischen Aspekte, das Stellplatzangebot für Reisebusse zu betrachten. Für Reisebusse gibt es am Elbparkplatz drei Kurzzeitstellplätze, die auf eine Parkdauer von einer Stunde beschränkt sind. Diese Parkplätze sollen das Ein- und Aussteigen in Altstadt-nähe sowie in der Nähe zur Anlegestelle der Sächsischen Dampfschiffahrt ermöglichen. An der Clara-Zetkin-Straße stehen auf dem ehemaligen Gelände der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mehrere kostenlose Busstellplätze mit unbeschränkter Parkdauer zur Verfügung. **Bild 11** zeigt die Lage der Stellplätze für Reisebusse.

²¹ Stellplatzsituation in der Innenstadt Pirnas – Sachstand und Prognosen, Stadt Pirna, 01.02.2012.

²² Beschilderungskonzept Pirna, Parkleitsystem Stadt Pirna 2012, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Februar 2012.

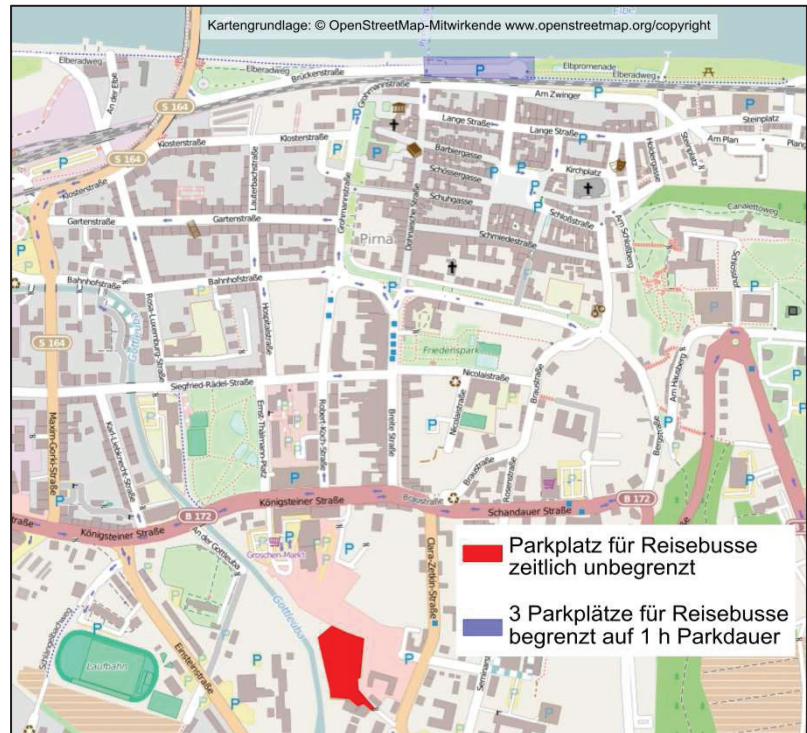


Bild 11: Bereich Innenstadt – Stellplatzangebot für Reisebusse

4.2.2 Bereich Sonnenstein

Im Bereich Sonnenstein setzen sich die Pkw-Stellplätze aus öffentlichen Stellplätzen und für Anwohner reservierte, durch die Wohnungsunternehmen vermietete Stellplätze zusammen. Zusätzlich ist in diesem Bereich eine große Anzahl an Garagenstellplätzen zu verzeichnen, welche in Garagentgemeinschaften organisiert sind. Weiterhin gibt es ein Parkhaus mit ausschließlich vermieteten Langzeitstellplätzen. In **Abbildung 6** im Anhang sind die Pkw-Stellplätze unterteilt nach der Nutzungsform dargestellt.

Um eine qualitative Einschätzung der Situation im ruhenden Verkehr treffen zu können, wurden zwei Befahrungen im Bereich Sonnenstein durchgeführt. Die Befahrungen fanden an einem Werktag am Nachmittag sowie in den Abendstunden statt.

Bei den Befahrungen wurde festgestellt, dass die öffentlichen Stellplätze eine hohe Auslastung aufweisen, wohingegen auf den für Anwohner reservierten Stellplätzen große Kapazitätsreserven vorhanden sind. Insgesamt konnten keine Defizite im Parkraumangebot festgestellt werden. Die Auslastung der Garagenstellplätze konnte bei der Befahrung nicht ermittelt werden.

Stellungnahmen von Betroffenen zeigen, dass Fahrdienste aus dem Pflegebereich, wie ambulante Pflegedienste oder „Essen auf Rädern“, Probleme haben, Kurzzeitparkplätze zu finden.

Für den Bereich Sonnenstein liegt eine Studienarbeit vor, welche sich mit der Parkraumsituation verkehrsplanerisch beschäftigt.²³

²³ Verkehrsplanerische Untersuchung zur Parkraumsituation in der Plattenbau-Großsiedlung Pirna-Sonnenstein, Studienarbeit an der TU Dresden von Sebastian Franke, 10.06.2014.

In dieser Studienarbeit wurde sehr detailliert die Anzahl, Nutzung und Auslastung der vorhandenen Parkmöglichkeiten erfasst. Die Studienarbeit bestätigt in ihren Ergebnissen die Eindrücke aus den Befahrungen zur Auslastung der Stellplätze. Folgende Kernaussagen wurden im Rahmen der Studienarbeit ermittelt.

Der Bereich Pirna Sonnenstein ist bezüglich des Parkraumangebotes und des Parkraumbedarfs durch folgende Besonderheiten geprägt:

- Der Bereich Sonnenstein weist einen geringen Motorisierungsgrad von ca. 382 Pkw/1.000 Einwohner auf (zum Vergleich: Gesamtstadt Pirna: ca. 492 Pkw/1.000 Einwohner).
- Zwischen 2001 und 2014 wurden 553 Wohnungen im Bereich Sonnenstein zurückgebaut.
- Im Bereich Sonnenstein stehen zur Zeit ca. 15 % der Wohnungen leer.
- Trotz Wohnungsrückbaus, hoher Leerstandsquote bei den Wohnungen und niedrigen Motorisierungsgrades wurde das Gesamtangebot an Stellplätzen so gut wie nicht reduziert.

Diese Besonderheiten zeigen sich auch im Verhältnis der in diesem Bereich angemeldeten Pkw zur Anzahl der vorhandenen Stellplätze.

Die Auslastung des Parkhauses im Bereich Sonnenstein beträgt nach Angaben des Betreibers 50 %.

Im Rahmen der Studienarbeit wurden zwei Begehungen des gesamten Bereiches durchgeführt und die Auslastung der Stellplätze quantitativ erfasst. Eine Begehung fand an einem Donnerstag zwischen 14:30 und 16:00 Uhr statt und die zweite an einem Sonntag zwischen 22:30 und 24:00 Uhr.

Bei den Begehungen konnte die Auslastung der öffentlichen und der für Anwohner reservierten Stellplätze sowie der Kurzzeitstellplätze ermittelt werden. Die Begehung Sonntagnacht ergab die größere Auslastung für die Stellplätze. Für die Abschätzung der Auslastung der Garagenstellplätze wurden die Anzahl der Pkw aus der Erhebung Sonntagnacht, die Anzahl der Pkw im Parkhaus sowie die Gesamtzahl der gemeldeten Pkw berücksichtigt. Die folgende Tabelle zeigt die im Bereich Sonnenstein insgesamt verfügbaren Stellplätze, deren Auslastung Sonntagnacht sowie die zum Stand vom 31.12.2013 im selben Bereich angemeldeten Pkw.

	Garagen- stellplätze	Parkhaus- stellplätze	Öffentliche Stellplätze	Für Anwohner reservierte Stellplätze	Kurzzeit- stellplätze	Gemeldete Pkw (31.12.2013)
Stellplätze	1.604	206	828	1.281	171	2.059
Auslastung	52 %	50 %	68 %	42 %	9 %	
	Summe Stellplätze: 4.090					

Tab. 6: Bereich Sonnenstein
Anzahl, Art und Auslastung der Stellplätze sowie gemeldete Pkw

Die Lage der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie deren Bewirtschaftungsform sind in **Abbildung 6** im Anhang dargestellt.

Im Ergebnis der Erhebung zeigt sich eine hohe, punktuell sehr hohe, Auslastung von über 90 % auf den öffentlichen Stellplätzen. Die für Anwohner reservierten Stellplätze sind eher gering ausgelastet. Das **Bild 12** zeigt dies beispielhaft für einen Abschnitt der Remscheider Straße.



Bild 12: Auslastung öffentlicher und privater Stellplätze Remscheider Straße (Aufnahmedatum: Donnerstag 20.03.2014 ca. 10:00 Uhr)

Zur Auslastung der Garagenstellplätze wurde von den Vorständen der Garagenvereine die Auskunft gegeben, dass die Garagen zu 100 % verpachtet sind. Hinsichtlich der Nutzung wurde angegeben, dass man davon ausgeht, dass zwischen 1-15 % der Garagen zweckentfremdet genutzt werden. Eine Abschätzung auf Basis der Erhebung zeigt jedoch, dass ca. 40 % der Garagen entweder leer stehen, zweckentfremdet genutzt werden oder von Personen genutzt werden, die nicht im Bereich Pirna Sonnenstein wohnen und somit in diesem Bereich kein Fahrzeug angemeldet haben.

Eine Besonderheit bezüglich der Stellplatzsituation ist das Krankenhaus Pirna. Das Krankenhaus mit ca. 700 Angestellten und ca. 400 Betten verfügt über 314 Pkw-Stellplätze. Davon sind 87 Stellplätze reine Angestelltenparkplätze. Die übrigen 227 Stellplätze sind kombinierte Besucher- und Angestelltenstellplätze.²⁴ Insbesondere in den Spitzenzeiten (wenn Besucherverkehr und Schichtwechsel zusammenfallen) kommt es hier zu Kapazitätsengpässen. Dies führt dazu, dass sowohl Angestellte als auch Besucher ihre Fahrzeuge im nördlichen Bereich des Wohngebietes Pirna Sonnenstein abstellen.

Fazit – Bereich Sonnenstein

Insgesamt ist festzustellen, dass im Bereich Sonnenstein ausreichende Kapazitätsreserven für den ruhenden Verkehr existieren. In Summe über alle Pkw-Stellplätze (Garagen, Parkhaus, öffent-

²⁴ Quelle: Verkehrsplanerische Untersuchung zur Parkraumsituation in der Plattenbau-Großsiedlung Pirna-Sonnenstein, Studienarbeit an der TU Dresden von Sebastian Franke, 10.06.2014.

liche sowie für Anwohner reservierte Stellplätze) gibt es ein Überangebot. Dadurch sind die für Anwohner reservierten Stellplätze auch nur sehr gering ausgelastet. Dagegen weisen die öffentlichen Stellplätze eine hohe bis sehr hohe Auslastung auf. Dies stellt ein organisatorisches Problem dar, welches in der Vermietung von Stellplätzen begründet ist. Im nördlichen Bereich des Wohngebietes Sonnenstein kommt es zu einer Fremdnutzung im Parkraumangebot durch die Angestellten und Besucher des Krankenhauses.

4.2.3 Bereich Copitz

Im Bereich Copitz wurden zwei Befahrungen durchgeführt. Dabei wurde die Situation im ruhenden Verkehr qualitativ eingeschätzt. Die Befahrungen fanden an einem Werktag am Nachmittag sowie in den Abendstunden statt. Weiterhin wurden die Pkw-Stellplätze hinsichtlich ihrer Nutzungsform als öffentliche Stellplätze, Anwohnerstellplätze und Garagenstellplätze erfasst. Das Ergebnis der Erfassung zur Nutzungsform der Pkw-Stellplätze ist in **Abbildung 7** im Anhang dargestellt.

Der Bereich Copitz kann hinsichtlich der Verfügbarkeit und der Nutzungsform der Pkw-Stellplätze in zwei Gebiete unterteilt werden. Der westliche und südöstliche Bereich von Copitz ist durch Plattenbauten aus den 1970er und 80er Jahren geprägt (Plattenbaugebiete). Währenddessen besteht der übrige Teil der Wohnbebauung aus viergeschossigen Wohnblöcken, welche in den 1950er und 60er Jahren errichtet wurden (Altbaubereich). Die Abgrenzung dieser Gebiete ist in **Bild 13** dargestellt.



Bild 13: Abgrenzung Plattenbaugebiete und Altbaubereich im Bereich Copitz

Die wenigen im Altbaubereich vorhandenen öffentlichen Stellplätze weisen eine sehr hohe Auslastung auf.

Im Altbaubereich ist ein Großteil der Zufahrtsstraßen zu den Wohnblöcken mit einem Parkverbot belegt. An diesen Zufahrtsstraßen existieren keine Pkw-Stellplätze. Im Bereich der Wohnblöcke der Goethestraße und der Prof.-Roßmäßler-Straße gibt es Pkw-Stellplätze entlang der Zufahrtsstraßen. Diese sind für Anwohner reserviert. **Bild 14** zeigt die Stellplatzsituation im Altbaubereich entlang der Zufahrtsstraßen zu den Wohnblöcken.

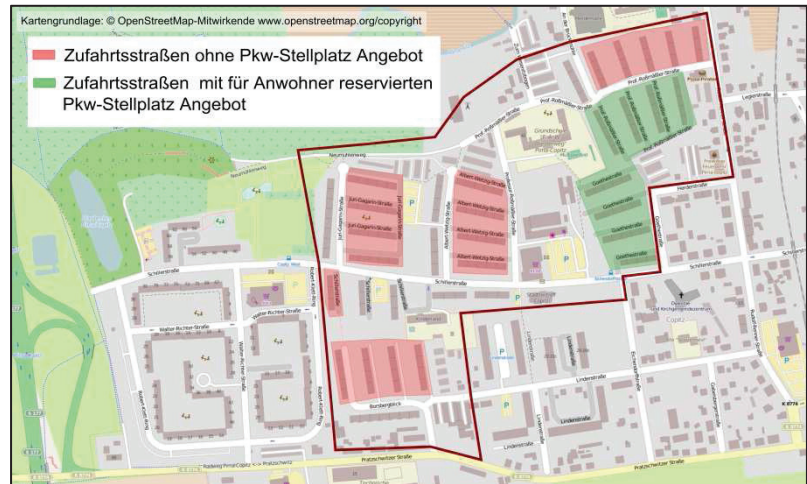


Bild 14: Stellplatzsituation entlang der Zufahrtsstraßen im Altbaubereich im Bereich Copitz

Für einige Bereiche ohne Stellplatzangebot vor den Wohnblöcken gibt es (zum Teil größere) Pkw-Parkplätze (vgl. **Abbildung 7** im Anhang). Hier sind die Stellplätze für Anwohner reserviert und werden durch die Wohnungsunternehmen vermietet. Diese Stellplätze weisen eine hohe Auslastung auf. Im Bereich der Goethestraße und der Prof.-Roßmäßler-Straße gibt es Wohnblöcke mit einem Stellplatzangebot direkt vor der Haustür. Hier sind die Stellplätze für Anwohner reserviert und werden durch die Wohnungsgenossenschaft „Sächsische Schweiz“ eG Pirna vermietet. Diese Stellplätze weisen eine geringe Auslastung auf. Nach Angaben der Wohnungsgenossenschaft sind diese Stellplätze jedoch komplett vermietet. Allerdings haben viele Mieter gleichzeitig eine Garage, welche im Wechsel mit dem angemieteten Stellplatz genutzt wird. **Bild 15** zeigt ein Beispiel für die Prof.-Roßmäßler-Straße.

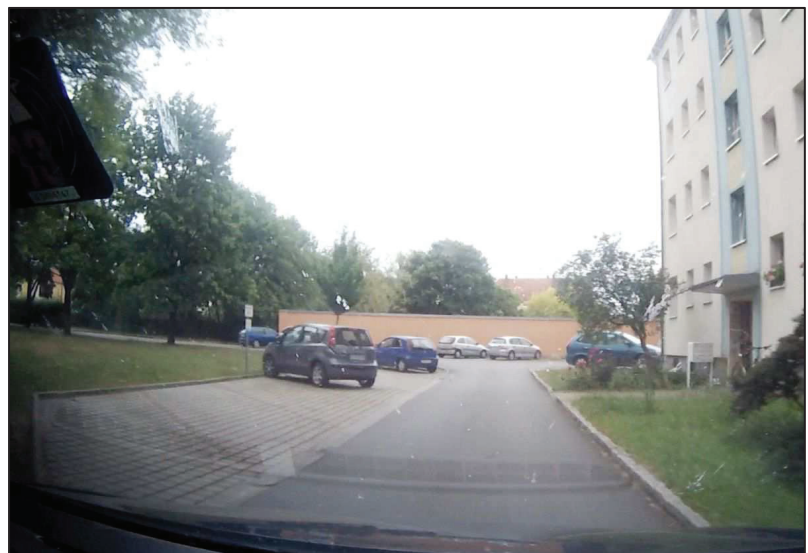


Bild 15: Auslastung reservierter Stellplätze im Bereich Prof.-Roßmäßler-Straße (Aufnahmedatum: Dienstag 24.06.2014 ca. 20:00 Uhr)

Neben den öffentlich zugänglichen sowie den für Anwohner reservierten Pkw-Stellplätzen gibt es im Bereich des Altbaubereiches mehrere Garagenhöfe mit insgesamt ca. 700 Einzelgaragen. Auf

Grund der geringen Anzahl an verfügbaren Pkw-Stellplätzen im Altbauggebiet ist zu vermuten, dass die Bewohner des Altbauggebietes die Garagen ausschließlich zum Abstellen der Pkw nutzen.

In den Plattenbaugebieten befinden sich mehrere Bereiche, in denen die Pkw-Stellplätze hauptsächlich für Bewohner reserviert sind (vgl. **Abbildung 7** im Anhang). Diese Anwohnerstellplätze werden durch die Wohnungsunternehmen vermietet und weisen eine hohe Auslastung auf.

Im Bereich der Walter-Richter-Straße und des Robert-Klett-Rings sind ausschließlich öffentliche Pkw-Stellplätze vorhanden. Dabei sind die Zufahrtsstraßen zu den Wohnblöcken, die innerhalb der Hofstrukturen liegen, mit einem Parkverbot belegt, so dass hier keine Pkw-Stellplätze verfügbar sind. Bis auf den südöstlichen Bereich des Robert-Klett-Rings weisen die öffentlichen Pkw-Stellplätze eine sehr hohe Auslastung auf. Im südwestlichen Bereich des Robert-Klett-Rings ist ein Parkplatz mit ca. 200 öffentlichen Pkw-Stellplätzen vorhanden. Durch diesen Parkplatz ist im gesamten südwestlichen Bereich des Robert-Klett-Rings eine mittlere Auslastung zu verzeichnen. In **Bild 16** sind die einzelnen Bereiche im Plattenbauggebiet nach Nutzungsart und Auslastung der Pkw-Stellplätze dargestellt. **Bild 17** zeigt beispielhaft die Auslastung des Parkplatzes im südwestlichen Bereich des Robert-Klett-Rings.



Bild 16: Verfügbarkeit und Auslastung Pkw-Stellplätze im Plattenbauggebiet im Bereich Copitz



**Bild 17: Auslastung Parkplatz im südwestlichen Bereich des Robert-Klett-Rings
(Aufnahmedatum: Dienstag 24.06.2014 ca. 20:00 Uhr)**

Fazit – Bereich Copitz

Für den Bereich Copitz ist im Ergebnis festzustellen, dass die öffentlichen Pkw-Stellplätze bis auf den südwestlichen Bereich des Robert-Klett-Rings eine sehr hohe Auslastung aufweisen und hier ein hoher Parkdruck besteht. Im südwestlichen Bereich des Robert-Klett-Rings ist ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Pkw-Stellplätzen vorhanden. Die für Anwohner reservierten Pkw-Stellplätze weisen im Plattenbaugebiet eine mittlere bis hohe Auslastung auf. Im Altbaugebiet im Bereich der Goethestraße und der Prof.-Roßmäßler-Straße weisen die für Anwohner reservierten Pkw-Stellplätze eine geringere Auslastung auf. Für die im Altbaugebiet vorhandenen Wohnblöcke ohne Pkw-Stellplatz-Angebot an den Zufahrtswegen liegt ein Kapazitätsdefizit vor.

Auf Grund des hohen Auslastungsgrads der öffentlichen Parkplätze bzw. deren Reservierung für Anwohner sowie durch das Fehlen von Parkmöglichkeiten haben Fahrdienste aus dem Pflegebereich, wie ambulante Pflegedienste oder „Essen auf Rädern“, Probleme, Kurzzeitparkplätze im Bereich Copitz zu finden.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

In Pirna verkehren derzeit sechs Stadtbuslinien, welche durch insgesamt 15 überörtliche Regionalbuslinien ergänzt werden. Mit Ausnahme der Regionalbuslinien 226 und 234 werden alle Stadt- und Regionalbuslinien durch die Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz GmbH (OVPS) betrieben. Sowohl den Stadtbus- als auch den Regionalbuslinien kommt eine wichtige Funktion bei der Abwicklung des Schülerverkehrs zu.

Die Regionalbuslinien übernehmen teilweise innerhalb des Stadtgebietes zusätzliche Erschließungsfunktionen und ergänzen das Fahrtenangebot der Stadtbuslinien, verbinden jedoch primär die Stadt mit dem Umland (Landkreis). Den Regionalbuslinien 219, 237, 241 und 245 kommt zudem im Zeitraum von April bis November eine wichtige Rolle in der ÖPNV-Erschließung der Nationalparkregion für den Tourismus durch die Deklaration als „Wanderbuslinie“ zu.

Die Stadtbuslinien P und H/S verkehren über die Stadtgrenzen hinaus nach Dresden. Sie sind im Stadtgebiet Dresdens mit Linien der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) verknüpft. Eine Stadtbuslinie der DVB, die Linie 63, verkehrt im Stadtgebiet von Pirna. Sie bedient Bonnewitz und Graupa.

Eine Besonderheit stellen in Pirna die Elb-Fähren zwischen der Altstadt und Copitz bzw. zwischen Birkwitz und Heidenau dar, die durch die OVPS ganzjährig bedarfsabhängig bedient werden. Die Nutzung der Fähren mit einem gültigen VVO-Ticket ist möglich.

4.3.1 Stadtbusnetz und Stadtbuslinienführungen

Durch den Stadtverkehr werden im Stadtgebiet Pirnas derzeit 91 Haltestellen auf einem Streckennetz von 97 km angefahren.

Die durchschnittliche fahrplanmäßige Beförderungsgeschwindigkeit beträgt rund 22 km/h. Damit kann das Stadtbusnetz in die Qualitätsstufe B gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs²⁵ eingeordnet werden.²⁶ Die häufig auftretenden Staus auf der Ortsdurchfahrt der B 172 (vgl. Kapitel 4.1) und die fehlende Busbeschleunigung an den Lichtsignalanlagen erschweren die Einhaltung des Fahrplanes vor allem zwischen der Haltestelle „Breite Straße“ und dem Stadtviertel Sonnenstein.

Das Haltestellennetz ist gekennzeichnet von einer Vielzahl an Haltestellen, welche von den Buslinien nur in einer Fahrtrichtung angefahren werden. Dies schränkt die Verständlichkeit des Fahrplanes ein. Vier der sechs Stadtbuslinien (die Linien G/L, H/S, N und Z) sind vertaktet. Die drei Stadtbuslinien G/L, H/S und M weisen Unterlinien²⁷ auf.

Bis auf die Linie H/S beginnen und enden alle Stadtbuslinien in der Innenstadt Pirnas (Radialliniennetz)²⁸. Auf Grund dieses Umstands und durch zusätzliche Leer- und Einsetzfahrten von und zu den Start-/ Endhaltestellen ist die Bahnhofstraße durch Linienbusse stark belastet.

Die gegenwärtigen Linienführungen (Hauptkurse und Unterlinien) sind in **Bild 18** ersichtlich.

²⁵ Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr FA-Nr. 70.837/2009, FGSV, Ausgabe 2010.

²⁶ Eine Durchschnittsbeförderungsgeschwindigkeit von mindestens 24 km/h entspricht der Qualitätsstufe A, bei unter 10 km/h erfolgt die Einordnung in die Qualitätsstufe F.

²⁷ Unterlinien: Linien mit vom Hauptkurs der Linie abweichendem Fahrplan (Fahrzeiten und Linienführungen).

²⁸ Der Linienanfangspunkt entspricht nicht dem Linienendpunkt. Fahrtbeginn an der Haltestelle Breite Straße, Fahrtende an der Haltestelle Robert-Koch-Straße, Fahrten immer über den ZOB.

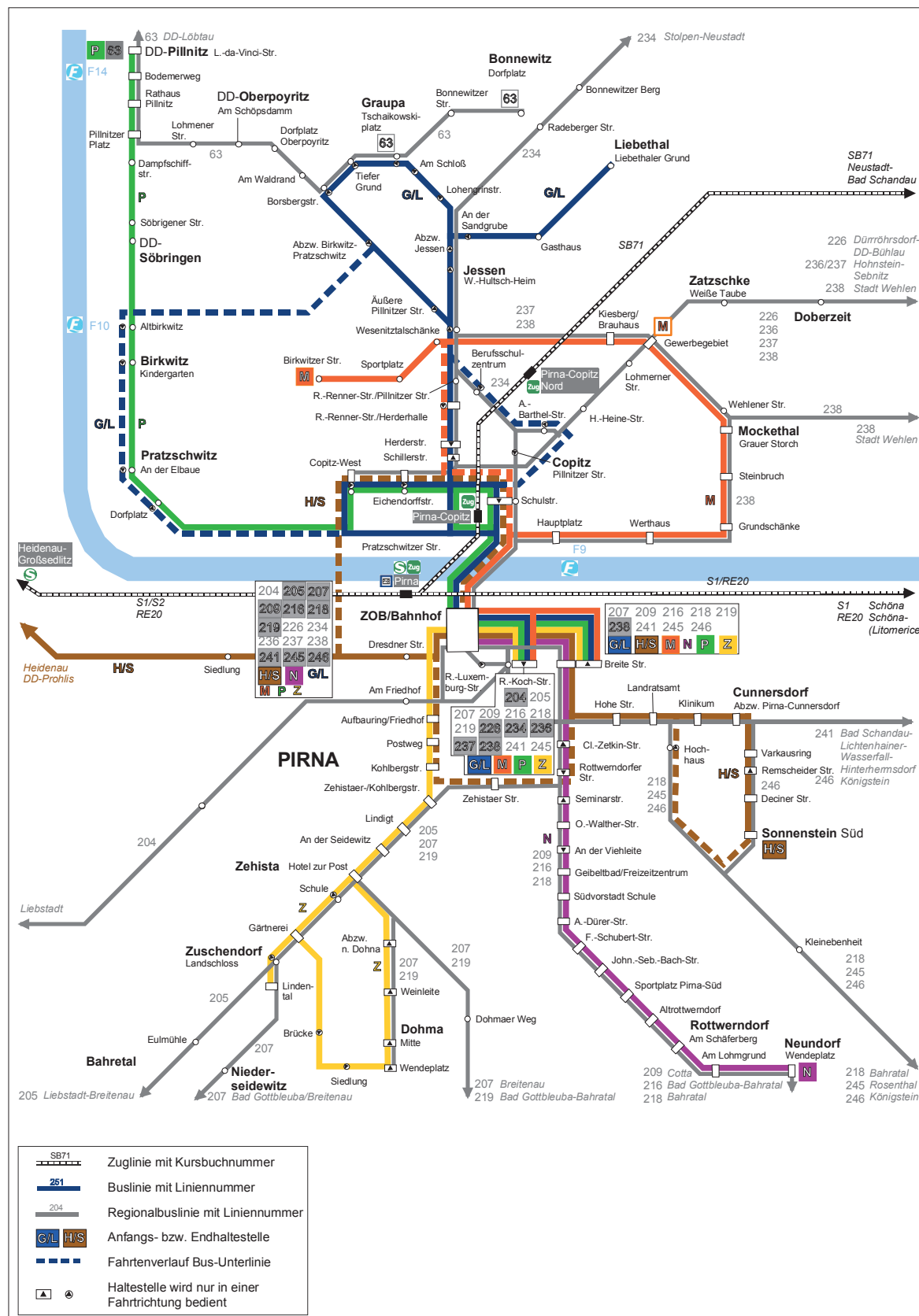


Bild 18: ÖPNV-Liniennetz Pirna (Bestand, Grundlage: Fahrplan 2013/2014)

4.3.2 Erschließungsgebiet des Stadtbusnetzes

In **Abbildung 8 bis Abbildung 14** (im Anhang ersichtlich) ist das befahrene Netz, die Lage der einzelnen Haltestellen und damit die räumliche Verfügbarkeit der Stadtbusse in Pirna mittels fußläufiger Haltestelleneinzugsbereiche dargestellt. Eine bebaute Fläche gilt gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs dann als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Bebauung in die Einzugsbereiche entfallen. Entsprechend der genannten Empfehlungen können in Innenstadtlage von Mittelzentren 300 m²⁹ als fußläufiger Einzugsbereich angesetzt werden. Im Außenbereich von Mittelzentren kann ein Radius von 500 m³⁰ angenommen werden.

Für das gesamte Stadtgebiet wurden zunächst Haltestelleneinzugsbereiche von 300 m angesetzt. Daraus wurden Gebiete mit verkehrlich relevanten Gebäuden (Wohnhäuser, größere Gewerbe- und Handelsansiedlungen) identifiziert, die als nicht vom Stadtbus erschlossen gelten. Verortet sind sie ebenfalls in **Abbildung 8 bis Abbildung 14**. Jedes dieser Gebiete mit Erschließungsdefizit wurde hinsichtlich der Kriterien

- Einwohnerdichte,
- Ausdehnung,
- Nähe zur Innenstadt und damit Möglichkeit, einen größeren Einzugsbereich von 500 m in Stadtrandlage ansetzen zu können

bewertet und ob daraus ein Handlungsbedarf abzuleiten ist.

Für die Mehrzahl der mit einem Erschließungsdefizit ausgewiesenen Bereiche besteht kein Handlungsbedarf, da es sich hierbei um Wohngebiete mit geringer Einwohnerdichte in Stadtrandlage handelt, bei denen ein längerer Weg zur nächsten Haltestelle noch als zumutbar gilt.

Die Stadtviertel Krietzschwitz, Bonnewitz und Zatzschke werden derzeit nicht durch den Stadtbus, sondern ausschließlich durch Regionalbuslinien erschlossen.

Ober- und Niedervogelgesang (insgesamt ca. 150 Einwohner) sind derzeit ausschließlich über die S-Bahn-Linien und einen Umstieg am Bahnhof Pirna in den Stadtbus an die Innenstadt angebunden. Im Hinblick auf die topographische Lage des Stadtviertels im Elbtal, die eingeschränkte straßenseitige Erreichbarkeit und die geringe Einwohnerzahl entspricht diese Anbindung dem im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe formulierten Mindeststandard zwischen einer Gemeinde und dem nächst gelegenen Mittelzentrum.

Handlungsbedarf mit niedriger Priorität (auf Grund der geringen Einwohnerdichte) besteht für Teile von Neugraupa.

Der Bereich zwischen Grundstraße und der Stadtgrenze zu Stadt Wehlen (Stadtviertel Posta) ist nicht durch den ÖPNV erschlossen. Es handelt sich hierbei um Einfamilienhäuser entlang der Elbe auf einem ca. 3 km langen Straßenstück. Aus der Größe des uner-

²⁹ Dies entspricht einer Fußwegzeit von 5 Minuten von/zur nächst gelegenen Haltestelle.

³⁰ Dies entspricht einer Fußwegzeit von 8,5 Minuten von/zur nächst gelegenen Haltestelle.

schlossenen Gebietes wird trotz geringer Einwohnerdichte eine mittlere Priorität abgeleitet.

Ebenfalls mit mittlerer Priorität bewertet wurde die durch den ÖPNV unerschlossene Einsteinstraße auf Grund der geringen Größe des Gebietes mit Erschließungsmangel bei mittlerer Einwohnerdichte. Auf Grund der innenstadtnahen Lage kann hier kein Einzugsbereich > 300 m angenommen werden.

Handlungsbedarf mit hoher Priorität liegt bei der fehlenden Erschließung der Altstadt-Bereiche nördlich des Marktes und östlich des Steinplatzes vor. Für diese Gebiete kann auf Grund ihrer zentralen Lage und ihrer Einwohner- und Arbeitsplatzdichte kein Einzugsbereich von 500 m angenommen werden.

Eine Übersicht über die bewerteten Erschließungsmängel ist in **Anlage 2** zusammengestellt.

4.3.3 Bedienungsqualität des Stadtbusnetzes

Die Bedienungshäufigkeiten und die Abfahrtszeiten in Pirna richten sich nach der vorhandenen Nachfrage und den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zur Erzielung eines möglichst guten Verhältnisses von Aufwand und Nutzen. Damit folgen sie den im aktuellen Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe definierten Grundsätzen der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs³¹. Dem entsprechend weisen einige Stadtbuslinien eine sehr unterschiedliche Fahrdichte und keine regelmäßigen, vertakteten Abfahrtszeiten auf.

Der städtische Busverkehr wird montags bis freitags gegenwärtig im Zeitraum zwischen 04:18 Uhr und 22:00 Uhr betrieben. In diesem Zeitraum werden auf den Linien des Stadtverkehrs insgesamt 281 Fahrten angeboten, wobei mit Ausnahme der Linie H/S auf allen Linien in den Spitzenverkehrszeiten Verstärkerfahrten eingesetzt werden. Die Linie H/S weist derzeit bereits nahezu ganztägig zwischen Sonnenstein und Innenstadt einen 15-min-Takt auf.

In **Tab. 7** ist das Fahrtenangebot auf den Stadtbuslinien zusammengefasst.

³¹ Vgl. Nahverkehrsplan des Nahverkehrsraumes Oberelbe, VVO GmbH vom 10.10.2011.

Linie	Linienführung	Betriebszeitraum	Anzahl Fahrten	Takt [min]	Verstärkung in Spitzenzeiten
G/L	Stadtmitte – ZOB - Copitz – Liebethal – Graupa (-Birkwitz) – Copitz - Stadtmitte	5:16 – 21:32	38	30	ja
H/S	Sonnenstein – Stadtmitte – Heidenau – Dresden-Prohlis	4:18 – 22:00	124	15	nein
M	Stadtmitte – Mockethal – Gewerbegebiet Nord – Birkwitzer Straße	6:05 – 15:26	17	nein	ja
N	Neundorf – Stadtmitte – ZOB	5:25 – 20:11	65	30	ja
P	Stadtmitte – ZOB – Birkwitz/Pratzschwitz – Dresden-Pillnitz	5:18 – 18:17	25	nein	ja
Z	Stadtmitte – ZOB – Zehista - Zuschendorf – Dohma – Zehista - Stadtmitte	6:10 – 19:09	12	60/90	ja
G/L-Z	Summe Stadtverkehr Pirna		281		
63³²	(Bonnewitz –)Graupa – Pillnitz – (...) – Dresden-Löbtau	4:44 – 01:06	101	20/30	nein

Tab. 7: Fahrtenangebot im Stadtbusverkehr (Mo-Fr, Schulzeit) - Analyse

Die Anbindung der einzelnen Stadtviertel an die Innenstadt von Pirna ist sehr unterschiedlich. Während Sonnenstein und Copitz in den Spitzenstunden im 15-min-Takt mit dem ZOB und der Innenstadt verbunden ist und zwischen Neundorf und der Innenstadt ein 30-min-Takt mit Verstärkerfahrten angeboten wird, existiert zwischen Mockethal und dem Stadtzentrum nur ein eingeschränktes Fahrtenangebot innerhalb eines kurzen Zeitfensters, welches nur montags bis freitags durch den Regionalverkehr ergänzt wird.

Die Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiträume **umsteigefreier** Busfahrten zwischen den Stadtvierteln und der Innenstadt Pirnas sind in **Anlage 3** aufgelistet.

Anbindung an Dresden

Durch die räumliche Lage an der Stadtgrenze von Dresden hat für die Stadtviertel Graupa, Bonnewitz, Birkwitz und Pratzschwitz das Stadtbusangebot von und nach Dresden ebenfalls Bedeutung. Während für Graupa und Bonnewitz durch die Linie 63 der DVB ein vertaktetes Angebot an Bus-Direktfahrten mit ausgedehntem Bedienungszeitraum (**vgl. Tab. 7**) besteht, zeigt sich für Birkwitz und Pratzschwitz ein differenziertes Bild: In Richtung Dresden erfolgt die Fahrt über die Verknüpfung der Linie P (OVPS) mit der Linie 63 (DVB) an der Haltestelle „Leonardo-da-Vinci-Straße“ in Dresden-Pillnitz. Damit ist die Anbindung von Birkwitz und Pratzschwitz in Richtung Dresden von der Fahrtenhäufigkeit und dem Bedienungszeitraum der Linie P abhängig.

Die Übergangszeiten zwischen Linie P und Linie 63 in Richtung Dresden liegen zwischen fünf und elf Minuten.

³² Linie durch DVB bedient. Es werden nur Fahrten, die Bonnewitz und Graupa bedienen, betrachtet.

Aus Richtung Dresden wird das Fahrtenangebot in Richtung Birkwitz/Pratzschwitz durch die Möglichkeit des Umstiegs in Graupa von der Linie 63 in die Linie G/L erweitert. Dadurch kann Birkwitz/Pratzschwitz unter Inkaufnahme längerer Fahrt- und Wartezeiten³³ täglich bis ca. 21:20 Uhr von Dresden aus erreicht werden. Die Übergangszeiten von der Linie 63 zu den Linien P und G/L schwanken sehr stark zwischen Ferien- und Schulzeiten auf Grund des besonderen Ferienfahrplanes der DVB. Eine saisonale Anpassung der Abfahrtszeiten der OVPS an die der DVB erfolgt nicht.

Die Fahrtenhäufigkeit und der Bedienungszeitraum der Linie P zwischen Pillnitz und Pratzschwitz ist in **Tab. 8** ersichtlich.

	<u>in</u> Richtung Pillnitz		<u>aus</u> Richtung Pillnitz	
	Mo – Fr (Ferien)	Sa, So und Feiertag	Mo – Fr (Ferien)	Sa, So und Feiertag
Fahrtenhäufigkeit	10 Fahrten	4 Fahrten	10 Fahrten*	4 Fahrten*
Bedienungszeitraum	ca. 5:30 – ca. 17:30	ca. 10:10 – ca. 17:20	5:47 – 17:50*	10:24 – 17:34*

* - Ergänzung des Fahrtangebotes durch Fahrten der Linie G/L

Tab. 8: Fahrtenangebot der Linie P zwischen Birkwitz/Pratzschwitz und Dresden-Pillnitz

Verknüpfung Bus/SPNV

Ein wichtiges Qualitätsmerkmal des städtischen Busverkehrs ist seine zeitliche und räumliche Abstimmung auf den regionalen Nahverkehr. Da der regionale Busverkehr neben dem ZOB im Stadtgebiet eine große Anzahl von direkten Zugangsstellen (65 Haltestellen) aufweist und die Regionalbuslinien auch in der Innenstadt beginnen und enden, spielt die zeitliche Verknüpfung von Stadtverkehr und Bus-Regionalverkehr in Pirna eine untergeordnete Rolle. Anders ist dies bei der Verknüpfung zwischen Stadtbus und regionalem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu werten. **Tab. 9** zeigt hierzu beispielhaft die Übergangszeiten zwischen dem Stadtverkehr aus Richtung Wohngebiet Sonnenstein und dem SPNV in und aus Richtung Dresden werktags.

³³ Eine Fahrt dauert dann insgesamt bis zu 25 Minuten länger.

Abfahrt am Bahnhof PIR			Ankunft am Bahnhof PIR			Übergangszeit vom/zum Stadtbus	
		in Richtung			aus Richtung		
5:38	S1	Dresden Hbf - Meißen				7 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
6:08	S1	Dresden Hbf - Meißen				7 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
6:38	S1	Dresden Hbf - Meißen				7 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
6:55	S1	Dresden Hbf				8 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
7:08	S1	Dresden Hbf - Meißen				7 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
7:38	S1	Dresden Hbf - Meißen				7 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
			15:50	S1	Meißen – Dresden Hbf	7 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
			16:01	S2	Dresden Flughafen	11 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
			16:20	S1	Meißen – Dresden Hbf	7 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
			16:31	S2	Dresden Flughafen	11 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S
			16:50	S1	Meißen – Dresden Hbf	7 Minuten (Hst. ZOB)	Linie H/S

Tab. 9: Übergangszeiten zwischen SPNV und Stadtbus am Bahnhof Pirna vom Wohngebiet Sonnenstein (Auszug)

Es zeigt sich, dass die zeitliche Abstimmung zwischen Stadtbusverkehr und S-Bahn-Angebot am Bahnhof Pirna bereits derzeit gegeben ist. Das gleiche gilt für Verbindung vom Stadtviertel Copitz in und aus Richtung Dresden: für diese Fahrtbeziehung sind die Übergangszeiten vergleichbar kurz.

Durch die fehlende Fußweg-Direktverbindung zwischen ZOB und Bahnhof muss der Fahrgast einen Umweg über eine Eisenbahnunterführung in Kauf nehmen. Die Einrichtung einer Gleisquerung für Fußgänger ohne technische Sicherung ist geplant, scheitert jedoch derzeit noch an der fehlenden Zustimmung durch das Eisenbahn-Bundesamt. **Bild 19** zeigt den baulich vorbereiteten Übergang vom ZOB zum Bahnhof Pirna.



**Bild 19: Unvollendeter Übergang zwischen ZOB und Bahnhof Pirna
(Aufnahmedatum: 27.03.2014)**

4.3.4 Tarifsystem

Das Stadtgebiet Pirnas liegt in der Tarifzone 70 des Verbundraumes des Verkehrsverbunds Oberelbe (VVO). Dadurch gilt im Stadtverkehr von Pirna der VVO-Einheitstarif für das gesamte Stadtgebiet.

Der Preis (Stand 01.11.2014) für eine Einzelfahrt beträgt 2,20 € (ermäßigt 1,50 €). Der Einzelfahrschein berechtigt zu einer zeitlich auf 1 Stunde begrenzten Fahrt mit Umstiegen innerhalb des Stadtgebietes und zu den umliegenden Gemeinden (u.a. Heidenau, Dohna, Dohma, Stadt Wehlen). Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr werden unentgeltlich befördert. Außerdem werden folgende Zeitkarten angeboten:

- 4er-Karte,

- 4er-Karte Kurzstrecke³⁴,
- Tageskarten für Einzelpersonen und Familien/Gruppen,
- Wochen-, Monats- und Jahreskarten (auch für Schüler und Azubis).

Übergangstarife existieren zum Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) und zum Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV).

Mit einem VVO-Ticket können auch die Elb-Fähren zwischen Altstadt und Copitz bzw. zwischen Birkwitz und Heidenau genutzt werden.

4.4 Fahrradverkehr

Lage im SachsenNetzRad

Überregional betrachtet liegt Pirna in einem Netz aus Radfernwegen und regionalen Hauptradrouten, die Teil des „SachsenNetzRad“ (SNR) sind. Das aktuell gültige Radverkehrskonzept Sachsen weist folgende Radfernwege (als Teil des Radnetz Deutschland, Stufe „SNR I“) und regionale Hauptradrouten (als Teil der Stufe „SNR II“) aus, welche das Stadtgebiet Pirnas durchkreuzen:

- Deutschland-Route D4: Mittellandroute,
- Deutschland-Route D10: Elberadweg
(im Stadtgebiet gleichzeitig Teil der Euroradroute Euro-Velo 7),
- Regionale Hauptradroute II-35: Tissaer Wände – Bastei,
- Regionale Hauptradroute II-45: Malter – Kreische – Pirna,
- Regionale Hauptradroute II-48: Birkwitz – Oberlausitz,
- Regionale Hauptradroute II-49: Hohe Straße.

Vor allem der Elbe-Radweg, 2014 zum zehnten Mal in Folge zum beliebtesten Radweg Deutschlands gewählt³⁵, birgt ein großes touristisches Potenzial nicht nur für die Altstadt von Pirna. Auf Grund der räumlichen Trennung der Innenstadt von der Elbe durch den Bahndamm führt der Radweg jedoch eher an der Altstadt vorbei. Einen Versuch, diesen Umstand abzumildern, stellt die Beschilderung der sogenannten „Altstadttour“ dar. Auf Grund der Verkehrsführung ist diese nur im Uhrzeigersinn befahrbar.

Bild 20 zeigt die Routenführung der „Altstadttour“.

³⁴ Mit einem Kurzstrecken-Ticket gestattet ist die umsteigefreie Fahrt im Stadtbus bis zur vierten Haltestelle nach Einstieg bzw. mit der sächsischen Stadteisenbahn zwischen Pirna und Pirna-Copitz und zwischen Pirna-Copitz und Pirna-Copitz Nord entsprechend der 2-km-Regelung.

³⁵ Ergebnis der 15. bundesweiten Erhebung zum fahrradtouristischen Markt, durchgeführt vom ADFC.



Bild 20: Routenverlauf Altstadttour Pirna³⁶

Des Weiteren verlaufen zwei Rundtouren der Landeshauptstadt Dresden, die Routen DD-R3 und DD-R4 (Erlebnisregion Dresden), zum Teil durch das Pirnaer Stadtgebiet.

Die Routenverläufe des SachsenNetzRad und der Rundtouren der Erlebnisregion Dresden sind in **Abbildung 15** und **Abbildung 16** im Anhang ersichtlich. Von den Routen des SachsenNetzRad gelten laut Radverkehrskonzept Sachsen aktuell nur die D-Routen als lückenlos beschildert.

Kommunales Radwegenetz

Innerstädtisch besitzt Pirna kein geschlossenes und sicheres Radwegenetz. Vor allem zwischen den folgenden Stadtteilen bzw. Nachbargemeinden fehlen Verbindungen für den Radverkehr:

- zwischen Sonnenstein und Krietzschwitz,
- zwischen Sonnenstein und Struppen,
- zwischen Sonnenstein und Altstadt,
- zwischen Jessen, Liebenthal, Graupa und der Innenstadt,
- zwischen Graupa und Bonnewitz,
- zwischen Graupa und Dresden,
- zwischen Rottwerndorf/Neundorf und der Innenstadt.

Innerhalb der Stadtteile sind zum Teil separate Radverkehrsanlagen (Trennung Radverkehr von Fußverkehr und MIV mittels Zeichen 237 „Radweg“ oder Zeichen 241 „Getrennter Rad- und Gehweg“) vorhanden.

Einen Überblick über die bestehenden Radverkehrsanlagen bieten **Abbildung 17** und **Abbildung 18** im Anhang.

Baumängel im Radwegenetz

Häufig sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen in schlechtem baulichen Zustand oder entsprechen nicht den aktuellen Richtlinien (u.a. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA], Ausgabe 2010) hinsichtlich Linienführung und Mindestbreite.

³⁶ Quelle: Stadt Pirna.

In Verbindung mit einer hohen Verkehrsbelastung auf der angrenzenden Fahrbahn sind daher die folgenden Stellen im Radwegenetz als kritisch zu bezeichnen:

- Maxim-Gorki-Straße: beidseitig unterdimensionierte Radverkehrsanlage (vgl. Bild 21),



**Bild 21: Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht an der Maxim-Gorki-Straße
(Aufnahmedatum: 20.05.2014)**

- Knotenpunkt Äußere Pillnitzer Straße/Basteistraße/Birkwitzer Straße („Wesenitzknoten“): fehlende Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Äußere Pillnitzer Straße, Führung des Radverkehrs auf der Südseite auf dem Gehweg, schlecht erfassbare Verkehrsführung zwischen dem „Wesenitzknoten“ und dem Knoten Rudolf-Renner-Straße/Äußere Pillnitzer Straße (vgl. Bild 22),



**Bild 22: Radwegende Rudolf-Renner-Straße
(Aufnahmedatum: 27.03.2014)**

- Rudolf-Renner-Straße: Radfahrstreifen zu schmal (Breite inkl. Markierung ca. 1,20 m),
- Stadtbrücke: Breite des Radweges auf der Westseite zu gering (ca. 1,50 m) bei gleichzeitig hohem Bord zur Fahrbahn; schlecht erfassbare Radwegeführung im Bereich der Nord-Rampe; fehlende Direktverbindung aus der Fährstraße zur Rudolf-Renner-Straße,
- Breite Straße (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h): große Fahrbahnbreite (ca. 13 m) bei gleichzeitig starker Belastung durch Kfz sowie Linienbusverkehr im Bereich der Haltestelle „Breite Straße“ und dadurch schwer begreifbare Verkehrssituationen,
- Kohlbergstraße westlich der Kreuzung zur Zehistaer Straße: fehlender Übergang von der Radverkehrsanlage auf den Fahrbahnbereich in Fahrtrichtung Westen.

Die meisten der genannten Stellen sind auch im Rahmen der Schülerbefragungen an den beiden Pirnaer Gymnasien häufig genannt worden.

Radverkehrskonzept Pirna

Seit 2008 existiert ein vom Stadtrat beschlossenes Radverkehrskonzept, welches Handlungsanweisungen in Form eines Maßnahmenkataloges mit Ausweisung von Prioritäten für den Bau von Radverkehrsanlagen für jeden Straßenzug in Pirna gibt.

Freigabe von Einbahnstraßen

Die Priorisierung wurde an Hand eines Punktesystems herausgearbeitet, welches die einzelnen Radwege u.a. hinsichtlich ihres baulichen Zustandes, der Nutzung durch Schüler und der MIV-Verkehrsstärke auf dem zugeordneten Straßenzug bewertet. Die genannten Maßnahmen werden im Rahmen von Straßenerneuerungen bzw. –umplanungen durch die Stadtverwaltung beachtet.

In der Pirnaer Innenstadt wurden im Frühjahr 2014 zur Steigerung der kleinräumigen Erschließung zunächst versuchsweise folgende Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr geöffnet:

- Hospitalstraße und
- Schloßstraße / Am Markt.

Nach Abschluss der Tiefbauarbeiten soll auf der Lauterbachstraße zwischen Bahnhofstraße und Gartenstraße sowie zwischen Gartenstraße und Klosterstraße für den Radverkehr die Fahrt entgegen der Einbahnstraße ermöglicht werden.

Bereits in der Vergangenheit für den Radverkehr im Gegenverkehr freigegebene Einbahnstraßenregelungen befinden sich auf der Dohnaische Straße (Nordteil zwischen Grohmannstraße und Lange Straße) sowie auf der Emil-Schlegel-Straße.

Radabstellanlagen

Öffentliche kommunale Radabstellanlagen sind flächendeckend vor allem in der Innenstadt Pirnas zu finden. Viele Radabstellplätze wurden mit dem Modell „Beta“ vor öffentlichen Gebäuden sowie im Straßenraum hergestellt.

Hervorzuheben unter den Abstellanlagen ist das private Fahrradparkhaus „Klosterhof“, in dem mit zusätzlichen Dienstleistungen, wie z.B. einem Reparatur- und Fahrradverleihservice, das Portfolio einer Fahrradstation komplettiert wird. Für 1 € je halben Tag bzw. 2 € je ganzen Tag kann hier das (Reise-)Rad inkl. Gepäck sicher abgestellt werden. Das Fahrradparkhaus ist Donnerstag bis Montag von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

Ebenfalls hervorzuheben ist die Radabstellanlage am Bahnhof mit 210 überwiegend überdachten Stellplätzen, welche im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs-Vorplatzes 2010 neu errichtet wurde. Auch hier kamen Fahrradständer des Modells „Beta“ zum Einsatz.



**Bild 23: Radabstellanlage am Bahnhof Pirna
(Aufnahmedatum: 27.03.2014, nachmittags)**

Die augenscheinlich hohe Auslastung der Anlage weist auf eine hohe Akzeptanz seitens der SPNV-Nutzer hin.

Der Bestand an öffentlichen Radabstellanlagen in der Innenstadt sowie vorhandene und geplante Standorte für Ladestationen für E-Bikes sind in **Abbildung 19** im Anhang ersichtlich.

Fahrradmitnahme im ÖV

Während in den Zügen der S-Bahn-Linien durch den Einsatz von Doppelstock-Wagen eine große Kapazität für die Fahrradmitnahme vorhanden ist, ist im Stadtbusverkehr die Fahrradmitnahme von der aktuellen Besetzung und der freien Abstellkapazität im Bus abhängig. Eine generelle Mitnahmegarantie besteht nicht. Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang.

Eine erweiterte Kapazität wird von Ende März bis Anfang Oktober auf den Regionalbuslinien 216 und 219 nach Berggießhübel/Bahratal sowie auf der Linie 245 nach Rosenthal vor allem am Wochenende und an Feiertagen durch den Einsatz von Fahrradanhängern angeboten.

Sowohl im SPNV als auch im Busverkehr ist die Fahrradmitnahme nur bei Kauf einer Fahrradtageskarte möglich. Ist die Fahrradmitnahme nur für eine durchfahrene Tarifzone geplant, kostet die Tageskarte 2 €; ab zwei Tarifzonen müssen 3 € gezahlt werden.

4.5 Fußgängerverkehr

Fußwegenetz

Bis auf wenige Ausnahmen kann in Pirna von einem geschlossenen Fußwegenetz gesprochen werden. Die wichtigsten Netzlücken finden sich vor allem

- in Graupa (an der Borsbergstraße und an der Kastanienallee),
- im Mockethaler Grund,
- in Jessen (an der Radeberger Straße),
- in Birkwitz an der Pratzschwitzer Straße,
- zwischen Sonnenstein und Cunnersdorf,
- zwischen Rottwerndorf und Südvorstadt und
- zwischen Neundorf und Rottwerndorf.

Auch für den Fußgängerverkehr stellt die Elbe eine natürliche Barriere dar. Sie kann sowohl auf der Sachsenbrücke (Westumfahrung der S 177) als auch auf der Stadtbrücke auf den vorhandenen Gehwegen überwunden werden. Das Angebot der Fährverbindung zwischen Copitz und der Altstadt stellt hier eine sinnvolle Ergänzung dar.

Die Altstadt mit ihrer Fußgängerzone (räumliche Ausdehnung: **vgl. Abbildung 2** im Anhang) weist durch den hohen Sanierungsgrad denkmalgeschützter Gebäude, den Einzelhandel und die Freiflächen vor den Restaurationsbetrieben eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Eine Einschränkung existiert auf dem Markt mit seinen Restaurants, welche überwiegend an der Nordost-Ecke positioniert sind, und dem Rathaus: hier wird die Aufenthaltsqualität durch den motorisierten Durchgangs- und Parksuchverkehr gestört.

Zwischen der Altstadt als Hauptziel des Tourismus und dem Sonnenstein mit seinem Aussichtspunkt und der Gedenkstätte als weiterem touristischem Ziel muss ein Höhenunterschied von rund 40 m überwunden werden. Unter Einbeziehung der historischen Bausubstanz wurde der Schlossberghang bis April 2012 wiederhergestellt und dabei neue Treppen und Wege angelegt, um den Aufstieg zum Sonnenstein zu erleichtern und aufzuwerten.

Barrierefreiheit im Fußwegenetz Die vorhandenen Gehwege im Stadtgebiet von Pirna weisen häufig bauliche Mängel auf. Qualitativ besonders schlechte Oberflächen befinden sich auf den Fußwegen entlang der folgenden Straßen:

- Breite Straße,
- Maxim-Gorki-Straße (Westseite, südlicher Bereich),
- Einsteinstraße,
- Seminarstraße zwischen Rottwerndorfer Straße und Geschwister-Scholl-Straße,
- Rottwerndorfer Straße im Bereich der Autowerkstatt und zwischen der Roten Kaserne und der Einmündung Johann-Sebastian-Bach-Straße,

Weitere Beeinträchtigung des Fußgängerverkehrs kommt durch die in der Regel nicht barrierefreie Gestaltung der Gehwegoberflächen und Querungsanlagen hinzu.

Auch die engen Gassen in der Altstadt mit dem weitestgehend erhaltenen Kopfsteinpflaster sind mit Ausnahme der Dohnaischen Straße nicht barrierefrei. Im Rahmen einer Masterarbeit³⁷ erfolgte im Jahr 2013 in Bezug auf dieses Thema eine Bestandsaufnahme für die Altstadt, bei der detaillierte Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Achsen erarbeitet wurden.

Hinsichtlich der Gehwegbreite werden oft die gültigen Richtlinien³⁸ nicht erfüllt. Zudem wird die verfügbare Gehwegbreite durch Aufsteller (vor allem vor den Geschäften in der Altstadt) oder Mülltonnen zusätzlich eingeschränkt.

Konflikte Fußgänger/Radfahrer Bei gemeinsamer Führung von Rad- und Fußgängerverkehr auf dem Gehweg (bei Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Rad-

³⁷ Barrierefreiheit in historischen Stadtstrukturen – Hindernis oder Bedürfnis?, Masterarbeit an der TU Dresden von Karin Haufe, 16.12.2013.

³⁸ Z.B. fordern die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) eine verfügbare Gehwegbreite von 2 m.

weg oder als Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“) wird an vielen Stellen die von EFA und ERA geforderte Mindestbreite von 2,50 m punktuell oder linear unterschritten, z.B.

- an der Maxim-Gorki-Straße (beidseitig),
- auf der Südseite am „Wesenitzknoten“ (Doppelknoten Äußere Pillnitzer Straße/ Radeberger Straße/Basteistraße),
- auf der Stadtbrücke westlich der Gleisanlagen (Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr nur in Fahrtrichtung Süden, Einschränkung durch feste Einbauten).

An den genannten Stellen kommt es dadurch zu Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Wird der Radverkehr auf einem zu schmalen Radweg niveaugleich mit dem Fußgängerverkehr geführt, schafft auch dies Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern, wie z.B. an der Königsteiner Straße oder auf der Ostseite der Stadtbrücke.

Querungsanlagen

Das Fußwegenetz der Stadt Pirna weist auch im Hinblick auf die Querungsanlagen Lücken und Erweiterungsbedarf auf. Auf Grund einer hohen Verkehrsbelastung bei gleichzeitig hohem Fußgängeraufkommen ist dies vor allem auf den folgenden Straßenzügen als kritisch einzustufen:

- Rudolf-Renner-Straße Höhe des Herder-Gymnasium: fehlende Querungsanlage
- Schandauer Straße Höhe der Einmündung Seminarstraße: im Hinblick auf das Fußgänger-Aufkommen unterdimensionierte Mittelinsel,
- Schandauer Straße Höhe „Schafttreppe“: fehlende Querungsanlage,
- Königsteiner Straße: unterdimensionierte Aufstellflächen auf dem Mittelstreifen; eingeschränkte Sicht auf den fließenden Verkehr durch die Pflanzungen,
- Breite Straße und Dohnaischer Platz: fehlende Querungsanlagen und schlecht erfassbare Fußwegeführung,
- Clara-Zetkin-Straße Höhe Zufahrt Stadtwerke-Gelände: unterdimensionierte Querungshilfe,
- Struppener Straße Höhe Klinikum: Einsatz einer Mittelinsel trotz ausgeprägtem Querungsbedarfs schutzbedürftiger Fußgänger.

Auf die genannten fehlenden oder unterdimensionierten Querungsanlagen wurde ebenfalls im Rahmen des Bürgerdialogs und der Schülerbefragungen durch die Teilnehmer hingewiesen.

Fußgängerleitsystem

Innerhalb der Innenstadt besteht seit 2013 ein Leitsystem im Corporate Design der Stadt, welches Touristen den Weg von den Haupt-Zugangspunkten zur Altstadt zu Sehenswürdigkeiten, öffentlichen Einrichtungen wie Verwaltungsgebäuden oder WCs, Parkplätzen etc. weisen soll. Ergänzt wird dieses Leitsystem durch Informationstafeln und sogenannte „Branchenführer“, welche die Angebotspalette der Einzelhändler auf den jeweiligen Straßenzügen in einer Übersicht zeigen.

5 Verkehrsentwicklungsplanung 2030

5.1 Strukturprognosen

Als eine wesentliche verkehrliche Leitgröße kommt der Analyse und Prognose der Bevölkerungsentwicklung eine besondere Bedeutung zu.

Die Auswertung der Bevölkerungsentwicklung (insgesamt) in der Stadt Pirna zeigt, dass im Zeitraum zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2010 ein kontinuierlicher Rückgang der Einwohneranzahl in Pirna zu verzeichnen war. In den Jahren 2010 bis 2013 stieg die Einwohnerzahl von Pirna dagegen leicht an. Die aktuelle Bevölkerungsprognose der Stadt Pirna³⁹ greift diesen aktuellen Trend auf und prognostiziert bis zum Jahr 2027 eine nahezu stabile Entwicklung der Gesamteinwohnerzahl für die Stadt Pirna.

Bild 24 zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Pirna vom Jahr 2002 bis zum Jahr 2012 und die Prognose bis zum Jahr 2027.



**Bild 24: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Pirna
(Angaben in Tsd. Einwohnern)**

Die stabile Entwicklung der Einwohnerzahlen geht jedoch mit einer Verschiebung der Altersstruktur einher. Es wird davon ausgegangen, dass die Altersgruppen zwischen 15 und 65 Jahren künftig einen geringeren Anteil an der Gesamtbevölkerung ausmachen werden. Dem gegenüber wird erwartet, dass der Anteil der Einwohner bis zu einem Alter von 15 Jahren sowie der Anteil der Einwohner im Alter von über 65 Jahren in Zukunft ansteigt. **Bild 25** zeigt die Altersstruktur für die Jahre 2007 und 2012 sowie die erwartete Altersstruktur für die Prognosejahre 2017, 2022 und 2027.

³⁹ Regionale Wohnbauflächenbedarfsprognose der Erlebnisregion Dresden 2025+, Leibnitz-Institut für ökologische Raumentwicklung.

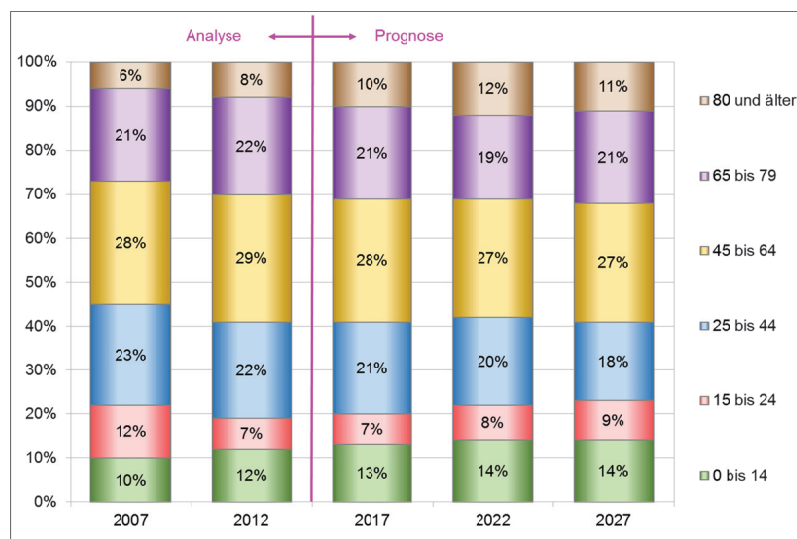


Bild 25: Entwicklung der Altersstruktur in der Stadt Pirna

Diese Entwicklung wird auch bei der Betrachtung des Jugend- und Altenquotienten in Pirna deutlich. Der Jugendquotient stellt das Verhältnis der Anzahl der Kinder (unter 15 Jahren) zur Anzahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (Personen zwischen 15 und 65 Jahren) dar. Der Jugendquotient war im Zeitraum von 2007 bis 2012 leicht von 0,16 auf 0,20 angestiegen. Es wird erwartet, dass sich dieser Wert bis zum Jahr 2027 auf einen Wert von 0,26 weiter erhöhen wird.

Der Altenquotient stellt das Verhältnis der Anzahl der über 65 Jährigen zur Anzahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (Personen zwischen 15 und 65 Jahren) dar. Im Zeitraum von 2007 bis 2012 stieg der Altenquotient von 0,44 auf 0,50 leicht an. In der Prognose wird davon ausgegangen, dass dieser Wert bis zum Jahr 2027 auf einen Wert von 0,59 weiter ansteigen wird.

In **Bild 26** ist die bisherige und die erwartete Entwicklung des Jugend- und Altenquotienten für die Stadt Pirna dargestellt.

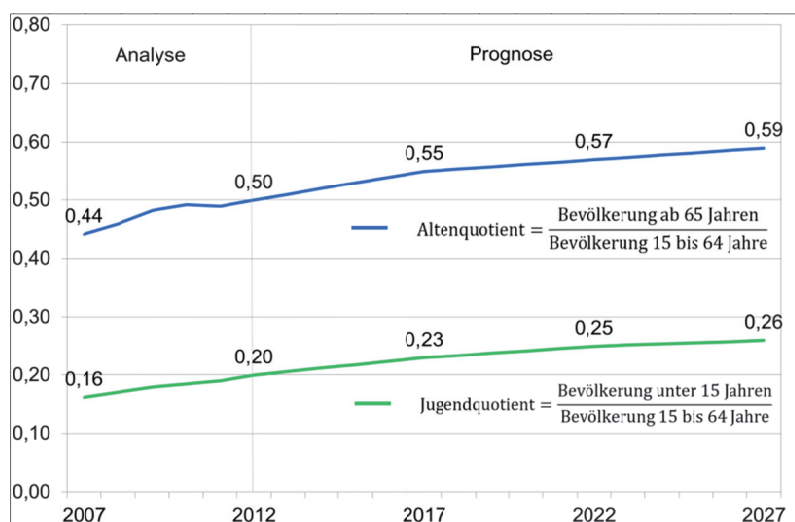


Bild 26: Entwicklung des Jugend- und Altenquotienten in der Stadt Pirna

Der Anstieg des Jugend- und des Altenquotienten zeigt, dass sich der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung an der Gesamteinwohnerzahl Pirnas verringert. Dies wirkt sich auch auf die Anteile der einzelnen Wegezwecke am Gesamtverkehr aus. So wird erwartet, dass der Anteil der Arbeitswege zurückgeht und gleichzeitig der Anteil der Freizeitwege sowie der Schul- und Ausbildungswege ansteigt. Daraus resultiert, dass vor allem im Binnenverkehr mit einer Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes zu rechnen ist.

Die aktuelle Bevölkerungsprognose der Stadt Pirna⁴⁰ enthält bisher keine Angaben zur Entwicklung der Einwohnerzahlen in den einzelnen Stadtteilen. Mit einer weiteren Verdichtung der Innenstadtbebauung wird für diesen Stadtteil ein leichter Anstieg der Einwohnerzahlen erwartet. In den Plattenbaugebieten im Bereich Pirna-Sonnenstein wird auf Grund der Entwicklung der letzten Jahre ein leichter Rückgang der Einwohnerzahlen erwartet. Auf Basis der prognostizierten nahezu konstanten Entwicklung der Gesamteinwohnerzahlen für Pirna wird für die übrigen Pirnaer Stadtteile ebenfalls eine nahezu konstante Entwicklung der Einwohnerzahl angenommen.

⁴⁰ Regionale Wohnbauflächenbedarfsprognose der Erlebnisregion Dresden 2025+, Leibnitz-Institut für ökologische Raumentwicklung.

5.2 Szenarien und Netzfälle

5.2.1 Szenarien der Verkehrsentwicklung

Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes Pirna 2030 ist es, die Frage zu beantworten, wie die Verkehrsinfrastruktur Pirnas in ca. 10 bis 15 Jahren aussehen soll. Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, eine nachhaltige Strategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten, welche es ermöglicht, die künftige Verkehrsnachfrage anforderungsgerecht, ressourcenschonend und finanzierbar zu realisieren. Als Voraussetzung hierfür ist mittels der Szenario-Technik die Bandbreite der Verkehrsentwicklung zu betrachten.

Die Szenario-Technik wird für die Beschreibung künftiger wahrscheinlicher oder möglicher Entwicklungen verwendet. Sie dient in erster Linie der qualitativen Beschreibung künftiger Situationen. Dabei können auch Faktoren einbezogen werden, die datenseitig (noch) wenig belegbar oder quantitativ kaum messbar sind. Mit der Szenario-Technik wird keine „klassische“ Prognose für eine künftige Entwicklung berechnet. An Stelle dessen beschäftigt sich die Szenario-Technik mit der Beschreibung verschiedener „alternativer Zukünfte“ (Szenarien), welche denkbar oder wahrscheinlich sind. Die Auseinandersetzung mit den Szenarien ermöglicht es, Handlungsstrategien zu entwickeln und strategische Entscheidungen zu treffen, welche eine beabsichtigte Entwicklung begünstigen. Ziel der Szenario-Technik ist die Ableitung zukunftsicherer Maßnahmen, die auch unter sich ändernden Rahmenbedingungen ausreichend Sicherheiten bieten.

Bestandteil eines jeden Szenarios ist eine Beschreibung der Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren, welche ausschlaggebend für die im Szenario unterstellte Entwicklung sind. Die künftige Verkehrsentwicklung hängt von verschiedenen Einflussfaktoren ab, welche den Einflussfeldern

- Verkehrsinfrastruktur,
- Stadt- und Raumstruktur,
- Verkehrsverhalten und Nutzerkosten sowie
- gesellschaftliche Trends und technische Entwicklung

zugeordnet werden können. In der Regel unterliegen auch die Einflussfaktoren einer Entwicklung und beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Für die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung sind insbesondere solche Einflussfaktoren von Bedeutung, die durch die Stadt selbst beeinflusst werden können (z.B. die Anzahl der öffentlichen Parkplätze). Diese Faktoren können als interne Faktoren bezeichnet werden. Andere Einflussfaktoren (externe Faktoren) sind abhängig von globalen Entwicklungen (z.B. wirtschaftliche Entwicklung oder Entwicklung der Kraftstoffkosten) und können auf kommunaler Ebene nur begrenzt (z.B. im Rahmen von Beteiligungsverfahren) oder gar nicht beeinflusst werden. Aus der Kombination der für die internen und externen Faktoren denkbaren Entwicklungen lassen sich unterschiedliche Szenarien ableiten, die in Bezug auf ihre Wirkungen an Hand des Leitbildes und der Ziele bewertet werden können.

Die folgende Tabelle zeigt die für die Stadt Pirna betrachteten Szenarien sowie die dabei berücksichtigten internen und externen Faktoren einschließlich ihrer angenommenen Entwicklung.

Bezüglich der externen Faktoren wurden dabei die in den übergeordneten Planungen des Landes und des Bundes⁴¹ enthaltenen Trends berücksichtigt. Hinsichtlich der internen Faktoren wurden in Übereinstimmung mit den Zielen der Stadt Pirna denkbare bzw. angestrebte Entwicklungen berücksichtigt.

Einflussfeld/ Einflussfaktor		Beeinflussbarkeit	Szenario A Trend	Szenario B Innenstadt	Szenario C Umwelt
Verkehrsinfrastruktur	Straßennetz - überörtlich	gering	+	+	+
	Straßennetz - Pirna	hoch	○	○	○
	ÖPNV-Angebot - überörtlich	gering	○	○	○
	ÖPNV-Angebot - Pirna	mittel	○	○	+
	Rad- und Fußwegenetz - Pirna	hoch	○	○	+
	P+R-Angebot - Pirna	hoch	○	+	+
	Parkraumangebot - Pirna	hoch	○	+	-
Stadt- und Raumstruktur	Einwohnerzahl - Pirna gesamt	gering	○	○	○
	Einwohnerzahl - Pirna Innenstadt	mittel	○	+	+
	Durchschnittsalter- Pirna gesamt	gering	+	○	○
	Altenquotient- Pirna gesamt	gering	++	+	+
	Jugendquotient- Pirna gesamt	gering	+	++	++
	Arbeitsplatzanzahl - Pirna gesamt	gering	-	○	○
	Wohn- und Lebensqualität	hoch	○	○	++
Verkehrsverhalten und Nutzerkosten	Nutzerkosten MIV	keine	+	+	+
	Nutzerkosten ÖPNV	keine	+	+	+
	Verkehrsaufkommen	gering	○	○	○
	Verkehrsleistung	gering	+	+	+
	Pkw-Bestand - Pirna gesamt	gering	+	+	○
	Parkkosten	hoch	○	+	++
Gesellschaftliche Trends, Technische Entwicklung	Gesundheitsbewusstsein	keine	++	++	++
	Flexible Arbeitszeiten/ Homeoffice	keine	+	+	+
	Intermodalität/ Multimodalität	gering	+	+	++
	E-Mobilität	gering	+	+	++
	Car-Sharing	gering	+	+	++
	Mobilitätsinformation	hoch	○	○	++

+/++ - positive/stark positive Entwicklung, ○ - Niveaubehaltung, - - negative Entwicklung

Tab. 10: Szenarien der Verkehrsentwicklung

⁴¹ Landesverkehrsplan Sachsen 2025, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2012 sowie Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2014

Bewertet man die einzelnen Einflussfelder hinsichtlich ihrer Beeinflussbarkeit durch die Stadt Pirna, ist erkennbar, dass Pirna im Bereich der Verkehrsinfrastruktur die größten Einflussmöglichkeiten hat. Direkten Einfluss kann Pirna ebenfalls im Feld Stadt- und Raumstruktur in Bezug auf die Entwicklung der Innenstadt und die Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in Pirna ausüben. Den geringsten direkten Einfluss hat Pirna in den Feldern Verkehrsverhalten und Nutzerkosten sowie gesellschaftliche Trends und technische Entwicklung. Hier kann durch Pirna direkt nur die Parkraumbewirtschaftung beeinflusst werden. Nicht zu unterschätzende Bedeutung hat hier jedoch im Feld gesellschaftliche Trends und technische Entwicklung der Faktor Mobilitätsinformation. Hier besteht die Möglichkeit, vorhandene Trends wie das wachsende Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung aufzugreifen, die potenziellen Nutzer über inter- und multimodale Mobilitätsangebote zu informieren und an neue Formen der Mobilität heranzuführen. Dabei müssen innovative Angebote wie die E-Mobilität und Car-Sharing einbezogen werden.

Aus den denkbaren Entwicklungen der einzelnen Einflussfaktoren wurden die Szenarien Trend, Innenstadt und Umwelt abgeleitet.

Szenario A „Trend“

Das Szenario **Trend** geht von einer Fortsetzung der bisherigen Entwicklungen aus und greift bezüglich der durch die Stadt Pirna nicht oder nur gering beeinflussbaren externen Faktoren die Prognosen des Freistaates Sachsen und des Bundes auf. Dies führt in Summe zu einer weiteren Stärkung des motorisierten Individualverkehrs, während der Umweltverbund und hier insbesondere der ÖPNV Rückgänge zu verzeichnen hat.

Szenario B „Innenstadt“

Im Szenario **Innenstadt** wurde eine weitere Verdichtung der Innenstadt berücksichtigt. Unter der Maßgabe, dass es gelingt, in diesem Szenario insbesondere junge Familien mit Kindern in die Innenstadt zu ziehen, könnte dieses Szenario eine leichte Verjüngung der Bevölkerung zur Folge haben, was zu einer geringfügigen Reduzierung des Durchschnittsalters sowie zu einer Erhöhung des Jugendquotienten führen würde. Ohne begleitende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes würde dieses Szenario jedoch auch eine Erhöhung des Parkraumbedarfs in der Innenstadt nach sich ziehen, die durch eine Erhöhung der Stellplatzzahl gedeckt werden muss, was sich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität auswirkt. Auch hier ist mit einem Anstieg des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen, welcher allerdings geringer als im Szenario Trend ausfallen wird, da die Verdichtung der Innenstadt eine Verlagerung kurzer Wege auf den Fußgänger- und Radverkehr begünstigt.

Szenario C „Umwelt“

Im Szenario **Umwelt** wird analog zum Szenario Innenstadt eine Verdichtung der Innenstadt betrachtet. Hier werden jedoch flankierende Maßnahmen ergriffen, um den Umweltverbund sowie innovative Mobilitätsformen zu fördern. Hierbei kommt einer gezielten Mobilitätsinformation (z. B. in Schulen, Betrieben und öffentlichen Einrichtungen) eine besondere Bedeutung zu. Dies führt in Summe mit weiteren Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung und Verbesserung des städtischen ÖPNV-Angebotes zu einer Stärkung des gesamten Umweltverbundes und zu einer Reduzierung der Verkehrsnachfrage im Motorisierten Verkehr. Dadurch steigt die Wohn- und Lebensqualität in Pirna, was sich in

weiterer Folge positiv auf die Einwohnerentwicklung Pirnas und die Entwicklung des Tourismus auswirkt.

Da das Szenario Umwelt am besten den in der projektbegleitenden Lenkungsgruppe beschlossenen Leitlinien der Verkehrsentwicklung in Pirna entspricht und die Ziele am besten erfüllt, wird es als Leitszenario definiert.

5.2.2 Netzfälle

Die für das Leitszenario definierten Rahmenbedingungen bilden die Grundlage für die folgende Netzfallbetrachtung zum Neubau der B 172 Ortsumgehung Pirna.

Wie bereits dargestellt, hat das vorhandene und künftige Verkehrsangebot eine große Bedeutung für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage. Betrachtet man das bestehende Straßennetz innerhalb der Stadt Pirna, ist erkennbar, dass heute mit der Bundesstraße B 172 eine hochbelastete Fernverkehrsverbindung durch das Stadtgebiet verläuft. Die Verkehrsbelastung der B 172 beträgt gegenwärtig östlich der Sachsenbrücke ca. 28.000 Kfz/24h. Östlich der Breite Straße hat die B 172 eine Verkehrsbelastung von ca. 24.000 Kfz/24h, welche sich im weiteren Verlauf etwa hälftig auf die B 172 in Richtung Königstein und die S 168 in Richtung Struppen aufteilt. Auf Grund der topografischen Verhältnisse innerhalb der Ortslage (insbesondere im Bereich des Anstiegs zum Sonnenstein) und des Fehlens geeigneter Alternativrouten kommt es auf der B 172 regelmäßig zu Stauerscheinungen. Dies ist insbesondere während des Berufsverkehrs und an Wochenenden mit hohem Ausflugsverkehr in das und aus dem Elbsandsteingebirge zu beobachten und führt in Folge zu Funktionsüberlagerungen, Verkehrsverdrängungen und Schleichverkehren sowie teilweise auch zu Gefährdungen des nicht motorisierten Verkehrs.

Um die vorhandenen, unzureichenden Verkehrsverhältnisse zu beseitigen, wird durch die Bundesrepublik Deutschland der Neubau der Maßnahme „B 172 Ortsumgehung Pirna“ geplant. Die Maßnahme wurde durch den Freistaat Sachsen für die Fortschreibung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Der noch nicht realisierte 3. Bauabschnitt befindet sich gegenwärtig im Planfeststellungsverfahren. Mit dem Bau der Ortsumgehung wird das Ziel verfolgt, die Ortslage Pirna vom weiträumigen Durchgangsverkehr zu entlasten und die vorhandenen Funktionsmischungen zu beseitigen.

Aus den Planungen zum Neubau der „B 172 Ortsumgehung Pirna“ liegt eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2012 vor, aus der die im **Bild 27** dargestellten Verkehrsbelastungen des Null-Falls (ohne den Neubau der B 172 Ortsumgehung Pirna) für den Prognosehorizont 2025 dargestellt sind.

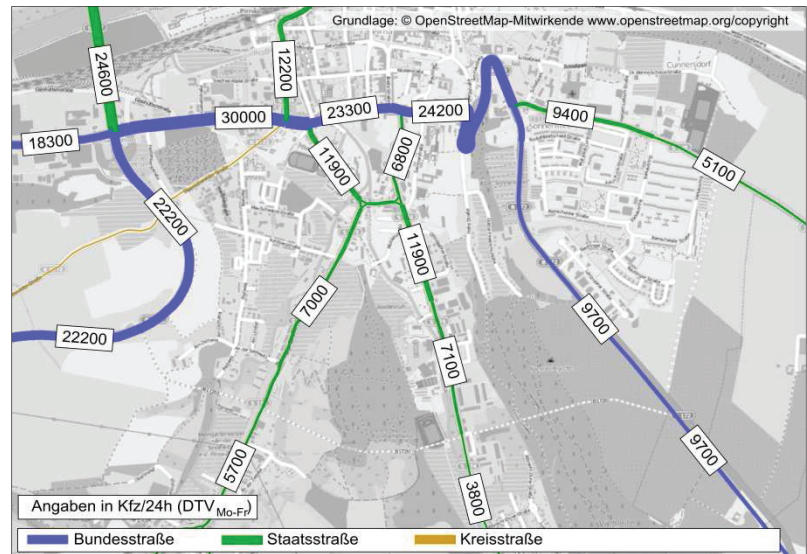


Bild 27: Verkehrsbelastung Null-Fall 2025 (ohne B 172 OU Pirna)⁴²

Der Null-Fall berücksichtigt alle bis zum Prognosehorizont 2025 realisierten Änderungen des Verkehrsangebotes, der Raumstruktur und des Verkehrsverhaltens, und geht in Bezug auf die Ortsumgehung Pirna vom Status Quo aus. Die Grafik zeigt, dass für den Prognosehorizont 2025 mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastungen auf der B 172 innerhalb der Ortslage Pirna gerechnet wird. Dies verschärft die bereits in der Analyse festgestellten negativen Verkehrserscheinungen und wirkt sich weiterhin nachteilig auf den Stadtbusverkehr von Pirna aus.

Eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse tritt erst nach der Realisierung der Ortsumgehung Pirna ein. Hier wird auf der B 172alt eine Halbierung der Verkehrsbelastungen erwartet (vgl. Bild 28). Dies führt dazu, dass diese ihre Funktion als städtische Hauptverkehrsstraße wieder anforderungsgerecht wahrnehmen kann und dass Stauerscheinungen und Verkehrsverdrängungen beseitigt werden können.

⁴² Eigene Darstellung auf Basis der Untersuchung: B 172 Ortsumgehung Pirna, 3.BA, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und-bau GmbH (DEGES) 2012.

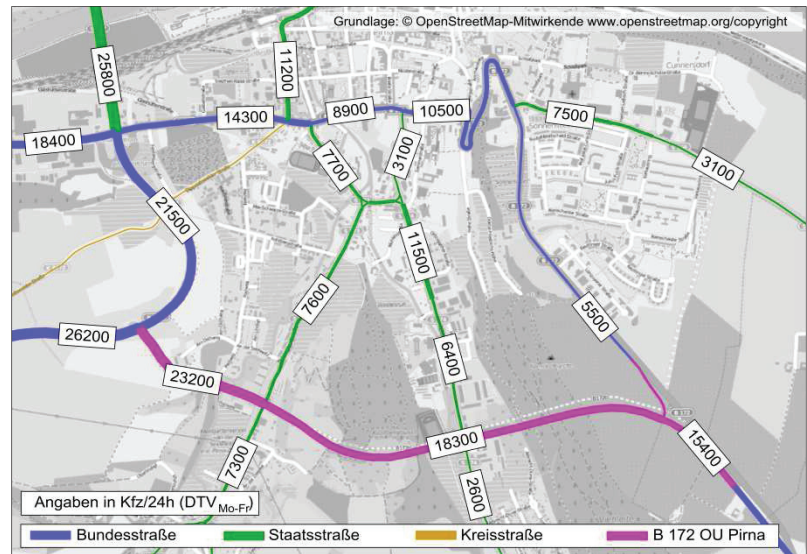


Bild 28: Verkehrsbelastung Plan-Fall 2025 (mit B 172 OU Pirna)⁴³

Bild 29 zeigt die für den Zeithorizont 2025 erwarteten Be- und Entlastungen im Vergleich zwischen den Netzfällen mit und ohne Ortsumgehung Pirna. Rot sind die Strecken dargestellt, auf denen im Mit-Fall (nach Realisierung der Ortsumgehung) eine Mehrbelastung erwartet wird. Auf den grün dargestellten Strecken wird im Mit-Fall, also nach Realisierung der Ortsumgehung, eine Reduzierung der Verkehrsbelastung erwartet.

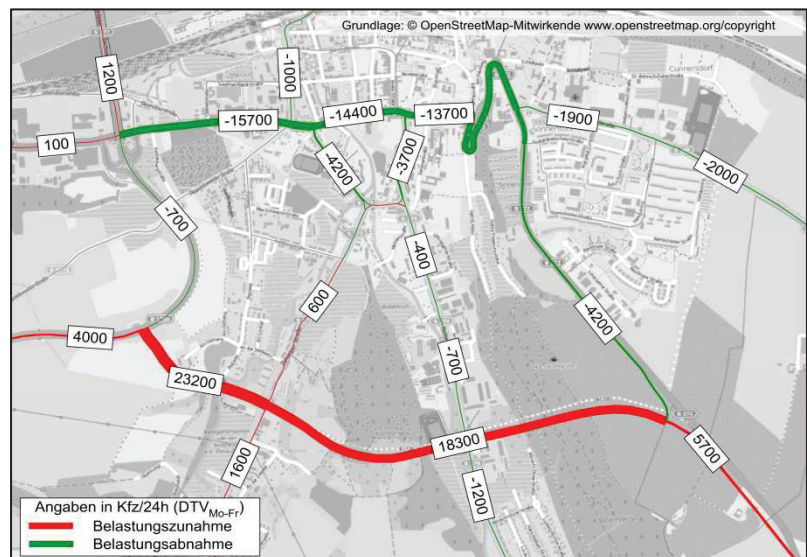


Bild 29: Differenzbelastung zwischen Plan- und Null-Fall⁴⁴

⁴³ Eigene Darstellung auf Basis der Untersuchung:
B 172 Ortsumgehung Pirna, 3.BA, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und-bau GmbH 2012

⁴⁴ Eigene Darstellung auf Basis der Untersuchung:
B 172 Ortsumgehung Pirna, 3.BA, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und-bau GmbH 2012

Abschließend ist festzustellen, dass es ohne den Neubau der Ortsumgehung Pirna zu einer weiteren Verschärfung der bereits bestehenden unzulänglichen Verkehrsverhältnisse kommt. Deshalb und da die bestehenden Funktionsüberlagerungen ohne den Neubau der Ortsumgehung Pirna nicht beseitigt werden können, ist eine Fertigstellung der Ortsumgehung Pirna unverzichtbar. Gleichzeitig ermöglichen die aus der Fertigstellung der B 172 Ortsumgehung Pirna resultierenden Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse eine Ausgestaltung der Netze des Umweltverbundes entsprechend des Leitszenarios Umwelt.

5.3 Verkehrskonzept

5.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Aus den in **Kapitel 3** formulierten Leitlinien lassen sich die folgenden Hauptziele der Netzplanung für den MIV ableiten:

- Erhalt der vorhandenen Straßeninfrastruktur vor Neu- und Ausbau,
- Erreichen einer anforderungsgerechten Verkehrsqualität auf den Verkehrsanlagen des Straßennetzes (Strecken und Knotenpunkte),
- Konzentration des überörtlichen und innerörtlichen Durchgangsverkehrs auf das Hauptstraßennetz,
- Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in Bereichen mit hohem Anspruch an die Aufenthaltsqualität,
- Reduzierung des MIV-Anteils am Binnenverkehrsaufkommen und
- Steigerung der Verkehrssicherheit und der Wohnumfeldqualität innerhalb von Wohngebieten.

Netzergänzende Maßnahmen

Zur Erreichung eines leistungsfähigen Straßennetzes liegen derzeit innerhalb des Stadtgebietes von Pirna mehrere Maßnahmen(-vorschläge) vor. Diese entstammen zum einen den Planungen des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr (LASuV) und zum anderen der allgemeinen Diskussion der Pirnaer Bürger und der politischen Gremien zum Thema Verkehr. Die Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Bedeutung zur Erreichung der oben genannten Hauptziele und bezüglich möglicher Konflikte bei der Umsetzung (u.a. Lärm, Umwelteinflüsse etc.) bewertet und eine Empfehlung zur weiteren Verfolgung und tieferen Prüfung abgeleitet (vgl. **Tab. 11**).

Bezeichnung	Anmerkung und Bewertung	Empfehlung zur Weiterverfolgung
B 172 – Ortsumgehung Pirna	Planfeststellungsverfahren läuft, hohe verkehrliche Wirksamkeit durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt Pirna erwartet (vgl. Kapitel 5.2.2)	ja
Netzergänzung zwischen Glashüttenstraße und ZOB	zur Entlastung der Ortsdurchfahrt B 172 und der Maxim-Gorki-Straße sowie zur Steigerung der Bedeutung des Bahnhof Pirna als Verknüpfungspunkt MIV-ÖPNV gut geeignet; durch Bau des Bahnbetriebswerkes der ITL Eisenbahngesellschaft verfügbare Trassen eingeschränkt; gegenüber der im FNP hinterlegten Trasse Geibeltstraße – Bahnhofstraße zu bevorzugen	ja
Netzergänzung zwischen Schandauer Straße (Hanno-Kurve) und Zehistaer Straße	Maßnahme als Alternative bei Nicht-Realisierung der Südumfahrung vorgesehen; verkehrlicher Nutzen ausschließlich durch streckenweise Entflechtung der Durchgangsverkehre von innerstädtischen Verkehren zwischen Rottwerndorf bzw. Zehista und Sonnenstein nicht ausreichend gegeben; Verdrängung von Verkehren in sensible Wohnbereiche	nein
Netzergänzung entlang der entwidmeten Bahntrasse zwischen Glashüttenstraße – Dippoldiswalder Straße – Zehistaer Straße	erwartete Entlastung der „Feldschlößchenkreuzung“ und der Einmündung Einsteinstraße in die Königsteiner Straße bei zusätzlicher Belastung der B 172 durch einen neuen Knotenpunkt, Verlegung von Verkehrsbelastungen in sensible Wohnbereiche	nein

Tab. 11: Maßnahmen im Straßennetz mit Empfehlung zur Weiterverfolgung

In **Tab. 11** nicht aufgeführt ist der Ausbau der S 177 als Ortsumgehung Bonnewitz und im weiteren Verlauf als Ortsumgehung Wünschendorf/Eschdorf, da für diese Vorhaben der Bau fast abgeschlossen ist bzw. Baurecht vorliegt.

Bei Realisierung der Ortsumgehung Pirna der B 172 wird von einer verkehrlichen Entlastung vor allem der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 172 mit entsprechendem Rückgang der Schleichverkehre durch die Innenstadt ausgegangen (**vgl. Kapitel 5.2.2**). Vor diesem Hintergrund muss die Stadt Pirna als Träger öffentlicher Belange auf einer raschen Umsetzung der Ortsumgehung entsprechend des im Baurechtsverfahren befindlichen Ausbaustandards (Ausbildung der Knotenpunkte und Querschnitte) gegenüber dem Vorhabenträger bestehen.

Als einzige Netzergänzungsmaßnahme im kommunalen Straßennetz verbleibt somit die Herstellung einer Direktverbindung zwischen Glashüttenstraße und dem ZOB als Maßnahme zur vertieften Prüfung im Katalog. Sie widerspricht nicht dem definierten Leitszenario, da durch sie eine Steigerung der Bedeutung des ZOB und des Bahnhofs als Verknüpfungspunkt MIV – ÖPNV erwartet wird, wodurch wiederum der ÖPNV gefördert wird.

Straßennetz-Kategorisierung

Neben der Entwicklung des kommunalen Straßennetzes ist die Festlegung und Kategorisierung des zukünftigen Hauptstraßennetzes im Stadtgebiet von Pirna ein wesentlicher Grundstein zur Erreichung der genannten Ziele.

Darauf aufbauend lassen sich Aussagen zu folgenden Punkten treffen:

- zur verkehrlichen Bedeutung bestimmter Straßenzüge,
- zu Einsatzmöglichkeiten verkehrsberuhigender Maßnahmen,
- zu den erforderlichen Straßenraumbreiten sowie
- zum ruhenden Verkehr.

Abbildung 20 im Anhang zeigt die Kategorisierung des Pirnaer Straßennetzes. Darin enthalten sind die zukünftigen Klassifizierungen als Bundes-, Staats- und Kreisstraße unter Berücksichtigung der Realisierung des dritten Bauabschnittes der B 172 sowie der oben genannten netzergänzenden Maßnahmen.

Im Pirnaer Straßennetz sollen einheitlich die Festlegungen hinsichtlich Verkehrsregelung und -führung sowie zulässiger Geschwindigkeit gemäß **Tab. 12** gelten.

Kategorie	klassifizierte Straße, Hauptverkehrsstraße (anbaufrei, angebaut)	Sammelstraße	Anliegerstraße
Verkehrsregelung an Knotenpunkten	Vorfahrtregelung (Z 306 StVO)	Vorfahrtregelung (Z 301 StVO)	rechts vor links
zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Stadtgebiets	i.d.R. 50 km/h	30 km/h	≤ 30 km/h
Regelbreite der nutzbaren Fahrbahn (RASt)	5,5 m - 7,5 m	5,5 m – 6,5 m	4,5 m – 5,5 m
Nutzung durch straßengebundenen ÖPNV	ja	ja	nein
Ruhender Verkehr	an angebauten Hauptverkehrsstraßen in geringem Umfang möglich	streckenweise möglich	streckenweise möglich
Bedeutung für Versorgung und Aufenthalt	gering	hoch	sehr hoch

Tab. 12: Festlegung von Verkehrsführung und -regelung gemäß der Straßenkategorie

Verkehrsberuhigung

Mit der Kategorisierung wird festgelegt, auf welchen Straßenzügen der Verkehr konzentriert werden soll (Hauptverkehrsstraßen und klassifizierte Straßen) und in welchen Bereichen Durchgangsverkehr bzw. gebietsfremder Verkehr vermieden werden soll.

Um die Konzentrationswirkung zu maximieren, sind im Rahmen eines Monitorings innerhalb festgelegter Intervalle die Hauptverkehrsstraßen und klassifizierten Straßen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit ihrer Strecken und Knotenpunkte auf Basis **aktueller** Zählraten zu überprüfen und zu optimieren. Ebenso soll die Beschilderung in Bezug auf Aktualität, Lückenlosigkeit, Erkennbarkeit und Begreifbarkeit geprüft werden.

Im Gegenzug sind für die Bereiche außerhalb dieser Straßenzüge flächendeckend verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. mittels Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ≤ 30 km/h und Reduzierung der Fahrbahnbreite) anzuwenden. Daher können auf Basis der Kategorisierung Bereiche und Strecken abgeleitet werden, für die kurzfristig **zusätzliche** verkehrsberuhigende Maß-

nahmen umzusetzen sind. Das Ergebnis ist in **Abbildung 21** und in **Abbildung 22** im Anhang ersichtlich.

Eine Ausnahme bilden hierbei die beiden bestehenden Tempo 30-Zonen in Copitz und Sonnenstein. Die Straßenzüge, auf denen der Stadtbus verkehrt, werden zukünftig der Kategorie „Sammelstraße“ zugeordnet und sind damit als vorfahrberechtigt und mit einer 30-km/h-Streckenbeschränkung (Z 274-30 StVO) zu beschildern.

Verkehrsberuhigung Innenstadt Insbesondere in der Innenstadt und in der Altstadt von Pirna ist auf Grund ihrer besonderen Bedeutung für den Tourismus, den Einzelhandel und die Wohnbevölkerung der gebietsfremde Pkw-Verkehr und die gefahrenen Geschwindigkeiten weiter zu reduzieren.

Dazu sind die LSA-Schaltungen auf der Königsteiner Straße und Maxim-Gorki-Straße regelmäßig auf Basis aktueller Zählraten auf ihre Leistungsfähigkeit hin zu prüfen und ggfs. anzupassen. Damit soll der Zeitvorteil entlang der genannten Strecke gegenüber der Fahrt durch die Innenstadt erhöht werden.

Die Breite Straße und die Bahnhofstraße werden auch zukünftig auf Grund ihrer Bedeutung für den ÖPNV als Sammelstraße deklariert. Dies geschieht ebenso für die Achse Robert-Koch-Straße – Grohmannstraße – Brückenstraße durch den Verlauf der sogenannten „Parkachse“ auf diesen Straßenzügen. Dennoch sind zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und zur Senkung der Attraktivität für gebietsfremde Kfz-Verkehre – insbesondere im Nordteil der Breite Straße – Anpassungen an der Querschnittsaufteilung vorzunehmen. Das Ziel zukünftiger Detailplanungen für die Breite Straße und den Dohnaischen Platz soll sein, durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite, entsprechende Platzierung der Bushaltestellen sowie weitere bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch den Kfz-Verkehr zu erreichen, den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen und somit Schleichverkehre zu verringern.

Dadurch wird die Bedeutung der Robert-Koch-Straße, die bereits jetzt als sogenannte „Parkachse“ beschildert ist, für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Norden steigen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Leistungsfähigkeit der Linksabbiegerspur auf der Königsteiner Straße in die Robert-Koch-Straße sowie die Rückstaugefahr von der Einfahrt in das Parkhaus „Stadtmitte“ zu richten. Ggfs. ist hier der Einsatz einer Signalanlage erforderlich.

Um beim Abhängen der Dr.-Külz-Straße vom Dohnaischen Platz die Durchlässigkeit des Nebenstraßennetzes in Ost-West-Richtung zu erhöhen, ist die Aufhebung der Einbahnstraße auf der Siegfried-Rädel-Straße zwischen Robert-Koch-Straße und Breite Straße zu prüfen. Durch diesen Schritt wird die Route Nicolaistraße – Siegfried-Rädel-Straße – Robert-Koch-Straße ermöglicht.

Marktplatz

Auf dem Marktplatz als Zentrum der Altstadt ist die Aufenthaltsqualität durch die Ausweitung der Fußgängerzone auf die nordöstliche Hälfte des Platzes zu erhöhen. Durch den Einsatz mobiler oder versenkbarer Poller ist für Anwohner, Lieferanten und den Linienverkehr der geplanten Citybus-Linie die Zufahrt zeitweise sicherzustellen. Ausschließlich an der Nordwest-Ecke des Marktes ist nach wie vor das Parken in eingeschränktem Maß zu ermöglichen. Die Zu- und Ausfahrt erfolgt hierbei über die Badergasse.

In **Abbildung 23** ist die geplante Verkehrsführung im Innenstadtbereich Pirnas dargestellt.

Eine Auflistung der genannten Maßnahmen im MIV befindet sich in **Anlage 4**.

5.3.2 Ruhender Verkehr

Die Erstellung eines Konzeptes für den ruhenden Verkehr hängt stark von der jeweiligen Nutzung sowie der Entwicklung der Einwohnerzahlen in den zu betrachtenden Bereichen ab. Da für die drei in der Analyse betrachteten Bereiche (Innenstadt, Sonnenstein, Copitz) unterschiedliche Voraussetzungen, Nutzungen und Entwicklungen festgestellt wurden, sind für jeden Bereich individuelle Lösungen erforderlich. Diese sind im Folgenden beschrieben.

5.3.2.1 Bereich Innenstadt

Die weitere Sanierung sowie die Schließung der Baulücken im Bereich der Innenstadt ist ein Ziel der Stadt Pirna⁴⁵. Auf Grund der fortschreitenden Sanierung wird erwartet, dass die schon heute existierende hohe Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum bestehen bleibt. Basierend auf dieser Nachfrage wird von einer positiven Entwicklung der Einwohnerzahlen im Innenstadtbereich von Pirna ausgegangen. Wodurch wiederum eine wachsende Nachfrage an Pkw-Stellplätzen durch die Anwohner zu erwarten ist. Es wird erwartet, dass sich in den Erdgeschosslagen der sanierten sowie in Baulücken neu errichteten Gebäuden Gewerbetreibende oder Einzelhandelsgeschäfte ansiedeln werden. Dies hat zur Folge, dass auch ein höherer Stellplatzbedarf durch Kunden, Besucher und Beschäftigte erwartet wird⁴⁶.

Zur Zeit sind folgende drei größere Bauvorhaben im Bereich der Innenstadt bekannt, die beim Parkraumkonzept zu beachten sind.

- Im Quartier zwischen Robert-Koch-Straße, Bahnhofstraße und Hospitalstraße entsteht das Einkaufszentrum „Scheunenhof“. Das Areal wird mit einer Tiefgarage ausgebaut und bietet ca. 250 Stellplätze⁴⁷. Diese sollen in erster Linie die Parkraumnachfrage der Kunden und Beschäftigten des Einkaufszentrums decken. Durch die Baumaßnahme werden die Bewohnerstellplätze auf der Hospitalstraße und der Bahnhofstraße reduziert. Inwieweit dies durch Vermietung von Tiefgaragenstellplätzen an Anwohner kompensiert werden kann, ist bisher noch nicht bekannt. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass sich die Baumaßnahme weder positiv noch negativ auf das Parkraumbangebot und die Parkraumnachfrage auswirken wird.
- Zwischen der Robert-Koch-Straße und der Breite Straße ist die Errichtung eines Lebensmittelmarktes mit zugehörigem Parkplatz geplant. Dieser Parkplatz soll ca. 60 Stellplätze für Kunden umfassen. Es ist geplant, die Höchstparkdauer auf

⁴⁵ Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Pirna, November 2002.

⁴⁶ Quelle: Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von Pirna, Diplomarbeit an der TU Dresden von Tom Kasper, Juli 2014.

⁴⁷ Quelle: Quartier Scheunenhof in Pirna, Verkehrsplanerische Erschließungskonzeption, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Januar 2013.

zwei Stunden zu begrenzen. Die Beschäftigten sollen Stellplätze im benachbarten Parkhaus „Stadtmitte“ benutzen.

- An der Clara-Zetkin-Straße 1-4 entsteht für das Finanzamt des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge ein Neubau. Nach Fertigstellung sollen hier die bisherigen Finanzämter Pirna und Freital mit insgesamt ca. 280 Beschäftigten⁴⁸ zusammengelegt werden. Nach Angaben der Stadt Pirna wird die Nachfrage an Stellplätzen hauptsächlich auf dem Grundstück des Finanzamtes gedeckt. 20 weitere Stellplätze sind anderweitig zu schaffen. Zur Zeit ist noch offen, ob diese Stellplätze im Parkhaus „Stadtmitte“ an der Königsteiner Straße oder auf dem alten OVPS-Gelände an der Clara-Zetkin-Straße realisiert werden.

In innerstädtischen Bereichen mit hoher Bebauungsdichte ist eine Erweiterung des Parkraumangebotes selten möglich bzw. oft auch städtebaulich unverträglich oder unerwünscht. Für Pirna mit seiner attraktiven Innenstadt kann es nicht Ziel sein, das Parkraumangebot im innerstädtischen Bereich extensiv zu erweitern. Der VEP Pirna hat als Ziel die Verbesserung des Parkraummanagements und damit einhergehend die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt für Bewohner, Besucher und Kunden. Ein wichtiges Werkzeug dabei ist die Parkraumbewirtschaftung. Deren Ziel ist die Deckung der qualifizierten Nachfrage. Die qualifizierte Nachfrage beinhaltet die Nachfrage der Anwohner sowie der Kunden und Besucher. Die Deckung des Stellplatzbedarfs der Anwohner steht dabei an erster Stelle. Darüber hinaus ist für Kunden und Besucher ein ausreichendes Stellplatzangebot anzustreben. Der langparkende Beschäftigtenverkehr ist dagegen auf private Stellplätze, Parkieranlagen (z.B. Parkhäuser und Tiefgaragen) und Bereiche ohne Parkdruck zu verlagern. Dadurch ist die Verlagerung von Beschäftigtenwegen vom MIV zum ÖPNV möglich und erwünscht. Ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen für Bewohner, Kunden und Besucher sowie ein eindeutiges Parkleitsystem führt zu einer Verringerung des Parksuchverkehrs. Dies entspricht dem Ziel des VEP Pirna zur Steigerung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs. Ein weiteres Ziel des VEP Pirna ist die Stärkung des Umweltverbundes. Deshalb ist ein attraktives Angebot an P+R-Stellplätzen zu schaffen.

Um die Zielvorgaben des VEP Pirna umzusetzen, werden folgende Einzelziele im ruhenden Verkehr für den Bereich Innenstadt formuliert:

- vollständige Bewirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (zur Zeit ca. 94% bewirtschaftet),
- Erhöhung der Stellplatzkapazität für Bewohner an den in der Analyse identifizierten Problempunkten,
- Schaffung von ausreichend Kurzzeitstellplätzen für Kunden und Besucher,
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Altstadtbereich und am Markt,
- Ausbau der Parkachsen und deren Beschilderung,

⁴⁸ Quelle: www.pirna.de, Presseinformation vom 02.04.2014.

- Verlagerung des langparkenden Beschäftigtenverkehrs auf private Stellplätze, Parkieranlagen (z.B. Parkhäuser und Tiefgaragen) und in Bereiche ohne Parkdruck sowie
- Erhöhung der Stellplatzkapazität für P+R-Nutzer am Bahnhof Pirna und am ZOB.

Zum Erreichen der oben genannten Ziele werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen.

Bewirtschaftungsform

Für die vollständige Bewirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie die Steigerung der Stellplatzkapazität für Bewohner an den in der Analyse benannten Problempunkten ist auf mehreren Straßenzügen die Bewirtschaftungsform zu ändern⁴⁹. Dabei werden heute unbewirtschaftete Stellplätze sowie kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze zum Teil in Stellplätze umgewandelt, die im Wechselprinzip betrieben werden. Beim Wechselprinzip sind die Stellplätze von 9-18 Uhr reine kostenpflichtige Kurzzeitstellplätze und stehen von 18-9 Uhr ausschließlich den Anwohnern mit Parkausweis zur Verfügung. Mit der Ausweitung des Wechselprinzips wird es für Personen, die nicht in der Innenstadt wohnen, unattraktiver, Anwohnerparkausweise zu nutzen, da die Stellplätze tagsüber kostenpflichtig sind. (vgl. Kapitel 4.2.1). Die folgenden Änderungen der Bewirtschaftungsform sind in der **Abbildung 24** im Anhang dargestellt:

- Umwandlung der bisher unbewirtschafteten Stellplätze an der Klosterstraße, dem Tischerplatz, der Braustraße und der Bergstraße in reine Bewohnerparkplätze und in Stellplätze im Wechselprinzip,
- Bewirtschaftung der kostenpflichtigen Kurzzeitparkplätze auf der Grohmannstraße im Wechselprinzip,
- Einrichtung eines reinen Bewohnerparkens auf der Bahnhofstraße zwischen Maxim-Gorki-Straße und Hospitalstraße (heute kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze zwischen R.-Luxemburg-Straße und Hospitalstraße),
- Anordnung eines reinen Bewohnerparkens auf der Lauterbachstraße (heute zwischen Gartenstraße und Klosterstraße Parken im Mischprinzip),
- Bewirtschaftung der kostenpflichtigen Kurzzeitparkplätze auf der Klosterstraße im Wechselprinzip.

P+R-Stellplätze

Die heutigen P+R-Parkplätze am Bahnhof und am ZOB sind zu 100 % ausgelastet. Hier besteht ein Kapazitätsdefizit. Das Ingenieurbüro Ullrich Karsch hat in einer Untersuchung⁵⁰ eine Bedarfsanalyse und Kapazitätsermittlung für ein Parkhaus am ZOB-Gelände mit Berücksichtigung der P+R-Nutzer durchgeführt. Dieses Parkhaus soll auf dem Gelände des heutigen P+R-Parkplatzes errichtet werden. Um eine Akzeptanz bei den P+R-Nutzern zu erreichen, sind die Stellplätze im Parkhaus allen Nutzergruppen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Als Nutzergruppen sind hauptsächlich P+R-Nutzer sowie langparkende Besucher und Beschäftigte des Innenstadtbereichs von Pirna zu erwarten. Weitere Nutzer

⁴⁹ Quelle: Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von Pirna, Diplomarbeit an der TU Dresden von Tom Kasper, Juli 2014.

⁵⁰ Bedarfsanalyse und Kapazitätsermittlung für ein P+R-Parkhaus Bahnhofstraße, Pirna, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Mai 2013.

können z.B. Radtouristen sein. Diese könnten im Parkhaus ihren Pkw abstellen und von da aus mit dem Rad eine Tagestour entlang des Elbradweges unternehmen (**vgl. Kapitel 5.3.4**). Ist eine kostenlose Nutzung des Parkhauses nicht zu realisieren, ist zumindest für die P+R-Nutzer eine kostenlose Nutzung sicherzustellen. Dies könnte über die Kopplung der Parkhausbenutzung an ein ÖPNV-Ticket erreicht werden.

Gebührenpflichtige Stellplätze

Die gebührenpflichtigen Kurzzeitstellplätze sind derzeit zum Großteil auf eine Höchstparkdauer von 2 Stunden beschränkt. Nur in der Klosterstraße und am Elbufer beträgt diese 4 Stunden. Am Zwinger ist sie unbegrenzt. Die Stellplätze am Zwinger sind somit für Tagestouristen besonders geeignet. Hier ist künftig die Höchstparkdauer ebenso wie am Elbufer auf 4 Stunden zu begrenzen. Somit werden die langparkenden Tagestouristen in die Parkhäuser geleitet. Eine entsprechend deutliche Beschilderung für die Tagestouristen ist im Parkleitsystem zu berücksichtigen.

Zur Verkehrsberuhigung des Marktes (**vgl. Kapitel 5.3.1**) sind auch die gebührenpflichtigen Kurzzeitstellplätze auf dem Markt zu reduzieren. Künftig sind nur noch auf der Nordwestseite des Marktes ca. 20 gebührenpflichtige Kurzzeitstellplätze einzurichten. Diese sollen für Besucher des Rathauses und kurzfristige Besuche im Altstadtbereich zur Verfügung stehen. Die entfallenen Stellplätze werden durch die Stellplätze Am Zwinger kompensiert. Dort stehen durch die Begrenzung der Höchstparkdauer die bisher durch langparkende Fahrzeuge genutzten Stellplätze zur Verfügung. Die gegenwärtig auf der Nordseite des Rathauses angeordneten Stellplätze für schwerbehinderte Menschen sind auf die Westseite zu verlegen.

Die Höhe der Parkgebühren im direkten Umfeld der Altstadt sind heute doppelt so hoch wie im übrigen Stadtgebiet⁵¹. Dies ist auf Grund der Attraktivität der Altstadt sinnvoll und soll weiter beibehalten und ausgebaut werden. Eine neu einzurichtende Zone 1 umfasst die gebührenpflichtigen Kurzzeitstellplätze auf dem Markt. Der Parkplatz Klosterstraße wird der heutigen Zone 1 zugeordnet. Diese bleibt ansonsten in ihren Begrenzungen unverändert und bildet die künftige Zone 2. Die Zone 3 umfasst das übrige Stadtgebiet. In **Bild 30** ist die Abgrenzung dieser drei Zonen im Bereich Innenstadt dargestellt.

⁵¹ Quelle: Parkgebührenordnung Stadt Pirna, 06.09.2011.

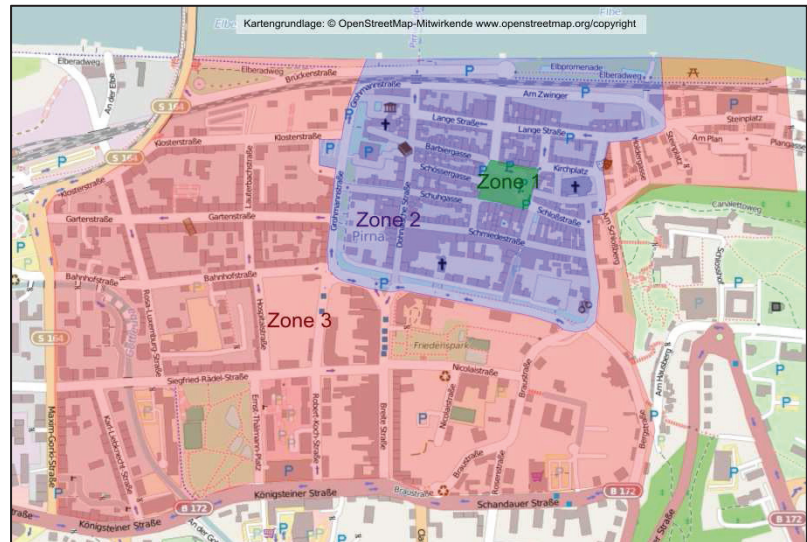


Bild 30: Abgrenzung der Parkgebührenzonen - Konzept

Die neue Zone am Markt ist in das bestehende Bewirtschaftungssystem zu integrieren. Die bisherige Staffelung der Parkgebühren soll beibehalten werden. Es wird empfohlen, die bisherige Mindestgebühr von 0,05 € anzuheben. Folgende Gebührenstaffelung wird vorgeschlagen:

- Zone 1: Markt mit einer Gebühr von 0,75 € pro halbe Stunde, Mindestgebühr 0,50 €,
- Zone 2: Altstadtbereich außer Markt mit einer Gebühr von 0,50 € pro halbe Stunde, Mindestgebühr 0,50 € und
- Zone 3: übriges Stadtgebiet mit einer Gebühr von 0,25 € pro halbe Stunde, Mindestgebühr 0,25 €.

Um den Bezahlvorgang zu erleichtern, ist die Einführung eines Bezahlungssystems per Handy zu prüfen.

Die privaten Parkhäuser und Tiefgaragen sollen nach derselben Gebührenstaffelung betrieben werden, um die Einheitlichkeit des Systems zu gewährleisten. Da aber die privaten Betreiber eine auskömmliche Gebührenhöhe benötigen, ist diese im Sinne eines einheitlichen Systems mit den Betreibern abzustimmen und gegebenenfalls abweichend zum voranstehenden Vorschlag festzulegen. Dabei soll aber die Staffelung der Parkgebühren über die drei Zonen übernommen werden.

Die generelle Begrenzung der Erhebung der Parkgebühren an Werktagen auf den Zeitraum von 09:00 bis 18:00 Uhr sowie an Samstagen auf den Zeitraum von 09:00 bis 14:00 Uhr soll beibehalten werden. Dadurch wird auch weiterhin den Anwohnern ermöglicht, diese Stellplätze in der Zeit von 18:00 bis 09:00 Uhr kostenfrei zu nutzen. Eine Ausnahme bildet die Zone 1 (Markt) auf Grund ihrer zentralen Lage. Hier soll die Parkgebühr Montag bis Sonntag im Zeitraum von 08:00 bis 21:00 Uhr erhoben werden.

Auf den gebührenpflichtigen Kurzzeitstellplätzen Am Zwinger und auf dem Elbeparkplatz ist zu prüfen, ob eine Verlängerung der Parkgebührenzeit bis 21:00 Uhr sowie eine Ausdehnung dieser Gebührenerhebungszeit auf den Zeitraum Montag bis Sonntag mit dem Stellplatzbedarf der Anwohner verträglich ist. Mit einer Ver-

Parkleitsystem

längerung der Parkgebührenzeit könnte für Besucher der Innenstadt ein besseres Stellplatzangebot erreicht werden.

In der Stadt Pirna ist zur Lenkung des Parksuchverkehrs das Konzept einer „Parkachse“ entwickelt worden⁵². In **Bild 31** ist dieses Konzept dargestellt.

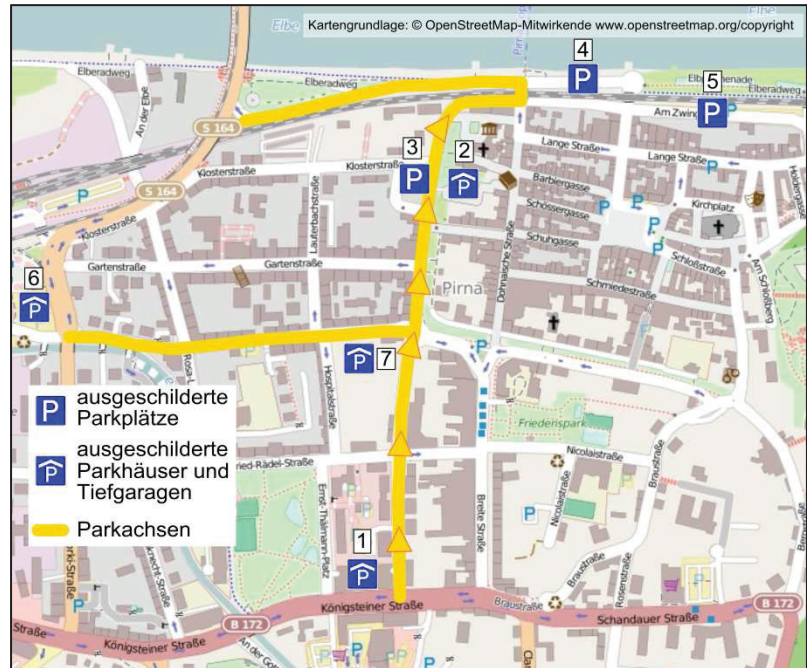


Bild 31: Konzept der „Parkachse“

Dieses Konzept ist zum Teil in der wegweisenden Beschilderung entsprechend dem Parkleitsystem⁵³ der Stadt Pirna umgesetzt. Es sieht vor, den Parksuchverkehr entlang der Robert-Koch-Straße, der Grohmannstraße und der Bahnhofstraße zu bündeln, da sich an diesen die wichtigsten Parkieranlagen befinden oder geplant sind. Die Parkieranlagen sind im Folgenden aufgelistet und ebenfalls im **Bild 31** dargestellt:

- Parkhaus „Stadtmitte“ (1),
- Parkhaus „Altstadt“ (2),
- Parkplatz an der Klosterstraße (3),
- Parkplatz an der Elbe (4),
- Parkplatz am Zwinger (5),
- P+R-Parkplatz am ZOB (6), geplant als Parkhaus,
- geplante Tiefgarage im Scheunenhofareal (7).

Das Konzept sieht vor, dass die Grohmannstraße in beide Richtungen befahrbar ist. Diese Öffnung der Grohmannstraße in beiden Richtungen ist nicht zu empfehlen, da auf Grund der unzureichenden Straßenquerschnitte die öffentlichen Stellplätze entlang der Grohmannstraße reduziert werden müssten.

⁵² Quelle: Stellplatzsituation in der Innenstadt Pirnas – Sachstand und Prognosen, Stadt Pirna, 01.02.2012.

⁵³ Beschilderungskonzept Pirna, Parkleitsystem Stadt Pirna 2012, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Februar 2012.

Die Bündelung des Parksuchverkehrs entlang der Parkachse ist sinnvoll, da dadurch unerwünschter Verkehr in den Nebenstraßen vermieden werden kann. Die wegweisende Beschilderung zu der Parkachse und den Parkierungseinrichtungen richtet sich vor allem an Ortsunkundige wie Besucher, Gäste und Kunden. Dementsprechend soll die Beschilderung deutlich erkennbar sein. Die heute schon bestehende Beschilderung ist unscheinbar und leicht zu übersehen. In **Bild 32** ist die heutige Beschilderung auf der Königsteiner Straße in Höhe der Gottleuba-Brücke aus Richtung Heidenau kommend dargestellt.



**Bild 32: Bestehende Ausschilderung Parkachse auf der Königsteiner Straße
(Aufnahmedatum: 24.06.2014)**

Außerdem ist das Zentrum zur Zeit noch über die Breite Straße ausgeschildert. **Bild 33** zeigt die Beschilderung auf der Königsteiner Straße in Höhe der Robert-Koch-Straße aus Richtung Heidenau kommend.



**Bild 33: Bestehende Ausschilderung Zentrum auf der Königsteiner Straße
(Aufnahmedatum: 24.06.2014)**

Die Beschilderung der Parkachse ist im Rahmen des bestehenden statischen Parkleitsystems zu verbessern. An den Zufahrtsstraßen zur Innenstadt (z.B. auf der B 172 aus Richtung Sachsenbrücke kommend oder auf der Stadtbrücke in Richtung Innenstadt) sind entsprechend deutliche Hinweisschilder auf das Parkleitsystem anzubringen.

Ein dynamisches Parkleitsystem wird für die Stadt Pirna nicht empfohlen. In einem dynamischen Parkleitsystem können generell nur Parkhäuser und beschränkte Parkplätze berücksichtigt werden. Für Pirna bedeutet dies, dass die Mehrzahl der in der Innenstadt vorhandenen Parkplätze nicht in das Parkleitsystem eingebunden werden können. Weiterhin würde durch Ausweisung freier Parkplätze auch bei einer geringen Anzahl unbelegter Stellplätze (z. B. in den Parkhäusern „Altstadt“ und „Am Steinplatz“) zusätzlicher Verkehr in die Innenstadt gezogen werden („Prinzip Hoffnung“). Wenn die wenigen freien Stellplätze zwischenzeitlich belegt werden, führt dies zu einem Anstieg des Parksuchverkehrs. Gleichzeitig konterkariert das „Prinzip Hoffnung“ die angestrebte Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die peripheren Bereiche. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass ein dynamisches Parkleitsystem hohe Investitions- und Unterhaltungskosten nach sich zieht, welche nicht im Verhältnis zum erwarteten Nutzen stehen.

Öffentlichkeitsarbeit

In Zusammenarbeit mit Gewerbetreibenden, Veranstaltern und Hoteliers aus dem Altstadtbereich soll die Stadt Pirna Anreiseinformationen für Besucher, Kunden und Touristen mit dem Ziel Altstadt im Corporate Design der Stadt erarbeiten. Ziel soll sein, dass diese Verkehrsteilnehmer vornehmlich die Stellplätze im Parkhaus „Stadtmitte“, im Parkhaus „Altstadt“ sowie auf dem Elbeparkplatz ansteuern, um unnötigen Parksuchverkehr im Bereich des Marktes sowie der östlichen Altstadt zu vermeiden. Die Anreiseinformationen sollen auf den Internetpräsenzen aller betreffenden Einrichtungen einheitlich veröffentlicht werden.

Zusätzliche Stellplätze

Im Bereich der Clara-Zetkin-Straße steht an der Gottleuba das ehemalige Gelände der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz (OVPS) für die Anlage zusätzlicher Stellplätze zur Verfügung. Auf Grund seiner Lage außerhalb eines Bereichs mit hohem Parkdruck eignet sich dieses Gelände sehr gut für die Anlage von Stellplätzen für den langparkenden Beschäftigtenverkehr. Schon heute stehen auf dem Gelände mehrere Stellplätze für Reisebusse kostenlos zur Verfügung. Zusätzlich sollen hier auch Pkw-Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Diese sind kostenlos bereit zu stellen, um eine Akzeptanz trotz der weiteren Entfernung zur Innenstadt zu erreichen. Auf dem Parkplatz ist die Haltestelle „Geschwister-Scholl-Straße“ (**vgl. Kapitel 5.3.3**) auszuschildern, um eine Verknüpfung mit dem ÖPNV herzustellen. Die ca. 20 zusätzlichen Stellplätze für das im Bau befindliche neue Finanzamt für den Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge sollen auf diesem Gelände geschaffen werden. Somit kann die Kapazität des Parkhauses „Stadtmitte“ den Anwohnern, Kunden und Beschäftigten des Innenstadtbereichs vorbehalten bleiben. Das **Bild 34** zeigt die Lage des OVPS-Geländes.

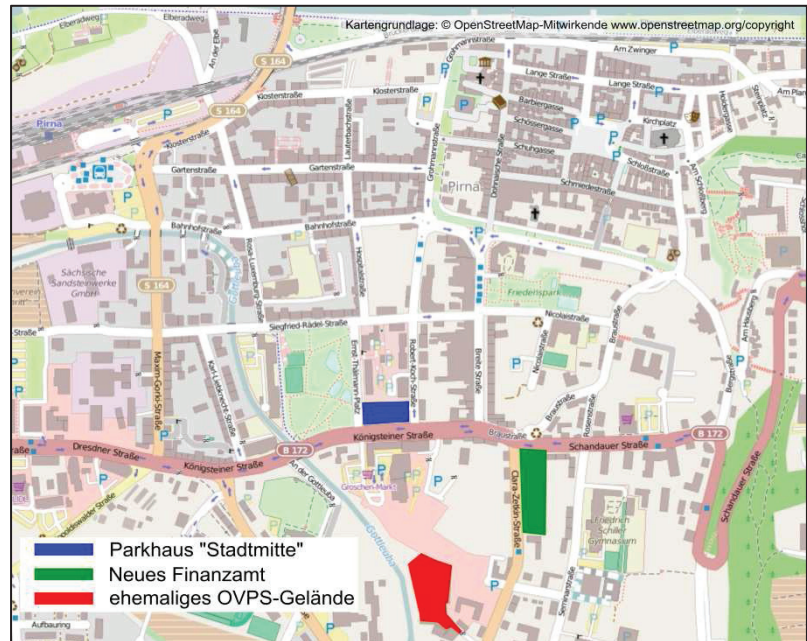


Bild 34: Lage ehemaliges OVPS-Gelände

Sonstiges ruhender Verkehr

Bei Neubau- oder Sanierungsvorhaben, bei denen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum wegfallen (z.B. Tischlerplatz mit Gasthof „Zur Tanne“), ist für diese Stellplätze im näheren Umfeld Ersatz zu schaffen.

Als Vision für die Zukunft enthält der VEP Pirna einen Personenaufzug zwischen dem Schlosshof auf dem Sonnenstein und der Oberen Burgstraße (vgl. **Kapitel 5.3.5**). Sollte diese Vision realisiert werden, ist zu prüfen, in wie weit auf dem Sonnenstein zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden können. Im Zusammenhang mit dem Personenaufzug könnte so das Stellplatzangebot für die östliche Innenstadt und die Altstadt erweitert werden. Dazu sollten die Stellplätze auf dem Sonnenstein in das Parkraumbewirtschaftungskonzept integriert werden.

Die Einführung einer „Brötchentaste“ am Parkscheinautomaten, welche ein kurzzeitiges kostenloses Parken (z.B. 15 min) ermöglicht, ist umstritten. Dagegen sprechen Argumente wie z.B. Einnahmeausfälle bei den Parkgebühren oder ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Innenstadt, da es attraktiv ist, Einkäufe in kurzer Zeit mit dem Fahrzeug zu erledigen. Andererseits führt es zur Attraktivierung von Einzelhandelseinrichtungen. Wenn die Einführung einer „Brötchentaste“ gewollt ist, ist dies nur sinnvoll in Bereichen, wo die Entfernungen von den Stellplätzen zu den einzelnen Geschäften entsprechend kurz sind. Im Bereich der Pirnaer Innenstadt kommen dafür nur die Breite Straße und die Gartenstraße in Frage. Die Einführung einer „Brötchentaste“ wurde jedoch vom Stadtrat Pirna am 06.09.2011 abgelehnt⁵⁴.

Zur Zeit stehen an der Elbe drei Kurzzeitstellplätze für Reisebusse zur Verfügung. Auf dem ehemaligen OVPS-Gelände an der Clara-Zetkin-Straße stehen mehrere Stellplätze für Reisebusse ohne

⁵⁴ Vgl. Niederschrift Stadtrat zur BVL -11/0384-32.0 vom 06.09.2011.

zeitliche Begrenzung zur Verfügung. Diese Regelung ist beizubehalten.

Eine Zusammenstellung der Maßnahmen im ruhenden Verkehr für den Bereich Innenstadt befindet sich in **Anlage 4**.

5.3.2.2 Bereich Sonnenstein

Der Bereich Sonnenstein ist ein reines Wohngebiet. Hier resultiert die gesamte Parkraumnachfrage fast ausschließlich aus dem Stellplatzbedarf der Anwohner. Aus diesem Grund hat die Einwohnerentwicklung einen großen Einfluss auf die Parkraumnachfrage in diesem Bereich.

Der hier betrachtete Bereich Sonnenstein umfasst die Wohnblöcke aus den 1950er und 60er Jahren sowie die Plattenbauten aus den 1970er und 80er Jahren in den Stadtvierteln Sonnenstein West und Ost. Im Zeitraum von 2004 bis 2013 war hier ein Einwohnerrückgang um 1.435 Einwohner zu verzeichnen. Dies entspricht einem Rückgang um 21 %. Für den gesamten Stadtteil Sonnenstein, zu dem außerdem die Stadtviertel Cunnersdorf und Sonnenstein Süd zählen, ging die Einwohnerzahl im selben Zeitraum um 1.459 Einwohner zurück. Demnach war der hauptsächliche Anteil des Rückgangs der Einwohnerzahlen in dem hier betrachteten Bereich zu verzeichnen.

Von 2010 bis 2013 fiel der Rückgang der Einwohnerzahlen in den Stadtvierteln Sonnenstein West und Ost deutlich geringer aus als in den Jahren zuvor. In diesem Zeitraum gingen die Einwohnerzahlen um 65 Einwohner und somit um 1 % zurück.

Die aktuelle Bevölkerungsprognose der Stadt Pirna⁵⁵ enthält bisher keine Angaben zur Entwicklung der Einwohnerzahlen für die einzelnen Stadtteile. Für die gesamte Stadt Pirna wird eine nahezu konstante Entwicklung der Einwohnerzahlen prognostiziert. Auf Basis der aktuellen Bevölkerungsprognose der Stadt Pirna und der Entwicklung der Einwohnerzahlen im Bereich Sonnenstein in den letzten Jahren wird bis zum Jahr 2030 ein weiterer leichter Rückgang der Einwohnerzahlen für diesen Bereich erwartet.

Der Bereich Sonnenstein weist heute einen geringen Motorisierungsgrad von ca. 382 Pkw/1.000 Einwohner auf. Auf Grund der sozialen Strukturen⁵⁶ im Bereich Sonnenstein ist nicht zu erwarten, dass sich dieser Wert in Zukunft deutlich ändern wird. Wegen der rückläufigen Einwohnerzahlen und den sozialen Strukturen im Bereich Sonnenstein wird bis 2030 von einem konstanten oder leicht rückläufigen Pkw-Bestand in diesem Bereich ausgegangen.

Im Bereich Sonnenstein sind heute ca. 56 % der Pkw-Stellplätze für Anwohner reserviert. Diese werden durch die Wohnungsunternehmen vermietet. Die restlichen ca. 44 % der Stellplätze sind öffentlich zugänglich. Zusätzlich gibt es im Bereich Sonnenstein eine große Anzahl Garagenstellplätze (vgl. **Kapitel 4.2.2**). Auf Grund des hohen Stellplatzangebotes weisen die reservierten Stellplätze nur eine geringe Auslastung auf, da für viele Anwohner nicht die Notwendigkeit besteht, einen Stellplatz zu mieten. Dahin-

⁵⁵ Regionale Wohnbauflächenbedarfsprognose der Erlebnisregion Dresden 2025+, Leibnitz-Institut für ökologische Raumentwicklung.

⁵⁶ Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Pirna, November 2002.

gegen ist auf den öffentlich zugänglichen Stellplätzen eine deutlich höhere Auslastung zu verzeichnen.

Ein Ziel der Stadt Pirna und der Wohnungsunternehmen für den Bereich Sonnenstein ist die Steigerung der Wohnqualität in diesem Bereich. Dazu zählt das Ziel des VEP Pirna, die Verkehrsbelastungen und damit einhergehend die verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu reduzieren. Ein weiteres Ziel des VEP ist die stadtverträgliche, hier vor allem wohnumfeldverträgliche, Straßenraumgestaltung.

Um diese Zielvorgaben des VEP Pirna umzusetzen, werden folgende Einzelziele im ruhenden Verkehr für den Bereich Sonnenstein formuliert:

- Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr,
- Vermeidung der Verlagerung von Parkvorgängen aus dem Bereich des Krankenhauses in die nördlichen Bereiche des Wohngebietes Pirna Sonnenstein sowie
- eine wohnumfeldgerechte Gestaltung des Straßenraums.

Zum Erreichen der oben genannten Ziele werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen.

Anwohnerstellplätze

Bezüglich der für Anwohner reservierten und durch die Wohnungsunternehmen vermieteten Stellplätze ist gemeinsam mit den Unternehmen eine Lösung zu finden, um die Stellplätze besser auszulasten. Dazu bieten sich aus heutiger Sicht zwei Möglichkeiten an. Eine Möglichkeit ist die Umwandlung aller für Anwohner reservierten Stellplätze in öffentlich zugängliche Stellplätze. Die zweite Möglichkeit ist die generelle Kopplung der für Anwohner reservierten Stellplätze an die Mietverträge. Das Ziel dieser Maßnahmen ist die gleichmäßigere Auslastung der Stellplätze im Umfeld der jeweiligen Wohnungen und damit eine Verringerung des Parksuchverkehrs.

Garagenkomplexe

Die Garagenkomplexe sollen, solange städteplanerisch keine andere Nutzung der Flächen vorgesehen ist, erhalten werden. Sie decken in der gegenwärtigen Parkraumsituation einen Teil der Parkraumnachfrage ab. In einer Befragung⁵⁷ gab ein überwiegender Teil der Befragten an, dass sie ihr Fahrzeug in der Garage abstellen, um die Sicherheit und den Schutz des Fahrzeuges zu gewährleisten. Diesem Schutzbedürfnis ist, soweit möglich, durch Beibehaltung der Garagen weiter nachzukommen. Allenfalls für den Garagenkomplex an der Julius-Fucik-Straße kann, wegen des schlechten baulichen Zustandes und der erkennbaren geringen Nutzung, die Umwandlung in eine Grünanlage erwogen werden.

Kurzzeitstellplätze

Auf Grund des vorhandenen Bedarfs im Bereich Sonnenstein sind für Fahrdienste aus dem Pflegebereich, wie ambulante Pflegedienste oder „Essen auf Rädern“, Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl in der Nähe der jeweiligen Einsatzorte zu schaffen. Dazu bietet sich ein dauerhaftes Netz fester Kurzzeitstellplätze an. Die Standorte der Kurzzeitstellplätze sind mit den

⁵⁷ Verkehrsplanerische Untersuchung zur Parkraumsituation in der Plattenbau-Großsiedlung Pirna-Sonnenstein, Studienarbeit an der TU Dresden von Sebastian Franke, 10.06.2014.

Krankenhaus

Betreibern der Fahrdienste gemeinsam festzulegen. Die Einhaltung der begrenzten Abstellzeit ist durch die Stadt sicherzustellen.

Die heutigen Kapazitätsengpässe im Bereich des Krankenhauses sind zu beseitigen. Dadurch soll eine Verlagerung von Parkverkehr in die nördlichen Bereiche des Wohngebietes Pirna Sonnenstein vermieden werden. Für eine Erweiterung der Stellplatzkapazität am Krankenhaus bietet sich eine Brachfläche östlich des Krankenhauses an. Sollte diese Fläche nicht nutzbar sein, sind andere Optionen für eine Erweiterung der Stellplatzkapazität zu prüfen.

Nach Umsetzung der oben genannten Maßnahmen und einer Eingewöhnungszeit ist zu prüfen, inwieweit im Bereich der öffentlich zugänglichen Stellplätze ein Überangebot besteht. Gegebenenfalls können dann ungenutzte Stellflächen zurückgebaut und in Grünflächen umgewandelt werden. Das trägt zu einer Steigerung der Wohnumfeldqualität bei.

Eine Zusammenstellung der Maßnahmen im ruhenden Verkehr für den Bereich Sonnenstein befindet sich in **Anlage 4**.

5.3.2.3 Bereich Copitz

Der Bereich Copitz ist ebenfalls ein reines Wohngebiet, in dem die Stellplatznachfrage hauptsächlich von den Anwohnern ausgeht. Hier umfasst der betrachtete Bereich die Stadtviertel „An der Wesenitzau“ und „An der Elbaue“.

Diese beiden Stadtviertel weisen zusammen für den Zeitraum 2004 bis 2013 einen Rückgang der Einwohnerzahlen um 360 Einwohner auf. Diese entspricht einem Rückgang um ca. 6 %. Die beiden Stadtviertel gehören zum Stadtteil Copitz-West. Das Stadtviertel „Am Naherholungszentrum“ gehört ebenfalls zu diesem Stadtteil und weist für den Zeitraum 2004 bis 2013 einen Zuwachs von 15 Einwohnern auf. Damit ist der Rückgang der Einwohnerzahl im Stadtteil Copitz-West allein in den Stadtvierteln „An der Wesenitzau“ und „An der Elbaue“ zu verzeichnen.

Für den Bereich Copitz wird bis zum Jahr 2030 von einer nahezu konstanten Entwicklung der Einwohnerzahlen und einem nahezu unveränderten Stellplatzbedarf ausgegangen.

In der Analyse wurde die Stellplatzsituation und -auslastung im Bereich Copitz visuell qualitativ erfasst (vgl. **Kapitel 4.2.3**). Dabei zeigte sich, dass im gesamten Bereich Copitz die Stellplätze stark ausgelastet waren und dass es stellenweise Kapazitätsengpässe gab. Nur im südwestlichen Bereich des Robert-Klett-Rings gab es Kapazitätsreserven. Eine quantitative Erfassung wurde nicht durchgeführt.

Im Bereich Copitz haben die Stadt Pirna und die Wohnungsunternehmen das Ziel, die Wohnqualität zu steigern. Dazu zählt das Ziel des VEP Pirna, die Verkehrsbelastungen und damit einhergehend die verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu reduzieren. Ein weiteres Ziel des VEP ist die stadtverträgliche, hier vor allem wohnumfeldverträgliche, Straßenraumgestaltung.

Um diese Zielvorgaben des VEP Pirna umzusetzen, werden folgende Einzelziele im ruhenden Verkehr für den Bereich Copitz formuliert:

- Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr,

- eine Wohnumfeld gerechte Gestaltung des Straßenraums.

Zum Erreichen der oben genannten Ziele werden die im Folgenden näher beschriebenen Maßnahmen vorgeschlagen.

Parkraumuntersuchung

Um fundierte Aussagen zu Stellplatzbedarf und -angebot sowie zur Stellplatzauslastung treffen zu können, ist eine quantitative Untersuchung im Bereich Copitz zu veranlassen. Diese Untersuchung muss die für Anwohner reservierten und die öffentlich zugänglichen Stellplätze im Bereich Copitz umfassen. Die Kapazität der Garagenkomplexe und die Nutzung der Garagen ist hierbei zu betrachten, da vermutet wird, dass die Garagen einen großen Teil der Stellplatznachfrage abdecken.

Da gegenwärtig keine quantitative Untersuchung vorliegt, können hier im Weiteren nur Maßnahmenvorschläge gemacht werden, die anhand der oben beschriebenen, noch zu erbringenden, Untersuchung überprüft werden müssen.

Garagenkomplexe

Die Garagenkomplexe sollen, solange städteplanerisch keine andere Nutzung der Flächen vorgesehen ist, erhalten werden. Sie decken in der gegenwärtigen Parkraumsituation einen Teil der Parkraumnachfrage ab. Weiterhin werden die Fahrzeuge vermutlich aus einem Sicherheits- und Schutzbedürfnis heraus in den Garagen abgestellt. Diesem Schutzbedürfnis ist, soweit möglich, durch Beibehaltung der Garagen weiter nachzukommen.

Anwohnerstellplätze

Eine Umwandlung der für Anwohner reservierten und durch die Wohnungsunternehmen vermieteten Stellplätze in öffentlich zugängliche Stellplätze ist zu prüfen. Dadurch könnte eine Doppelbelegung von Garagenstellplatz und für Anwohner reservierten (vermieteten) Stellplatz durch den Pkw eines Mieters vermieden werden. Das Ergebnis wäre eine bessere Auslastung der vorhandenen Stellplätze und eine Verringerung des Parksuchverkehrs.

Zusätzliche Stellplätze

An den Wohnblöcken im Bereich des Altbaugebiets, an deren Zufahrtsstraßen keine Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen, ist zu prüfen, ob entlang der Zufahrtsstraßen öffentlich zugängliche Stellplätze eingerichtet werden können.

Kurzzeitstellplätze

Wie bereits für den Bereich Sonnenstein festgestellt, fehlen auch in Copitz Abstellmöglichkeiten für Fahrdienste aus dem Pflegebereich. Auch in Copitz sind zusammen mit den Betreibern der Fahrdienste die Standorte von Kurzzeitstellplätzen festzulegen. Dabei ist auf die hohe Parkraumauslastung im Bereich Copitz Rücksicht zu nehmen. Die Einhaltung der begrenzten Abstellzeit ist daraufhin durch die Stadt sicher zu stellen.

Eine Zusammenstellung der Maßnahmen im ruhenden Verkehr für den Bereich Copitz befindet sich **in Anlage 4**.

5.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

5.3.3.1 Stadtbuskonzept

Ziele der ÖPNV-Planung

Als wesentliche Ziele für den Aufbau des zukünftigen Stadtbusliniennetzes für Pirna werden aus den in **Kapitel 3** beschriebenen Leitlinien formuliert:

- Schaffung attraktiver Direktverbindungen zwischen rechts- und linkselbischen Stadtteilen bei gleichzeitiger Beibehaltung der attraktiven Verbindung aus allen Stadtteilen in die Innenstadt,
- Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Linienbusse und damit Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität in der Innenstadt,
- Vereinfachung des Liniennetzes,
- Ausweitung des Angebotes zwischen Birkwitz/Pratzschwitz und Pirna bzw. Dresden,
- Erhöhung der verkehrlichen Bedeutung des neu gebauten ZOB,
- Schließen von Erschließungs- und Bedienungslücken,
- Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen, aber auch von Schülern vor dem Hintergrund der erwarteten Entwicklung der Altersstruktur,
- Minimierung des zur ÖPNV-Nutzung erforderlichen Informationsbedarfs und somit Reduzierung der Zugangshemmnisse für heutige Nicht-ÖPNV-Nutzer.

Übergeordnete ÖV-Maßnahmen

Zur Erreichung der oben genannten Ziele sind die folgenden Maßnahmen zu realisieren und in das zu erarbeitende Stadtbusliniennetz zu integrieren:

- Umwandlung des Radialliniennetzes in ein Netz aus Durchmesserlinien unabhängig von der Realisierung des dritten Bauabschnittes der B 172,
- Beibehaltung und weiterer Ausbau der Angebotsvertaktung,
- Überlagerung mehrerer Linienwege und -takte zur Gewährleistung eines definierten Mindestangebotes,
- Verwendung von über den Betriebszeitraum gleichbleibenden Linienverläufen im Stadtbusverkehr,
- Auflösung des streckenweisen Einrichtungsverkehrs,
- Einrichtung zusätzlicher Halte an Haltestellen, die bislang nur in einer Richtung angefahren werden,
- bauliche Anpassungen an Haltestellen und Zusammen- bzw. Verlegung von Haltestellen,
- Ausweitung des Fahrtenangebotes in Tagesrandlagen, ggfs. durch Einsatz flexibler Bedienformen,
- Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 gemäß Personenbeförderungsgesetz,
- Verknüpfung der Stadtbuslinien unter einander und zum Regionalverkehr am neu gebauten ZOB und damit Erhöhung der Bedeutung des ZOB und Schaffung einer Möglichkeit zur Reduzierung des Platzbedarfs der Haltestelle „Breite Straße“ bzw. Abschaffung der End-Haltestelle „Robert-Koch-Straße“,
- Ersatz des Buchstabensystems durch ein Nummernsystem und
- durchgehender Einsatz von Niederflurbussen mit einem ausreichend dimensionierten Mehrzweckabteil für Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder.

Mindestfahrtenangebot

Da das Regionalbusangebot in einigen Stadtvierteln die einzige Anbindung an die Innenstadt darstellt bzw. das Angebot der Stadtbuslinien ergänzt, soll im zu überarbeitenden Stadtbusliniennetz von einer Beibehaltung des derzeitigen Regionalbusangebotes ausgegangen werden. Soll durch Fahrplan- oder Linienänderungen das Fahrtenangebot u.a. zu den derzeit ausschließlich durch den Regionalverkehr erschlossenen Stadtvierteln Bonnewitz, Krietzschwitz und Zatzschke verändert werden, ist zuvor die Erschließung dieser Bereiche zu prüfen.

Sowohl im Regionalbusverkehr als auch im Stadtbusverkehr ist das Mindestangebot auf den Relationen

- Stadtviertel – Innenstadt (Haltestelle „Breite Straße“) und
- Stadtviertel – ZOB

gemäß **Tab. 13** außerhalb der Schulzeiten sicherzustellen.

Zahl der Einwohner (Stadtviertel)	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Ferien)			
	Montag – Freitag			Wochenende, Feiertag
	Haupt- verkehrszeit 6 – 8 Uhr, 15 – 18 Uhr	Neben- verkehrszeit 8 – 15 Uhr, 18 – 20 Uhr	Schwach- verkehrszeit 4 – 6 Uhr, 20 – 22 Uhr	9 – 18 Uhr
> 1.000 Einwohner (Copitz, Graupa, Jessen, Sonnenstein)	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
401 – 1.000 Einwohner (Birkwitz, Neundorf, Pratzschwitz, Rottwerndorf, Zehista)	30'-Takt	60'-Takt	120'-Takt nach Bedarf	120'-Takt
< 400 Einwohner (Bonnewitz, Cunnersdorf, Krietzschwitz, Liebethal, Mockethal, Nieder-/Obervogel- gesang, Posta, Zatzschke, Zuschendorf)	60'-Takt	120'-Takt	-	120'-Takt nach Bedarf

Tab. 13: Mindestangebotsqualität zwischen Stadtviertel und Innenstadt bzw. ZOB

Des Weiteren wird festgelegt, dass außerhalb von Schultagen montags bis freitags auf den genannten Relationen die folgenden Bedingungen einzuhalten sind:

- maximal **ein** Umstieg erforderlich,
- maximale Beförderungszeit: 30 Minuten.

Aus Birkwitz, Pratzschwitz, Graupa und Bonnewitz ist von und nach Pillnitz in den Ferien **mindestens** folgendes Angebot an Direktfahrten zu gewährleisten:

- Montag – Freitag:
 - 6 – 18 Uhr: 60'-Takt,
 - 18 – 20 Uhr: 120'-Takt,
- Samstag, Sonn- und Feiertag:
 - 8 – 20 Uhr: 120'-Takt.

Die zeitliche Abstimmung mit den Fahrzeiten der DVB ab Pillnitz ist anzustreben.

Verknüpfungspunkt ZOB

Zur Verbesserung des Angebotes im ÖPNV in Pirna ist eine gute räumliche und zeitliche Verknüpfung der Stadtbuslinien untereinander von wesentlicher Bedeutung. Im zukünftigen Liniennetz ist die Steigerung der Bedeutung des zentralen Busbahnhofs (ZOB) zum Haupt-Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn, Regional- und Stadtverkehr sowie zwischen den Stadtverkehrsbussen vorzusehen. Gleichzeitig muss mit Nachdruck die Herstellung der Fußwege-Direktverbindung zwischen ZOB und Bahnhof Pirna verfolgt werden.

Der Fahrplan des Stadtbusverkehrs soll so gestaltet werden, dass ein Anschluss am ZOB/Bahnhof innerhalb einer Übergangszeit von fünf bis zehn Minuten zwischen Bus und Bahn und innerhalb einer attraktiven Übergangszeit zwischen den Stadtbuslinien gewährleistet ist.

Haltestelle „Robert-Koch-Str.“

Im Zuge der Neuaufstellung des Stadtbusliniennetzes ist die Endhaltestelle „Robert-Koch-Straße“ aufzuheben. Da diese Haltestelle derzeit auch durch die Regionalbuslinien angefahren wird, müssen in dem Regionalbus-Liniennetz ebenfalls Anpassungen vorgenommen werden. Analog zum Stadtbusnetz ist Beginn und Ende der Regionalbuslinien auf den ZOB zu legen. Gegebenenfalls muss durch die Fahrgäste ein Umstieg am ZOB zum Erreichen der Innenstadt in Kauf genommen werden.

Steigerung der Verständlichkeit

Um das Stadtbussystem leichter verständlich zu gestalten, soll im zukünftigen Liniennetz die derzeitige Linie G/L in zwei Linien gesplittet und dadurch die bestehende Ring-Bedienung von Jessen, Liebenthal und Graupa aufgelöst werden. Daher müssen die Haltestellen

- „An der Sandgrube“ (Jessen),
- „Abzw. Jessen“ (Jessen),
- „W.-Hultsch-Heim“ (Jessen),
- „Wesenitztschänke“,
- „Äußere Pillnitzer Straße“,
- „Am Schloß“ (Graupa) und
- „Lohengrinstraße“ (Graupa)

in beide Richtungen angefahren werden können. Ebenso ist zur weiteren Steigerung der Verständlichkeit des Liniennetzes die räumliche Zusammenlegung der Haltestellen

- „Herderstraße“ und „Schillerstraße“
zur Haltestelle „Herderstraße“,
- „Clara-Zetkin-Straße“ und „Rottwerndorfer Straße“
zur Haltestelle „Geschwister-Scholl-Straße“ und
- „Wehlener Straße“ und „Grauer Storch“ in Mockethal
zur Haltestelle „Grauer Storch“

durch bauliche Verschiebung von einem oder beiden Haltestellenschildern sowie die Anpassung der Busborde zu prüfen. Bei Verschieben der Haltestelle „Rottwerndorfer Straße“ in Richtung Norden muss für die Haltestelle „Seminarstraße“ die Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen gewährleistet sein.

Vorschlag zur Netzgestaltung

Der Vorschlag zum zukünftigen Stadtbusnetz beachtet die genannten Anforderungen. Er sieht sechs Buslinien vor, welche die Achse ZOB – Bahnhofstraße – Breite Straße befahren. Der Verlauf der Linien ist in **Tab. 14** aufgezeigt.

Linie	ex-Linie	Linienverlauf (Vorschlag)	Anmerkung
901	H/S	DD-Prohlis / Heidenau - Breite Straße - ZOB - Sonnenstein und zurück	
902	G/L, H/S	Graupa - Liebethal - Copitz - Copitz-West - ZOB (G/L, Ast 1) - Breite Straße - Sonnenstein (H/S, Ast 2) und zurück	
903	G/L, N	Graupa - Copitz - Copitz-West - ZOB (G/L, Ast 1) - Breite Straße - Neundorf (N, Ast 2) und zurück	
904	N, P	DD-Pillnitz - Birkwitz/Pratzschwitz - Copitz-West - ZOB (P, Ast 1) - Breite Straße - Neundorf (N, Ast 2) und zurück	
905	N, Z	Zuschendorf/Zehista - ZOB (Z, Ast 1) - Breite Straße - Neundorf (N, Ast 2) und zurück	
906	M, G/L (einzelne Fahrten)	(Birkwitzer Str) - Gewerbegebiet – Mockethal – ZOB – Birkwitz/Pratzschwitz (- Graupa) [und zurück]	Bedienung von Teilen des Linienverlaufs in Abhängigkeit von der Uhrzeit

Tab. 14: Vorschlag zur Linienführung der zukünftigen Stadtbuslinien

Detaillierte Beschreibungen zu den Linien 901 bis 906 befinden sich in **Anlage 5**.

Bei weiterführenden Detailplanungen zum zukünftigen Liniennetz sind somit die folgenden Punkte festzulegen:

- zukünftige Linienbezeichnungen und –verläufe unter Beachtung der genannten Gesichtspunkte (u.a. Einführung eines Durchmesserliniennetzes, Auflösung von Ringbedienungen), die in **Tab. 14** genannten Linienverläufe sind hierbei als Vorschlag zu werten,
- Bedienungszeiträume und –häufigkeiten der einzelnen Linien entsprechend des geforderten Mindeststandards zwischen den Stadtvierteln und der Innenstadt.

Eine betriebliche und damit wirtschaftliche Bewertung wurde nicht durchgeführt. Auch dies ist Bestandteil weiterführender Planungen.

Das vorgeschlagene Gesamt-Liniennetz ist in **Bild 35** schematisch dargestellt.

Verkehrsentwicklungsplan Pirna 2030

Beschlussfassung

Stand 28.04.2015

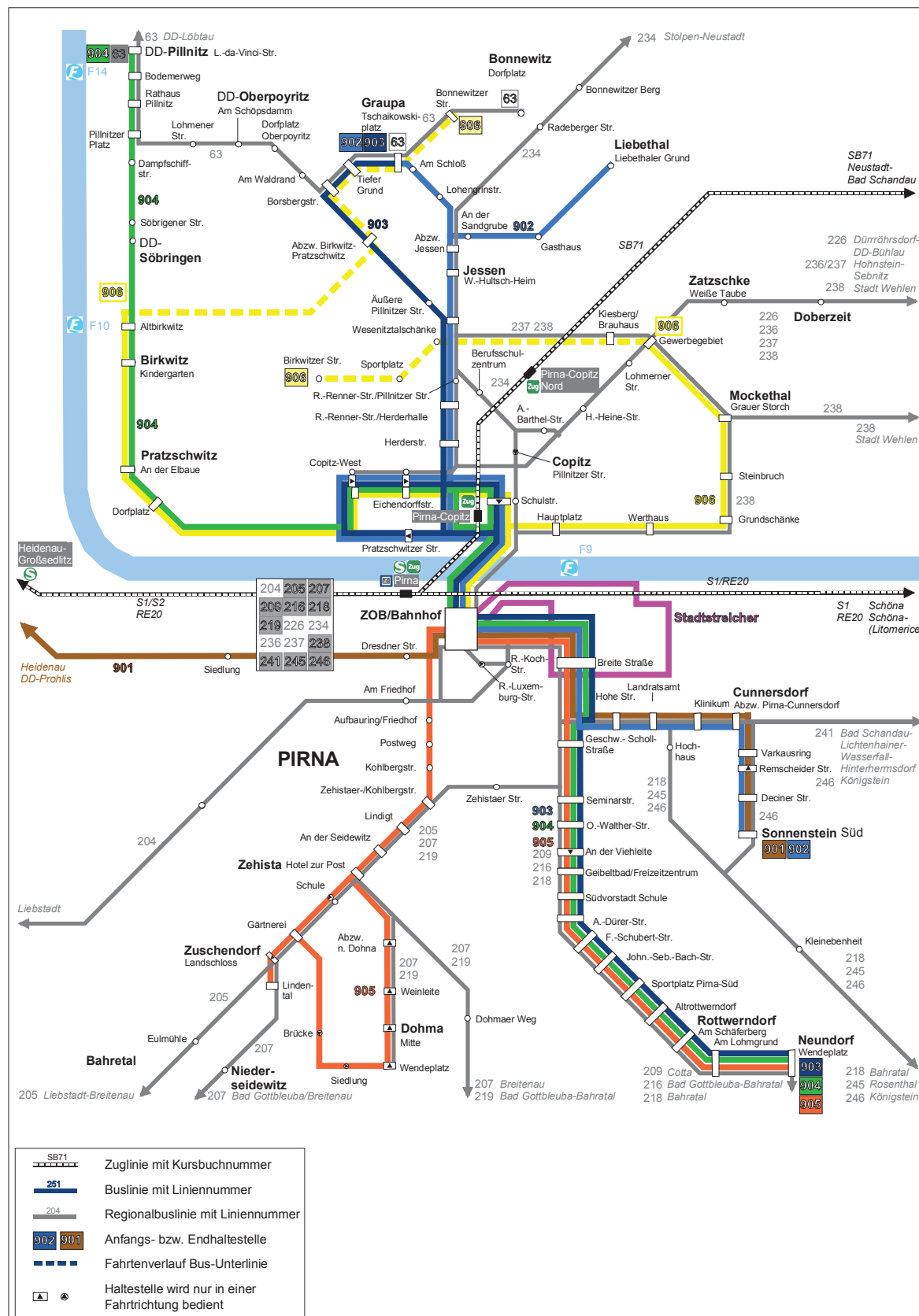


Bild 35: Vorschlag zum zukünftigen ÖPNV-Liniennetz Pirna

Einsatz flexibler Bedienung

Zusätzliches Augenmerk ist auf die Beseitigung der festgestellten sowohl räumlichen als auch zeitlichen Erschließungslücken zu richten. Dafür ist der Einsatz flexibler Bedienformen zu prüfen. Die vorrangig zu behebenden **räumlichen** Erschließungsdefizite liegen in den folgenden Bereichen:

- Oberposta und
- Neugraupa.

Bei der Erarbeitung des Seniorenpolitischen Gesamtkonzeptes für die Stadt Pirna wurde untersucht, in welchen Bereichen innerhalb des Stadtgebietes Menschen im Alter von über 75 Jahren leben, welche weder zu Fuß noch über ein akzeptables ÖPNV-Angebot⁵⁸ Zugang zu Einrichtungen zur Nahversorgung oder zur medizinischen Versorgung haben. Die dabei ermittelten unterversorgten Bereiche sollen ebenfalls Teil der Detailplanungen zu flexiblen Bedienformen sein.

Zu prüfen ist weiterhin, ob die Erschließungslücke auf der Einsteinstraße durch die Verlegung des Linienverlaufes der Regionalbuslinien 205, 207 oder 219 geschlossen werden kann⁵⁹. Anderenfalls ist auch dieser Bereich in die Betrachtungen für flexible Bedienformen einzubeziehen.

Zeitlich gesehen kann auch das geforderte Mindestfahrtenangebot zwischen den restlichen Stadtvierteln und der Innenstadt in nachfrageschwachen Zeiten (Tagesrandlagen und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen) sowie in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte durch flexible Bedienformen erreicht werden. Die vorrangig zu behebenden **zeitlichen** Erschließungsdefizite bestehen für die folgenden Stadtviertel:

- Mockethal und Posta (nach 15 Uhr und am Wochenende),
- Krietzschwitz (am Wochenende).

Die folgenden Formen sind zur Erreichung des geforderten Mindestangebotes sowohl betrieblich als auch wirtschaftlich zu bewerten:

- Bereitstellung eines bei Bedarf verkehrenden Angebotes (z.B. Anruflinienbus oder Anrufsammelbus),
- Verteilung von personalisierten Gutscheinen an die Bevölkerung in den unterversorgten Bereichen für eine bestimmte Anzahl an Taxi-Fahrten pro Monat; Verhandlung eines Sondertarifs zwischen Aufgabenträger und Taxiunternehmen bei Einlösung der Gutscheine.

Insgesamt ist darauf zu achten, dass stadtweit nur **eine** flexible Bedienform zur Anwendung kommt.

Haltestellenausstattung

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) schreibt die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit⁶⁰ **bis zum 01.01.2022** vor. In diesem Zusammenhang spielt die Einhaltung der vom Nahverkehrsplan des Landkreises für den Stadtbusverkehr definierten

⁵⁸ Als akzeptabel wurde dabei das Vorhandensein umsteigefreier Verbindungen von einer Haltestelle, die innerhalb von 300 m Entfernung zum Wohnort liegen, in die Innenstadt definiert.

⁵⁹ Durch die Führung der Linien über die Einsteinstraße zum ZOB an Stelle über die Breite Straße.

⁶⁰ Dazu zählen auch Elemente für sehbehinderte Menschen.

Mindeststandards hinsichtlich des **durchgängigen** Einsatzes von Niederflurbussen⁶¹ eine wichtige Rolle.

Neben der Prüfung der Barrierefreiheit ist auch die generelle Ausstattung der Haltestellen zu überprüfen und ein stadtweit einheitlicher Standard zu erreichen. Dazu werden drei Kategorien festgelegt, in welche die Haltestellen einzuordnen sind. Die Kategorisierung soll sich an der Bedeutung der jeweiligen Haltestelle für den ÖPNV (gemessen am Fahrgastaufkommen) orientieren. An Hand der Kategorien werden die folgenden Punkte festgelegt:

- der zu erreichende Mindeststandard hinsichtlich der Haltestellenausstattung sowie
- die Priorisierung zur Erreichung der Mindestausstattung vor dem Hintergrund des im PBefG genannten Datums.

Die Haltestellen-Kategorien und die dazugehörigen Ausstattungsmerkmale sind in **Tab. 15** aufgezeigt.

Kategorie	A - Zentrale Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (z.B. ZOB, Breite Straße)	B - Haltestellen mit mittlerem Fahrgastaufkommen - an Schulen und Ausbildungsstätten	C - Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen
Anforderungen an			
Beleuchtung	erhöhte Anforderung	Mindestausleuchtung erforderlich	Mindestausleuchtung erforderlich
Wetterschutz	erhöhte Anforderung	erforderlich	nicht erforderlich
Blindenleitsystem	erhöhte Anforderung	erforderlich	erforderlich
Busbord (barrierefreier Zustieg)	erforderlich	erforderlich	in Abhängigkeit von der Fahrzeugtechnik erforderlich
Ticketautomat	erforderlich	bei Auftreten langer Fahrgastwechselzeiten erforderlich	nicht erforderlich
Dynamische Fahrgastinformation	erforderlich	nicht erforderlich	nicht erforderlich
Mindestanforderungen an alle Haltestellen (kurzfristig zu realisieren): - Haltestellenschild inkl. Fahr- und Netzplanausgang - Abfallbehälter			

Tab. 15 Qualitätsanforderungen an Haltestellen entsprechend ihrer Bedeutung

Bus-Bevorrechtigung

Im gesamten Stadtbusliniennetz sind regelmäßig Möglichkeiten zu prüfen, u.a. durch die Einrichtung von Bus-Bevorrechtigungen an den Lichtsignalanlagen attraktivere Reisezeiten zu realisieren und die Fahrplanstabilität zu erhöhen. Bereits jetzt ermöglicht die Fahrzeugausstattung der OVPS eine Beeinflussung der Steuerungen.

⁶¹ Vgl. Festlegung 7-2 aus der Ergänzung des Nahverkehrsplan für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge von April 2009.

5.3.3.2 Haltepunkt Pirna-Altstadt

In der Vergangenheit gab es immer wieder Überlegungen, die Erreichbarkeit der Pirnaer Altstadt durch die Errichtung eines S-Bahn-Haltespunktes auf Höhe der Badergasse zu steigern.

Die qualitative Prüfung dieser Baumaßnahme ergab, dass der verkehrliche Nutzen die Errichtung eines Haltepunktes nicht rechtfertigt. Daher ist zur Erschließung der Altstadt die kurzfristige (Wieder-) Einrichtung der Citybus-Linie anzustreben.

Sollte es zum Bau einer Schienen-Neubaustrecke Dresden – Prag und damit zur verkehrlichen Entlastung der Bahnstrecke Dresden – Schöna kommen, ist die Errichtung eines Haltepunktes Pirna-Altstadt erneut zu prüfen. Diese Maßnahme verbleibt somit **als Vision** im VEP.

Die detaillierten Ausführungen zum Haltepunkt sind in **Anlage 6** ersichtlich.

5.3.3.3 Citybus-Linie

Vom 25.11. bis 23.12.2011 wurde durch die OVPS, unterstützt durch das Citymanagement Pirna und die Stadtverwaltung, eine Citybus-Linie mit Namen „Stadtstreicher“ für eine Testphase ins Leben gerufen. Ziel der Testphase im Rahmen des Projektes *Elektromobilität* war die Ermittlung der tatsächlichen Nachfrage. Der eingesetzte Diesel-Midibus bediente den Linienweg täglich im 30-min-Takt von 8 Uhr bis 19:30 Uhr und konnte zu einem symbolischen Preis (Tageskarte 1 €, ermäßigt 0,70 €) oder mit einem gültigen Parkhaus- oder VVO-Ticket genutzt werden. Eine Verknüpfung zur S-Bahn am Bahnhof Pirna war nicht vorgesehen.

Bild 36 zeigt den Linienweg des „Stadtstreicher“.



Bild 36: Linienführung des „Stadtstreicher“ 2011

Trotz des dichten Taktes mit 23 Fahrten pro Tag, des touristischen Angebotes (zeitgleich lief der Pirnaer Weihnachtsmarkt) und des niedrigen Fahrpreises fiel die Nutzung der Buslinie gering aus:

lediglich zwischen 39 und 123, in der Regel ca. 70, Fahrgäste pro Tag nutzten den Bus während der 25-tägigen Testphase⁶².

Dennoch soll die Einführung einer Citybus-Linie weiter verfolgt werden, da für die vorliegende Erschließungslücke in der Altstadt auf Grund der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte ein hoher Bedarf besteht (vgl. **Kapitel 4.3.2**), welcher durch die für die Innenstadt beabsichtigte Steigerung der Einwohnerzahl entsprechend des Leitszenarios (vgl. **Kapitel 5.2.1**) weiter steigen wird.

Aus der Testphase sind der 30-Minuten-Takt und der Linienweg (mit Ergänzung eines Haltes am ZOB) zu übernehmen. Es entfällt der Halt am Westende der Gartenstraße. Unter Ansatz der Umlaufzeit aus der Testphase (20 Minuten) wird bei einem Halt am ZOB von einer Umlaufzeit von 24 Minuten ausgegangen. Daraus resultiert, dass bei Anwendung des 30-Minuten-Taktes ein Fahrzeug für den Betrieb der Linie ausreicht.

Die geplante Linienführung ist in **Bild 37** ersichtlich.



Bild 37: Linienführung Citybus und Stadtbushverkehre (Planung)

Mit dem Halt am ZOB ist nicht nur die Verknüpfung mit dem Stadtbush- und Regionalbus-, sondern auch mit dem SPNV-Angebot gegeben. Damit wird die Attraktivität der Citybus-Linie auch für Fahrgäste der sächsischen Dampfschiffahrt gesteigert, welche mit der S-Bahn oder mit dem Pkw (unter Nutzung des P+R-Platzes am ZOB) anreisen. Eine entsprechende MIV-Beschil-

⁶² Quelle: Auswertung der TU Dresden.

	<p>derung zum P+R-Platz, Fußgänger-Wegweisung am Bahnhof sowie Marketing in Kooperation mit dem VVO ist vorzusehen.</p> <p>Der Einsatz eines Elektro-Midibusses erhöht durch die Minimierung der Fahrgeräusche und Abgasemissionen die Akzeptanz unter den Anwohnern. Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Restriktionen für den MIV in der Altstadt (vgl. Kapitel 5.3.1) wird damit die Aufenthalts- und Wohnqualität sowohl in der Altstadt als auch in der umliegenden Innenstadt weiter erhöht.</p> <p>Wie in der Testphase praktiziert, sollen VVO-Tickets anerkannt werden. Die Citybus-Linie ist in die Fahrplaninformation des VVO zu integrieren.</p> <p>Im Rahmen der durch die Bundesregierung eingeleiteten Förderung der Elektromobilität ergeben sich ggf. Möglichkeiten zur anteiligen Finanzierung der Citybus-Linie über Fördermittel.</p>
Drittnutzerfinanzierung	<p>Mit Hilfe eines Modells zur Drittnutzerfinanzierung, d.h. der Beteiligung aller, die einen Nutzen aus dem Betrieb der Citybus-Linie haben (Arbeitgeber, Einzelhändler, Veranstalter, Haus- und Grundstückseigentümer, die öffentliche Hand) können weitere Gelder akquiriert werden. Die Akquise von Sponsoren, deren Werbung auf dem Fahrzeug angebracht wird, runden schließlich das Finanzierungsmodell ab.</p> <p>Im Rahmen weiterer Untersuchungen ist</p> <ul style="list-style-type: none">■ das Nutzerpotenzial,■ die Betriebs- und Investitionsaufwendungen,■ der wirtschaftliche Nutzen für die Altstadt von Pirna,■ Fördermöglichkeiten und■ das Finanzierungsmodell einschließlich Drittnutzerfinanzierung <p>für die Citybus-Linie zu ermitteln. Ebenso soll zum Erfahrungsaustausch der Kontakt zu Betreibern vergleichbarer Linienmodelle gesucht werden.</p>
	<p>5.3.3.4 Elb-Fähren</p> <p>Das Angebot der Personenfähre zwischen Copitz und der Altstadt soll erhalten werden, da sie gegenüber der Stadtbrücke eine attraktive Direktverbindung für Fußgänger darstellt.</p> <p>Auch die Elbfähre Birkwitz – Heidenau ist zu erhalten, da sowohl für den MIV als auch für den Rad- und Fußgängerverkehr keine Alternativen zur Querung der Elbe in zumutbarer Entfernung⁶³ bestehen.</p> <p>Alle Maßnahmen des ÖPNV sind in Anlage 4 aufgelistet.</p>
	<p>5.3.4 Fahrradverkehr</p>
	<p>5.3.4.1 Radroutennetz</p>
Radroutenzielnetz	<p>Als Grundlage für die Erarbeitung, Abarbeitung und Fortschreibung einer Prioritätenliste für Investitionen auf Basis des kommunalen Radverkehrskonzeptes soll zukünftig ein Netz aus Radrouten im Stadtgebiet Pinnas dienen.</p>

⁶³ Die nächsten Möglichkeiten zur Überquerung der Elbe befinden sich im Abstand von rund 3,8 km sowohl elbaufwärts als auch elbabwärts von der Elbfähre.

Zur Ermittlung der relevanten Netzelemente wurden im Stadtgebiet die für den Radverkehr bedeutenden Quellen und Ziele

- Schulen,
- größere Arbeitgeber,
- Konzentration von Handelsflächen,
- Freizeiteinrichtungen,
- Verwaltungseinrichtungen sowie
- Wohngebiete,

verortet und über ein Luftliniennetz miteinander verknüpft. Dieses Luftliniennetz wurde auf die umliegenden Gemeinden erweitert. Auf Basis der Luftlinienentfernung zwischen den Quellen und Zielen wurden die Verbindungen als „relevant“ oder „nicht relevant“ eingestuft und die dazugehörige Aktivitätenfolge bewertet. Das Ergebnis ist eine Matrix, welche die Verbindung zwischen den Quell- und den Zielbereichen gewichtet beinhaltet.

Anschließend wurden mit Hilfe eines Routenwahlmodells die genannten Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz der Stadt Pirna umgelegt und die daraus resultierende „Bedeutung“ auf den einzelnen Streckenabschnitten in den Funktionsstufen

- Hauptroute,
- Nebenroute und
- Erschließungsroute

zusammengefasst.

Radfernwege (D-Routen, Stufe „SNR I“) und regionale Hauptradrouten (Stufe „SNR II“) besitzen überregionale Bedeutung sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Radtourismus. Daher werden Streckenabschnitte, auf denen diese Routen liegen, der Funktionsstufe „Hauptroute“ zugeordnet.

Das Ergebnis ist ein über das gesamte Stadtgebiet geschlossenes Radrouten-Zielnetz, welches in **Abbildung 25** und **Abbildung 26** im Anhang dargestellt ist.

Mindeststandards

In Anlehnung an das Radverkehrskonzept Sachsen ergeben sich aus der Zuordnung der Radverkehrsanlage zu der jeweiligen Routenfunktion Mindestanforderungen an die Art der Führung gemäß **Tab. 16**.

Routen- funktion	Hauptrouuten, Radfernwege und regionale Hauptradrouten	Nebenrouuten	Erschließungsrouuten
Führungsform			
Radweg	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich
Radfahrstreifen	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich
Schutzstreifen	bedingt geeignet	gut geeignet	gut geeignet
gemeinsamer Geh-/ Radweg	ungeeignet	bedingt geeignet (in Abh. vom FG-Aufkommen)	gut geeignet
Gehweg „Radfahrer frei“	ungeeignet	ungeeignet	bedingt geeignet
Fußgängerzone „Radfahrer frei“	ungeeignet	ungeeignet	bedingt geeignet
Geschwindigkeits- beschränkung (≤30 km/h)	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet
Mischverkehr bei geringem SV-Anteil	bedingt geeignet (bis DTV 5.000 und Tempo 30)	gut geeignet (bis DTV 5.000 und Tempo 30)	gut geeignet (bis DTV 5.000 und Tempo 30)

Tab. 16: Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen gemäß ihrer Routenfunktion

Durch die Zuordnung zur Routenfunktion sind ebenso die Prioritäten für die Realisierung einzelner Radwegeabschnitte abzuleiten: vorrangig ist die Herstellung eines geschlossenen Hauptradroutennetzes mit lückenloser Beschilderung anzustreben. Hierzu zählt auch eine richtlinienkonforme Führung an Knotenpunkten und an Querungsstellen über die Straßen. Damit wird in einem ersten Schritt die großräumige Erschließung des Stadtgebietes für den Radverkehr erreicht. Ergänzend dazu erfolgt die kleinräumige Erschließung durch die Herstellung der Neben- und Erschließungsrouuten.

Aus der räumlichen Überlagerung des Zielnetzes mit dem vorhandenen Radwegeausbau können Lücken im Radwegenetz verortet werden. Die erforderlichen Lückenschlüsse im kommunalen Radwegenetz und deren Umsetzungspriorität sind in **Abbildung 27** und **Abbildung 28** im Anhang verortet.

Als Beispiel für die Anwendung der Qualitätsanforderungen auf das Radwegenetz kann die Maxim-Gorki-Straße herangezogen werden. In **Anlage 7** ist eine Beschreibung ersichtlich, wie die erforderliche Radverkehrsanlage aus der Routenfunktion, die dem Straßenzug zugeordnet wurde, abgeleitet wird.

Eine Abweichung von den Qualitätsanforderungen ist innerhalb des Altstadtbereichs erforderlich. Die direkte Verbindung zwischen Breite Straße und Brückenstraße besitzt eine hohe Bedeutung für den Radverkehr und wird daher als Hauptroute eingestuft. Da die Grohmannstraße als Alternative zur Fußgängerzone Dohnaische Straße auf Grund des verfügbaren Straßenraumes nicht durch den Radverkehr in beide Richtungen befahren werden kann, muss die Fußgängerzone in Nord-Süd-Richtung für den Radverkehr nutzbar

bleiben. In entgegengesetzter Richtung ist der Radverkehr jedoch durch bauliche Maßnahmen über die Grohmannstraße zu führen.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt durch bauliche Anpassungen die Befahrbarkeit der Grohmannstraße in Nord-Süd-Richtung möglich werden, ist die Sperrung der Dohnaische Straße für den Radverkehr erneut zu prüfen. Bis dahin ist die Einhaltung des zulässigen Abstands vom Gebäude für die Aufsteller und Auslagen der Einzelhändler vom Ordnungsdienst der Stadt durchzusetzen. Damit soll die nutzbare Gehwegbreite in der Fußgängerzone möglichst hoch gehalten werden. Weitere Einschränkungen der verfügbaren Gehwegbreite sind zu vermeiden.

Generell sind alle bestehenden Radverkehrsanlagen regelmäßig auf Richtlinienkonformität hinsichtlich Breite und Führungsform sowie auf eine geeignete Oberflächenbefestigung zu überprüfen und gegebenenfalls baulich anzupassen.

Freigabe von Einbahnstraßen

Die bereits begonnene Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung im Innenstadtbereich soll nach dem erfolgreichen Abschluss der Testphase auf weitere Straßenzüge und Stadtviertel ausgedehnt werden. Auf Basis der Forderungen der VwV—StVO und der RAST06 (u.a. Vorhandensein einer ausreichenden Begegnungsbreite, Übersichtlichkeit, Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h) sind alle Einbahnstraßen daraufhin zu überprüfen, ob eine Freigabe erfolgen kann. Damit können dem Radverkehr kürzeste Routen auf der Ebene der Erschließungsrouten zur Verfügung gestellt werden, was zur Attraktivitätssteigerung beiträgt. Davon ausgenommen sollen Einbahnstraßen sein, die Teil des Linienbusnetzes⁶⁴ sind.

Anbindung an Radfernwege

Die Attraktivität der Stadt Pirna für den Radtourismus ist insbesondere dadurch zu stärken, dass im Stadtgebiet verlaufende Radfernwege des SachsenNetzRad in Zusammenarbeit mit dem Landkreis auf die erforderliche Ausbau- und Beschilderungsqualität gebracht werden. Bestehende Radverkehrsanlagen auf diesen Routen sind prioritär zu warten und ggfs. auszubessern. Besondere Bedeutung hat hierbei der Elbradweg und dessen Anbindung an die Altstadt Pirnas.

Auf linkselbischer Seite ist die Anbindung des Elberadweges bereits baulich und durch entsprechende Beschilderung gegeben. Hier ist die Aufmerksamkeit der Radtouristen auf die sanierte Altstadt weiter zu erhöhen, indem im Bereich des Elbeparkplatz verschließbare Fahrradboxen installiert werden, in denen kostenfrei Fahrräder inklusive Gepäck wettergeschützt untergebracht werden können.

Des Weiteren ist die Anbindung des Bahnhof Pirna an den Elbradweg durch den Bau einer Rampe am östlichen Ende des P+R-Platzes, die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche auf der Straße „Am Elbufer“ und eine entsprechend durchgängige Beschilderung zu verbessern.

Die Nutzer der rechtselbischen Elbradweg-Route werden bislang nur unzureichend durch entsprechende Wegeführung oder

⁶⁴ Eine Ausnahme bildet hierbei der Verlauf der Citybus-Linie, für welche auf Grund der geringen Fahrzeuggröße und der vorgesehenen Fahrtenhäufigkeit (30-min-Takt) Radverkehr im Gegenverkehr von Einbahnstraßen zugelassen werden kann.

Vision Bahnradweg

Beschilderung auf die Altstadt Pirnas aufmerksam gemacht. Derzeit werden Radfahrer nur aus Richtung Wehlen kommend ab der Fährstraße indirekt auf die Stadtbrücke Richtung Altstadt geleitet. Hier ist Abhilfe zu schaffen, indem ab der Einmündung der Rudolf-Renner-Straße in die Pratzschwitzer Straße eine lückenlose Beschilderung zur Altstadt eingerichtet wird.

In der Vergangenheit wurde häufig die Nutzung des ehemaligen Bahndammes parallel zur Gottleuba und zur Rottwerndorfer Straße als Radweg diskutiert. Der Inhaber der Grundstücke, die DB Netz AG, knüpft Bedingungen an den Kauf der Flächen durch die Stadt, welche die kurzfristige Realisierung dieses Vorhabens nicht möglich machen. Zusätzlich wird mit einem hohen Investitions- und Unterhaltungsaufwand gerechnet. Daher ist die kurzfristige Herstellung einer Radverkehrsanlage im Straßenraum der Rottwerndorfer Straße bis Neundorf prioritär zu verfolgen.

Für den Fall, dass es zu einem späteren Zeitpunkt zu einer Einigung zwischen Stadt und Grundstückseigentümer kommt, verbleibt diese Maßnahme **als Vision** im VEP, da sie vor allem für den Radtourismus eine interessante Alternative zum straßenbegleitenden Radweg darstellt.

5.3.4.2 Entschärfung von Gefahrenpunkten

Neben einem dichten und geschlossenen Radwegenetz ist durch die Entschärfung von Gefahrenstellen die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen und damit zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs beizutragen.

Insbesondere an folgenden Punkten im Radwegenetz der Stadt Pirna sind durch geeignete Maßnahmen (z.B. Schaffung ausreichender Sichtfenster, Anpassung der Markierung, Herstellung richtlinienkonformer Rad- und Gehwege, Verringerung der zulässigen MIV-Geschwindigkeit etc.) die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern:

- Knotenpunkt Kastanienallee/Lindenallee in Graupa,
- Ein- und Ausfahrt des Pirnaer Einkaufszentrums (PEZ) an der Rottwerndorfer Straße,
- Knotenpunkt Äußere Pillnitzer Straße/Basteistraße/Radeberger Straße („Wesenitzknoten“),
- Rudolf-Renner-Straße an der Einmündung der Pillnitzer Straße.

5.3.4.3 Radabstellanlagen und Verknüpfung MIV – Radverkehr

Zukünftige Stellplatzzahl

Im Hinblick auf die Zahl der vorhandenen Stellplätze für den Radverkehr besteht augenscheinlich derzeit kein Mehrbedarf.

Auf Grund der beabsichtigten weiteren Attraktivitätssteigerung sowohl des Radverkehrs als auch des ÖPNV/SPNV durch die in den vorstehenden Kapiteln beschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass in Zukunft die Nachfrage nach dezentral angeordneten Radabstellplätzen an wichtigen Zielen (z.B. Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel, Verwaltung etc.), aber auch an Haltestellen des ÖPNV und SPNV steigen wird. Aus der steigenden Zahl der Ein- und Aussteiger am Bahnhof Pirna kann geschlossen werden, dass vor allem hier der Bedarf weiter steigen wird. Die Zahl der überdachten Abstellplätze am Bahnhof Pirna ist daher entsprechend der Nachfrageentwicklung unter Gewährleistung der Übersichtlichkeit der Anlage zu erhöhen.

Für Verwaltungsgebäude und kommunale Einrichtungen (z.B. Bibliotheksgebäude) ist der Bedarf regelmäßig zu erheben und die Zahl der Stellplätze ggfs. anzupassen.

Einführung eines Standards

Hinsichtlich der notwendigen Ausstattungselemente an öffentlichen Radabstellplätzen ist stadtübergreifend ein einheitlicher Standard anzustreben. Der weitere Einsatz des Modells „Beta“ (wie bei den kommunalen Abstellanlagen weitestgehend geschehen) ist hierbei ein erster Ansatz. Die Ausweitung des Standards auf private Abstellanlagen im öffentlichen Raum (z.B. vor Geschäften, Arztpraxen etc.) unter Einbeziehung des Citymanagements soll ebenfalls Ziel der Bemühungen der Stadt Pirna sein.

Die vorhandenen und zukünftigen Radabstellanlagen sind dazu in drei Kategorien mit unterschiedlichen Qualitäts- und Ausstattungsanforderungen gemäß **Tab. 17** einzuteilen.

Kategorie	A	B	C
	<ul style="list-style-type: none"> - Zentrale Bahnhöfe (z.B. Bahnhof und ZOB) - Ausgangspunkte für Stadtrundgänge von Radtouristen 	<ul style="list-style-type: none"> - Schulen - Ausbildungsstätten - ÖV-Haltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen (z.B. Hst. Breite Straße) 	<ul style="list-style-type: none"> - Freizeiteinrichtungen - Veranstaltungsstätten - Einzelhandel - Dienstleistungsgewerbe - öffentliche Gebäude
Anforderungen an			
Beleuchtung	erhöhte Anforderung	Mindestausleuchtung erforderlich	Mindestausleuchtung erforderlich
Wetterschutz	erhöhte Anforderung	erforderlich	nicht erforderlich
Integration in die Radwegweisung	erforderlich	nicht erforderlich	nicht erforderlich
Flächen für Sonderformen, Zubehör und Services (z.B. Lademöglichkeit für E-Bikes oder Reparaturwerkstatt)	ist anzustreben	nicht erforderlich	nicht erforderlich
Mindestanforderungen an alle Radabstellanlagen: <ul style="list-style-type: none"> - Standsicherheit (ausreichende Befestigung des Untergrundes, Entwässerung) - Diebstahlschutz (Anschliebmöglichkeit für den Fahrradrahmen) - gute Zugänglichkeit (ausreichende Abstände zwischen den Haltern und zu anderen Begrenzungen) - Ermöglichen eines sicheren Betriebs und einfacher Reinigung, u.a.: <ul style="list-style-type: none"> - keine Verletzungsgefahren durch scharfe Kanten oder zu geringe Höhe der Überdachung - ausreichender Sicherheitsabstand zu angrenzenden Verkehrsanlagen - Standort: <ul style="list-style-type: none"> - kurze Wege zwischen Abstellanlage und Ziel (z.B. Geschäft, Bahnsteig, Schuleingang) - gute Erreichbarkeit durch Anbindung an das Radwegenetz 			

Tab. 17: Qualitätsanforderungen an Radabstellanlagen entsprechend ihrer Bedeutung

Zunächst sind die vorhandenen Abstellanlagen hinsichtlich ihrer Ausstattungsmerkmale auf Konformität zu den aufgeführten Qualitätsanforderungen zu überprüfen und ggfs. Anpassungen vorzunehmen.

Abstellanlagen für Touristen

Die Lage Pirnas als Tor zur Sächsischen Schweiz und am Elberadweg birgt ein hohes Potenzial für den Ausbau des Fahrradtourismus in der Stadt.

Der Bahnhof Pirna als Ausgangspunkt für Tagestouren hat nicht nur für Ausflügler, die mit dem SPNV anreisen, eine hohe Bedeutung. Auch bietet er durch seine Lage auf dem Weg von der

A 17 zum Elbradweg eine gute Möglichkeit, als Schnittstelle zwischen MIV und Radtour genutzt zu werden. Aus diesem Grund sind die folgenden Maßnahmen am Bahnhof Pirna vorzunehmen:

- Aufbau einer Fahrradstation mit folgenden Angeboten: Ladestation für E-Bikes, Werkstattservice, Fahrradverleih entweder auf dem Bahnhofsvorplatz oder im Bahnhofsgebäude (abgeleitet aus der Zuordnung der Abstellanlage am Bahnhof zur Kategorie A),
- Verbesserung der Anbindung des Bahnhof Pirna an den Elbradweg,
- Vorhalten und Reservierung einer ausreichenden Zahl von Pkw-Stellplätzen in der zu erweiternden P+R-Anlage (**vgl. Kapitel 5.3.2.1**), die auch für die Nutzung durch Pkw mit Heck- und/oder Dachfahrradträgern geeignet sind,
- entsprechende Beschilderung von der Anschlussstelle Pirna (BAB A 17) aus.

Ebenfalls hohe Bedeutung fällt der Errichtung kostenlos nutzbarer Gepäckboxen vorzugsweise an den vorhandenen (z.B. am Elbeparkplatz) bzw. noch zu errichtenden Abstellanlagen zu. Weitere Serviceangebote (Ladestation für E-Bikes, Werkstattservice) sind am Elbeparkplatz in Zusammenarbeit mit dem Betreiber des Fahrradparkhauses bei ausreichendem Platzangebot ebenfalls einzurichten. Denkbar ist die kurzfristig realisierbare Aufstellung eines Pavillons.

Alle Einzelmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind in **Anlage 4** aufgelistet.

5.3.5 Fußgängerverkehr

Innenstadtbereich

Strukturell gesehen liegt der Schwerpunkt des Fußgängerverkehrs im Bereich der Innenstadt und dort insbesondere in der Altstadt. Auf die weitere Steigerung sowohl der Wohn- und Standortattraktivität als auch der Einkaufs- und Tourismusfunktionen dieses Gebiets ist durch geeignete Maßnahmen besonderes Augenmerk zu richten. Als grundsätzliche Maßnahmen sind zu benennen:

- Schaffung attraktiver Seitenräume an Straßen mit einer ausreichenden Anzahl an Sitzmöglichkeiten,
- Auflösung verkehrlicher Konflikte (z.B. durch die streckenweise Trennung von Fußgänger- und Radverkehr),
- Herstellung sicherer Quermöglichkeiten in ausreichender Anzahl,
- Schaffung zusammenhängender Fußgängerbereiche und durchgehender Fußgängerachsen und
- Behebung baulicher Mängel.

Dabei ist auf die Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußwegenetz größter Wert zu legen. Ziel ist hierbei, Menschen, die auf Gehhilfen angewiesen sind, die Nutzung der Fußwege zu erleichtern. Zur Erreichung der Barrierefreiheit in der Innenstadt liegt bereits ein Konzept in Form einer Masterarbeit vor⁶⁵. Die

⁶⁵ Barrierefreiheit in historischen Stadtstrukturen – Hindernis oder Bedürfnis? Masterarbeit an der TU Dresden, Karin Haufe, 16.12.2013.

darin enthaltenen Maßnahmen zur Dohnaischen Straße und zur Gartenstraße sind bei Detailplanungen zu berücksichtigen.

Als besonders problematische Bereiche für den Fußgängerverkehr und die Barrierefreiheit haben sich der Markt, der Dohnaische Platz und der Haltestellenbereich auf der Breite Straße erwiesen.

Dem Markt ist als zentralem Ort hinsichtlich seiner Aufenthaltsqualität besondere Bedeutung beizumessen. Die Befreiung des Marktes vom ruhenden und fließenden MIV, wie in **Kapitel 5.3.1** beschrieben, wird eine erhebliche Steigerung der Attraktivität nicht nur für die Außengastronomie mit sich bringen.

Der Dohnaische Platz stellt ein wichtiges Bindeglied auf der Fußwegeachse Breite Straße – Fußgängerzone dar. Zusätzlich wird seine Bedeutung für den Fußgängerverkehr im Bereich des Knotens Bahnhofstraße/Grohmannstraße/Robert-Koch-Straße bei Errichtung des geplanten Scheunenhofcenters steigen. Mit der zum Teil überbreiten Fahrgasse und seiner Unübersichtlichkeit wird der Dohnaische Platz seiner Funktion als Bindeglied derzeit nicht gerecht.

Eine Studie zur städtebaulichen Einbindung des Scheunenhofareals schlägt die Einrichtung eines sogenannten „Shared Space“ auf dem Dohnaischen Platz und die Auflösung des bestehenden Kreisverkehrs vor. Die Umsetzung des Vorschlags widerspräche der hohen Bedeutung des Platzes innerhalb des ÖPNV-Liniennetzes und würde den Abfluss des Kfz-Verkehrs aus der Tiefgarage des Scheunenhofcenters erschweren, da das Linkseinschwenken aus der Tiefgarage des Scheunenhofareals auf die Bahnhofstraße aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht zugelassen werden kann⁶⁶. Der Kreisverkehr ist daher als Knotenpunktform beizubehalten.

Bei Detailplanungen für den Dohnaischen Platz ist daher folgendes zu berücksichtigen bzw. zu prüfen:

- Verbreiterung der Fußwege im unmittelbaren Umfeld des Scheunenhofcenters,
- Beibehaltung des Kreisverkehrs (ggfs. geometrisch angepasst) am Knoten Breite Straße/Bahnhofstraße/Grohmannstraße,
- Steigerung der Übersichtlichkeit am Nordende der Breite Straße durch eine eindeutige Verkehrsführung,
- Unterstützung der Fußwegeachsen
 - Scheunenhofcenter – Dohnaische Straße,
 - Scheunenhofcenter – Gartenstraße,
 - Breite Straße Westseite – Dohnaische Straße,
 - Breite Straße Ostseite – Dohnaische Straßedurch die Verringerung der zu querenden Fahrbahnbreiten und Schaffung barrierefreier Querungsstellen,
- Führung der Radfahrer
 - in Nord-Süd-Richtung auf der Achse Dohnaische Straße – Breite Straße und

⁶⁶ Quelle: Quartier Scheunenhof in Pirna, Verkehrsplanerische Erschließungskonzeption, Ingenieurbüro Ulrich Karsch, Januar 2013.

- in Süd-Nord-Richtung auf der Achse Breite Straße – Grohmannstraße.

Die Freigabe der Fußgängerzone in der Dohnaische Straße für den Radverkehr muss beibehalten werden, solange die Grohmannstraße auf Grund der verfügbaren Straßenraumbreiten keine Möglichkeit zur Freigabe des Radverkehrs in südliche Richtung entgegen der Einbahnstraße bietet. Es existiert somit derzeit keine Alternative zur bestehenden Führung der Hauptradroute auf der Relation Brückenstraße – Breite Straße.

Restliches Stadtgebiet

Auch außerhalb des Altstadtbereiches, der Dohnaische Straße und des Dohnaischer Platz sind im gesamten Stadtgebiet die vorhandenen Gehwege und Querungsanlagen regelmäßig auf bauliche Mängel, Einhaltung der erforderlichen Nutzbreite und Barrierefreiheit zu überprüfen. Erkannte Mängel sind kurzfristig zu beheben. Besonderes Augenmerk ist auf die in der Analyse genannten Gehwege (**vgl. Kapitel 4.5**) und auf die Bereiche der Stadtviertel zu richten, die stark vom Fußgängerverkehr frequentiert werden. Befinden sich die betroffenen Gehwege in Privateigentum, ist in Zusammenarbeit mit dem Besitzer aktiv eine Lösung zu erarbeiten.

Es ist zu prüfen, inwiefern die in der Analyse benannten Lücken im Fußwegenetz durch den Bau von Gehwegen geschlossen werden können. In zentralen Bereichen von Stadtvierteln mit hohem Fußgänger-Aufkommen sind durchgehende barrierefreie Achsen zu schaffen.

Dabei sind die Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) hinsichtlich der erforderlichen Gehwegbreite zu beachten. Zeigen sich einzelne Vorhaben auf Grund der verfügbaren Straßenraumbreite als nicht realisierbar, ist die Ergreifung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen auf den Straßenzügen erforderlich (Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung < 30 km/h und/oder bauliche Fahrbahneinengungen).

Innerhalb der Wohngebiete ist zur Erhöhung der Wohnumfeldattraktivität und Steigerung der Sicherheit die Anordnung von Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigten Bereichen **gemäß Kapitel 5.3.1** zu prüfen. Werden häufige Verstöße gegen die zulässigen Geschwindigkeiten festgestellt, ist durch geeignete bauliche Maßnahmen (z.B. Fahrbahneinengung oder -verschwenkung) Abhilfe zu schaffen.

Zur Festlegung der erforderlichen Gehwegbreiten und der Maßnahmen im Querverkehr sind das vorhandene Kfz-Verkehrsaufkommen sowie das Fußgängeraufkommen zu ermitteln. Straßenzüge mit hohem Pkw- und Fußgänger-Aufkommen (auch im Querverkehr) sind prioritär zu betrachten, da hier das Konfliktpotenzial am höchsten ist. Hierbei zeigt sich bereits jetzt ein erhöhter Querungsbedarf an folgenden Stellen:

- auf der Rudolf-Renner-Straße auf Höhe des Herder-Gymnasiums,
- auf der Hauptstraße in Höhe Niederleite sowie
- auf der Schandauer Straße auf Höhe der „Schafttreppe“.

Im Rahmen des Monitorings ist für diese Stellen die Anlage einer Querungsanlage zu prüfen.

Vision Personenaufzug

Generell sind die genannten Empfehlungen (EFA) bei der Schaffung von Querungshilfen und bei der Bewertung aller vorhandenen Querungsanlagen auf ihre Eignung anzuwenden.

Zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen der Altstadt Pirnas und der Schlossanlage Sonnenstein wurden in der Vergangenheit mehrere technische Lösungen diskutiert. Im Rahmen einer Diplomarbeit an der TU Dresden wurde hierzu die Realisierbarkeit eines oder mehrerer Aufzüge zwischen dem Schlosshof und der Oberen Burgstraße untersucht.⁶⁷ Die darin enthaltene Kostenschätzung ermittelte ein Investitionsvolumen von rund 1,3 Mio. € und jährliche Betriebskosten in Höhe von rund 29.000 €.

Als generelle **Vorteile** einer Errichtung einer Aufstiegshilfe sind zu benennen:

- Ausdehnung des touristisch interessanten Bereiches vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen von der Altstadt zum Schloss Sonnenstein und umgekehrt,
- Erweiterung der Sehenswürdigkeiten um eine Attraktion,
- Vereinfachung der Fußwegeverbindung zwischen Altstadt und dem Schlossgelände Sonnenstein für den Alltags-Fußgängerverkehr und
- Steigerung der Bedeutung von Parkierungseinrichtungen auf dem Schlossgelände Sonnenstein für die Altstadt.

Dem gegenüber stehen die folgenden **Nachteile** eines Aufzug- oder Seilbahnbaus:

- hohe Investitions- und Unterhaltungskosten, die einem geringen Einnahmepotenzial gegenüberstehen,
- Vorhandensein von Negativbeispielen hinsichtlich Verfügbarkeit und Sicherheit.

Sollte der Bau einer Aufzugs- oder Seilbahnanlage durch die Stadt selbst oder durch einen Investor in Erwägung gezogen werden, sind zuvor die genannten Vor- und Nachteile genau abzuwägen. Die Aufstiegshilfe verbleibt daher lediglich **als Vision** im VEP.

Alle für den Fußgängerverkehr benannten Maßnahmen sind in **Anlage 4** aufgeführt.

5.4 Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept beinhaltet Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens der Bewohner und Besucher Pirnas, die über die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes hinausgehen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen verfolgt das Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse zu sichern und zugleich die Luftschadstoff- und die Lärm-Belastungen durch den motorisierten Verkehr zu minimieren.

Maßnahmen für Bedienstete

Der Stadtverwaltung selbst kommt im Hinblick auf die Verkehrsmittelnutzung eine Vorbildfunktion zu. Durch die folgenden Maßnahmen ist daher die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch Verwaltungsangestellte und Beschäftigte der Stadtöchter (u.a. der Stadtwerke Pirna) zu steigern:

⁶⁷ Entwurf einer Aufstiegsanlage zum Schloss Sonnenstein in Pirna, Diplomarbeit von Andreas Krohn an der TU Dresden vom März 2010.

- Einführung von Job-Tickets in Zusammenarbeit mit dem VVO,
 - Bereitstellung von übertragbaren Zeitkarten für Dienstfahrten,
 - Unterbindung der Nutzung von Sonderparkausweisen außerhalb von Dienstfahrten,
 - Anschaffung von E-Bikes und Diensträdern für kürzere Dienstfahrten (bereits z.T. geschehen),
 - Schaffung diebstahlsicherer und wettergeschützter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder,
 - Anpassung der Dienstanweisungen für Dienstreisen.
- Angebote an die Bevölkerung** Im Alltags- und Freizeitverkehr sind für die Bevölkerung Pirnas sowie für Besucher Anreize zu schaffen, den eigenen Pkw vor allem bei innerstädtischen Fahrten nicht zu nutzen. Dafür sind die folgenden Maßnahmen geeignet:
- Kooperation von Veranstaltern mit der OVPS zur Bereitstellung eines zusätzlichen Fahrtenangebotes bei gleichzeitiger Einführung von sog. „Kombitickets“ (Nutzung des ÖPNV mit der Eintrittskarte vor und nach der Veranstaltung),
 - Einführung eines Monitoringsystems zur regelmäßigen Prüfung der vorhandenen Infrastruktur und Beschilderungssysteme für die einzelnen Verkehrsmittel (wie im Verkehrskonzept beschrieben) unter Einbindung der Hinweise aus der Bevölkerung,
 - Aufgreifen technischer Trends und wissenschaftlicher sowie gesellschaftlicher Entwicklungen u.a. durch
 - Unterstützung von Anbietern kontaktfreier bargeldloser Bezahlungsmöglichkeiten, die verkehrsträgerübergreifend im Umweltverbund genutzt werden können: für CarSharing-Fahrzeuge, Leihfahrräder und für den ÖPNV,
 - Anwerben von Leihfahrrad-Anbietern (z.B. Call a Bike der Deutschen Bahn) in Kooperation mit dem Betreiber des Fahrradparkhauses,
 - Anwerben von CarSharing-Anbietern und Bereitstellung kommunaler Flächen (vor allem in der Innenstadt, in Copitz und in Sonnenstein),
 - Schaffung von Stellplätzen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge und E-Bikes.
- Neben der Bereitstellung der nötigen Infrastruktur ist eine vollumfassende Information aller Bevölkerungsschichten und der Besucher Pirnas zum Angebot (auch inter- und multimodaler) Mobilität in Pirna anzustreben. Dazu ist das Stadt- mit dem Mobilitätsmarketing zu verknüpfen und u.a. durch folgende Maßnahmen zu erweitern:
- Einführung regelmäßiger Informationsveranstaltungen in Schulen, Betrieben und öffentlichen Einrichtungen,
 - Durchführung von Aktionstagen mit Bezug zur Mobilität (z.B. Organisation eines „Radlersonntags“ in der Innenstadt),
 - aktives Informationsmanagement zur Durchführung und zu Hintergründen vonverkehrsorganisatorischen Maßnahmen (z.B. zur geplanten Änderung der Stellplatzbewirtschaftung in der Innenstadt, in Sonnenstein und Copitz),
 - Bereitstellung umfangreicher Mobilitätsinformationen für (potenzielle) Neubürger der Stadt, z.B. durch Zusatzinformationen zur ÖPNV-Erreichbarkeit einzelner Baustandorte,

	<ul style="list-style-type: none">■ umfangreiche Information der Touristen und Besucher in Zusammenarbeit mit Veranstaltern, Gastronomen und Betreibern von Unterkünften. <p>Dabei spielen nicht nur Printmedien (Zeitung oder Flyer) eine Rolle. Der barrierefreien und übersichtlichen Bereitstellung der Informationen im Internet ist erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.</p>
Stadt der kurzen Wege	<p>Die Notwendigkeit, Wege zur Versorgung motorisiert durchzuführen, hängt wesentlich von der vorhandenen Siedlungsstruktur und von der Verfügbarkeit des ÖPNV ab. Da ein überall und jederzeit zur Verfügung stehender ÖPNV nicht realistisch (weil nicht finanzierbar) ist, muss durch geeignete Maßnahmen einer weiteren Zersiedelung im Stadtgebiet von Pirna entgegengewirkt werden. Eine kompaktere Siedlungsstruktur vor allem im Bereich der Innenstadt ist gegenüber einer weiteren Ausdehnung des Siedlungsgebietes vorzuziehen (Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“). Als Maßnahmen kommen hierfür in Frage:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Vermeidung von weiteren Wohnungsbau- und Einzelhandelsflächen in Stadtrandlage,■ Attraktivierung innenstadtnaher Wohnungsstandorte durch<ul style="list-style-type: none">○ Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen mittels<ul style="list-style-type: none">▪ Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrskonzeptes und▪ Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärmes,○ Verbesserung des Hochwasserschutzes der Innenstadt,○ Befreiung von der Stellplatzpflicht im Innenstadtbereich nach entsprechender Änderung der sächsischen Bauordnung⁶⁸,○ aktive Bewerbung innenstadtnahen Wohnens durch die Stadt.
Mobilitätsbeauftragter	<p>Das Mobilitätskonzept wird schließlich durch die Benennung eines „Mobilitätsbeauftragten“ oder Schaffung einer entsprechenden Stelle innerhalb der Stadtverwaltung abgerundet. Ihm kommt eine wichtige Funktion zur Erreichung der gesteckten Ziele zu. Zu den Hauptaufgaben des Beauftragten sollen gehören:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Einrichtung und zentrale Kontrolle des verkehrsmittelübergreifenden Monitoringsystems,■ Koordinierung und Kontrolle der Ausführung der im Verkehrskonzept aufgeführten Maßnahmen,■ Informationsmanagement in Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Pirna,■ Vertretung der Thematik Mobilität in der Bauleitplanung und bei Planungen Dritter. <p>Eine Übersicht über die Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsmittelwahlverhaltens ist in Anlage 4 ersichtlich.</p>

⁶⁸ Der Koalitionsvertrag zwischen den sächsischen Landtagsfraktionen der CDU und SPD beinhaltet das Vorhaben, die sächsische Bauordnung dahingehend zu ändern, dass die Entscheidungshoheit über die Stellplatzpflicht an die Kommunen übergeht.

5.5 Maßnahmenbewertung und Prioritätenreihung

Im Verkehrskonzept und im Mobilitätskonzept (vgl. **Kapitel 5.3 und 5.4**) wurden Maßnahmen entwickelt, welche dazu beitragen sollen, die in den Aktionsfeldern

- Motorisierter Individualverkehr,
- Ruhender Verkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr und
- Verkehrsmittelwahl

festgestellten Defizite (vgl. **Kapitel 4**) zu beseitigen. Diese Maßnahmen sind hinsichtlich ihres Beitrags zur Zielerreichung zu bewerten und zu priorisieren. Dazu wurde eine vereinfachte Nutzwertanalyse durchgeführt. Grundlage für die Bewertung der einzelnen Maßnahmen bilden die in den Leitlinien zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems definierten Ziele (vgl. **Kapitel 3**). Maßnahmen, die in einem engen inhaltlichen bzw. räumlichen Zusammenhang stehen, wurden für die Bewertung zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst.

Für jede Maßnahme bzw. für jedes Maßnahmenbündel wurde qualitativ bewertet, welche Wirkung es in Bezug auf die Erreichung der einzelnen Ziele hat. Ein positiver Nutzwertpunkt wurde vergeben, wenn eine Maßnahme signifikant zur Erreichung eines Ziels beiträgt. Ein negativer Nutzwertpunkt wurde vergeben, wenn von einer Maßnahme eine Wirkung erwartet wird, die dem Ziel widerspricht. Keine (null) Nutzwertpunkte wurden vergeben, wenn die Maßnahme keine oder nur eine geringfügige Wirkung auf ein Ziel hat. Um die besondere Bedeutung der Zielfelder Mobilitätsteilhabe, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit angemessen berücksichtigen zu können, wurden innerhalb eines jeden Aktionsfeldes den Maßnahmen Zusatzpunkte vergeben, die einen besonders großen Nutzen generieren.

Der Beitrag zur Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen ergibt sich aus der Summe der erreichten Nutzwertpunkte einschließlich der Zusatzpunkte aus den Zielfeldern Mobilitätsteilhabe, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit. Der Zielerreichungsgrad (Summe der Nutzwertpunkte) wurde schließlich in die Kategorien „sehr hoch“, „hoch“ und „mittel“ unterteilt. Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Kategorien erfolgte an Hand der erreichten Nutzwertpunkte. Dabei wurden die folgenden Grenzen berücksichtigt:

- Kategorie „mittel“: bis einschließlich 6 Nutzwertpunkte,
- Kategorie „hoch“: ab 7 bis einschließlich 10 Nutzwertpunkte,
- Kategorie „sehr hoch“: ab 11 Nutzwertpunkte.

Die Summe der erreichten Nutzwertpunkte bildet gleichzeitig die Grundlage für die Priorisierung.

In der **Anlage 8** sind die Details der Maßnahmenbewertung in einer Übersicht dargestellt.

6 Handlungskonzept 2030

Entsprechend der Kategorisierung der Maßnahmen bei der Bewertung wurde in einem anschließenden Arbeitsschritt die Priorität der Maßnahmen festgelegt. Dabei wurden alle Maßnahmen mit einem mittleren Zielerreichungsgrad dem „weiteren Bedarf“ zugeordnet. Alle Maßnahmen mit hohem Zielerreichungsgrad wurden als „prioritär“ definiert. Maßnahmen mit sehr hohem Zielerreichungsgrad wurden der Kategorie „hoch prioritär“ zugeordnet.

Eine besondere Bedeutung kommt im Aktionsfeld Verkehrsmittelwahl der Maßnahme M.06 zu, welche die Benennung eines Mobilitätsbeauftragten bzw. die Schaffung einer entsprechenden Stelle in der Stadtverwaltung vorsieht. Mit der Schaffung der Stelle eines Mobilitätsbeauftragten wird die Zielstellung verbunden, einen „Kümmerer“ zu benennen, der als zentrale Anlaufstelle für Mobilitätsfragen dient. Dem entsprechend besitzt der Mobilitätsbeauftragte in Bezug auf die Umsetzung und das Monitoring aller Maßnahmen eine Klammerfunktion. Deshalb wird die Maßnahme M.06 in den „vordringlichen Bedarf“ eingeordnet.

Weiterhin besitzt die Maßnahme R.05 eine herausragende Bedeutung, da in der Bestandsanalyse Defizite bezüglich der Verkehrssicherheit im Radverkehr festgestellt wurden. Da diese Defizite, welche einer zielkonformen Entwicklung des Radverkehrs entgegenstehen, kurzfristig abgestellt werden müssen, wird die Maßnahme R.05 in den „vordringlichen Bedarf“ eingeordnet.

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung sowie die Priorisierung der Maßnahmen sind im Anhang in Form einer tabellarischen Übersicht (**Anlage 4**) sowie in Form von Maßnahmensteckbriefen (**Anlage 9**) dargestellt. Die Priorisierung der Maßnahmen bildet die Grundlage für die Ableitung der Handlungsempfehlungen.

Insbesondere bezüglich der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs ist eine unverzügliche Umsetzung erforderlich. Als Umsetzungshorizont wird hier das Jahr 2018 vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahmen mit hoher Priorität soll kurzfristig bis zum Jahr 2020 erfolgen. Alle prioritären Maßnahmen sind mittelfristig bis zum Jahr 2025 zu realisieren. Für die Maßnahmen des weiteren Bedarfs ist eine Realisierung bis zum Jahr 2030 bzw. darüber hinaus anzustreben (Visionen).

Die genannten Umsetzungshorizonte sind dabei als Richtwert zu betrachten. Einzelne (Unter-)Maßnahmen können schnell umgesetzt (beispielsweise die Anpassung der Beschilderung) und damit vorgezogen werden.

Letztendlich ist die Umsetzung abhängig von den folgenden Aspekten:

- Umfang und damit Planungsvorlauf der Maßnahme,
- Erforderlichkeit von Genehmigungen und Stellungnahmen sowie
- Investitionsaufwand, Förderfähigkeit und Haushaltsplanung.

Der Stadt Pirna liegt somit ein umfangreiches Planwerk für die Entwicklung des städtischen Verkehrssystems vor, welches sowohl konkrete Umsetzungsaufträge beinhaltet als auch einen Leitfaden

für weitere erforderliche Detailplanungen unter anderem zu folgenden Themenbereichen darstellt:

- Ermittlung des Stellplatzbedarfs in Pirna-Copitz,
- Entwicklung eines neuen Stadtbussystems,
- Erarbeitung und Fortschreibung einer Prioritätenliste für Investitionen zur Schaffung eines geschlossenen Radroutennetzes,
- Weiterentwicklung des Fußwegenetzes,
- Umgestaltung von Breite Straße, Dohnaischer Platz und Markt.

Dresden, 28.04.2015