



# Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)

## Pirna 2030

---

### Fachkonzept Verkehr (Kurzfassung)

Beschlussfassung vom 24.01.2017

#### **Projektleitung**

Dipl.-Geogr. Steffen Möhrs (Stadt Pirna, Fachgruppe Stadtentwicklung)

#### **Projektbearbeitung**

Dipl.-Geogr. Norbert Kaiser (Stadt Pirna, Fachgruppe Stadtentwicklung)

#### **Karten**

TZ Kerstin Kämmerer (Stadt Pirna, Fachgruppe Stadtentwicklung)

Hinweis: Im Sinne einer besseren Lesbarkeit wurde entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Wörtern gewählt. Dies beinhaltet keine Benachteiligung des jeweils anderen Geschlechts.

## 1 Stand der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes

- Die Entwicklung der letzten Jahre war durch Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die nach 1990 gewandelten Mobilitätspräferenzen geprägt. Meilensteine waren dabei die umfassende Sanierung der Stadtbrücke (1992/96), der schrittweise Neubau der Westumfahrung (S177) mit dem Bau der Sachsenbrücke als zweite Elbbrücke (1999-2014), der Ausbau der B172 im Innenstadtbereich (1999-2007), der Bau des Autobahnzubringers mit dem Anschluss Pirnas an die Autobahn A17 Dresden-Prag (2004/2006) sowie die Erweiterung des innerstädtischen Parkplatzangebotes durch den Bau von 3 größeren Parkhäusern (1997-2000).
- Auch im ÖPNV fanden umfangreiche Investitionen statt, die sich im Ausbau der S-Bahn-Trasse Dresden-Pirna mit der Wiederherrichtung der Viergleisigkeit und Trennung des S-Bahn- und Fernverkehrs (1996-2004), der Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Linie (S2) von Pirna zum Flughafen Dresden (2004), der Inbetriebnahme des neuen Betriebshofes der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz (OVPS) (2001), dem Neubau des zentralen Busbahnhofes (ZOB) (2008) und der Sanierung des Pirnaer Bahnhofes samt Bahnhofsvorplatz (2010/2011) widerspiegeln.
- Die Ausbildung des Straßennetzes und die Barrierewirkung der Elbe bewirken eine starke Belastung des Stadtgebietes durch den Straßenverkehr, da sich innerörtliche Verkehre und Durchgangsverkehre auf wenigen Straßenzügen konzentrieren. Dabei ist v.a. die B172 mit einem DTV bis knapp 29.000 Kfz/24h regelmäßig von Staus betroffen. Daraus resultierende Verdrängungseffekte auf das untergeordnete Straßennetz betreffen v.a. die Innenstadt und mindern hier die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Eine Entlastung der Innenstadt ist durch die Fertigstellung der Südumfahrung der B172 zu erwarten, für die seit Ende 2015 Baurecht besteht.
- Probleme und Herausforderungen im Bereich des ruhenden Verkehrs treten fast ausschließlich in den verdichteten Bereichen der Innenstadt sowie in den Wohngebieten Sonnenstein und Copitz auf.
- Dabei gibt es im Bereich der Innenstadt noch Kapazitätsreserven. Zwar weisen die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eine hohe Auslastung mit geringen Kapazitätsreserven auf, dem stehen aber Kapazitätsreserven bei den Stellplätzen außerhalb des öffentlichen Straßenraums entgegen. Dies deutet auf ein organisatorisches Problem im Parkraumangebot hin. Die hohe Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum führt vor allem an Veranstaltungsterminen und zu Jahreszeiten mit hohem Touristenaufkommen zu einem (gefühlten) Kapazitätsdefizit.
- Im Wohngebiet Sonnenstein besteht hingegen ein deutliches Überangebot an Pkw-Stellplätzen. Die Anwohnerstellplätze sind nur gering ausgelastet, dagegen weisen die öffentlichen Stellplätze eine hohe bis sehr hohe Auslastung auf. Dies stellt ein organisatorisches Problem dar, da die Wohnungsvermietung i.d.R. getrennt von der Vermietung des Stellplatzes erfolgt. Es wird zudem geschätzt, dass ein erheblicher Teil der vorhandenen Garagen entweder leer stehen, zweckentfremdet genutzt oder von Personen ge-

nutzt werden, die nicht im Bereich Sonnenstein wohnen. Im nördlichen Bereich des Wohngebietes kommt es zu einer Fremdnutzung im Parkraumangebot durch die Angestellten und Besucher des Krankenhauses. Auch im Wohngebiet Copitz weisen die öffentlichen Pkw-Stellplätze überwiegend eine hohe bis sehr hohe Auslastung auf, während bei den für Anwohner reservierten Stellplätzen noch Kapazitätsreserven bestehen. Für die im Altneubaugebiet vorhandenen Wohnblöcke ohne Pkw-Stellplatz-Angebot liegt ein Kapazitätsdefizit vor. In beiden Wohngebieten fehlen wohnungsnahe Kurzzeitparkplätze insbesondere für Fahrdienste aus dem Pflegebereich.

- Das Stadtbusliniennetz ist als Radialliniennetz angelegt, der Betrieb der 6 Stadtbuslinien wird durch 15 Regionalbuslinien ergänzt. Einige Stadtbuslinien weisen eine sehr unterschiedliche Fahrtichte und keine regelmäßigen und vertakteten Abfahrtszeiten auf. Das Haltestellennetz ist von einer Vielzahl an Haltestellen gekennzeichnet, die nur in einer Fahrtrichtung angefahren werden. Dies schränkt die Verständlichkeit des Fahrplanes ein. Bis auf die Linie H/S beginnen und enden alle Stadtbuslinien in der Innenstadt Pirnas. Auf Grund dieses Umstands und durch zusätzliche Leer- und Einsetzfahrten von und zu den Start-/ Endhaltestellen ist die Innenstadt, und insbesondere die Bahnhofstraße, durch Linienbusse stark belastet. Einzelne Stadtteile sind derzeit nicht an das Stadt- bzw. Regionalbusliniennetz angeschlossen. Aufgrund der großen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte besteht dabei v.a. bei der fehlenden Erschließung der elbnahen Altstadtbereiche nördlich des Marktplatzes sowie im Bereich der Schifftorvorstadt Handlungsbedarf mit hoher Priorität.
- Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die Einbindung Pirnas in das Netz der S-Bahn Dresden (Elbtalbahn) bedeutsam. Darüber hinaus verkehrt eine Regionalbahnlinie nach Neustadt/Sa.. Die Attraktivität des Zugangs und Übergangs zum SPNV konnte in den letzten Jahren u.a. durch die Sanierung des Bahnhofs samt Bahnhofsvorplatz deutlich gesteigert werden. Mangelhaft stellt sich jedoch die Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV am Zentralen Busbahnhof (ZOB) dar, da keine Fußweg-Direktverbindung zwischen ZOB und Bahnhof existiert.
- Im Radverkehr wird Pirna durch mehrere Radfernwege und regionale Hauptradrouten erschlossen. Dabei birgt v.a. der Elberadweg ein hohes touristisches Potenzial. Innerstädtisch besitzt Pirna kein geschlossenes und sicheres Radwegenetz. Lücken bestehen v.a. in der Anbindung der (ländlichen) Ortsteile (v.a. Jessen, Liebenthal, Graupa, Rottwerndorf, Neundorf, Sonnenstein) an die Innenstadt, der Verbindung zwischen einzelnen Ortsteilen (v.a. Graupa – Bonnewitz) und der Verbindung von Pirna mit Nachbargemeinden (v.a. Dresden, Struppen, Bad Gottleuba-Berggießhübel). Innerhalb der Stadtteile sind zum Teil separate Radverkehrsanlagen vorhanden. Häufig sind diese jedoch in schlechtem baulichen Zustand oder entsprechen nicht den aktuellen Richtlinien hinsichtlich Linienführung und Mindestbreite. Dabei sind v.a. Verbindungen an Straßen mit einer hohen Verkehrsbelastung kritisch zu sehen.
- Bis auf wenige Ausnahmen kann in Pirna von einem geschlossenen Fußwegenetz gesprochen werden. Netzlücken finden sich vor allem in der Verbindung der einzelnen Ortsteile untereinander sowie entlang von Hauptverkehrsstraßen in den ländlichen Ortsteilen. Die vorhandenen Gehwege weisen häufig bauliche Mängel auf und sind i.d.R. nicht barrierefrei gestaltet. Eine Verbesserung erfolgt derzeit in den Bereichen der Innenstadt

im Zuge der Hochwasserschadenssanierung von 2013. Weitere Beeinträchtigungen des Fußgängerverkehrs entstehen durch zu geringe Gehwegbreiten, die durch Aufsteller oder Mülltonnen zusätzlich eingeschränkt sind. Als besonders problematische Bereiche stellen sich derzeit der Markt und der Bereich Dohnaischer Platz/untere Breite Straße dar. Das Fußwegenetz der Stadt Pirna weist auch im Hinblick auf die Querungsanlagen Lücken und Erweiterungsbedarf auf. Innerhalb der Innenstadt besteht seit 2013 ein Leitsystem, welches Touristen den Weg von den Haupt-Zugangspunkten zur Altstadt zu Sehenswürdigkeiten, öffentlichen Einrichtungen, Verwaltungsgebäuden, WCs, Parkplätzen etc. weist.

- Wichtiger Bestandteil der lokalen ÖPNV-Erschließung sind die beiden Elbfähren, die zwischen Pirna und Copitz sowie Heidenau und Birkwitz verkehren. Touristisch relevant ist zudem die Personendampfschiffahrt durch die Sächsische Dampfschiffahrt auf der Elbe. Die Entwicklungspotenziale des im Stadtteil Copitz befindlichen Sportboothafens sind noch nicht ausgeschöpft.
- Ebenfalls rechtselbisch befindet sich nahe der Westumfahrung der S177 der Flugplatz Pirna, der als Sonderlandeplatz klassifiziert ist. Der Flugplatz verfügt über eine Graspiste (900x40 Meter) und wird von Segelflugzeugen, Motorseglern und kleinen Motorflugzeugen genutzt.

## 2 Entwicklungsplanung 2030

- Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung bis 2030 ist es, eine nachhaltige Strategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen, die es ermöglicht, die künftige Verkehrsnachfrage anforderungsgerecht, ressourcenschonend und finanzierbar zu realisieren. Jedoch wird es ohne den Neubau der Südumfahrung der B172 zu einer weiteren Verschärfung der unzulänglichen Verkehrsverhältnisse kommen. Deshalb ist deren Fertigstellung unverzichtbar, denn nur dann ist insbesondere in der Innenstadt eine weitere Ausgestaltung der Netze des Umweltverbundes entsprechend des Leitszenarios „Umwelt“ des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030 möglich.
- Als weitere Neubaumaßnahme ist langfristig eine Netzergänzung zwischen Glashüttenstraße und ZOB zur weiteren Entlastung der B172 und der Maxim-Gorki-Straße anzustreben. Grundsätzlich wird in Pirna in den nächsten Jahren vor dem Neubau dem Erhalt und Ausbau des vorhandenen Straßennetzes die größere Bedeutung zukommen. Wichtige vorgesehene Ausbauprojekte betreffen die Staats- und Kreisstraßen im Stadtgebiet (S168, S173, S174, K8732, K8774) sowie diverse Brückensanierungen.
- Insbesondere in der Innenstadt sind auf Grund ihrer besonderen Bedeutung für den Tourismus, den Einzelhandel und die Wohnbevölkerung, weitere Maßnahmen umzusetzen, die den Zeitvorteil bei einer Fahrt durch die Innenstadt gegenüber einer Fahrt auf den Hauptverkehrsstraßen verringern und so die Attraktivität bestehender Schleichverkehre mindern. Dabei sollen im Nordteil der Breite Straße Anpassungen an der Querschnittsaufteilung so vorgenommen werden, dass der Durchfahrtswiderstand erhöht wird. Auf dem Marktplatz als Zentrum der Altstadt ist die Aufenthaltsqualität durch die Ausweitung der Fußgängerzone auf die nordöstliche Hälfte des Platzes zu erhöhen.

Damit entfällt die bisherige Durchfahrtsmöglichkeit des motorisierten Individualverkehrs über den Marktplatz.

- Es wird grundsätzlich nicht angestrebt, das innerstädtische Parkraumangebot extensiv zu erweitern. Ausnahme stellen die Fälle dar, in denen das bestehende Stellplatzangebot z.B. durch Baumaßnahmen (deutlich) reduziert wird und/oder durch laufende Sanierungs- und Neubauvorhaben ein zusätzlicher Stellplatzbedarf entsteht. Mittelfristig sollen durch Maßnahmen wie ein verbessertes Parkraummanagement, die vollständige Bewirtschaftung aller Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die Änderung der Gebührenstaffelung und Ausdehnung der Parkgebührenzonen sowie die Einrichtung eines lückenlosen statischen Parkleitsystems auf der Parkachse, die vorhandenen Reserven zur Deckung des Stellplatzbedarfes ausgeschöpft werden. Vorrangiges Ziel ist dabei die Deckung der qualifizierten Nachfrage, d.h. der Nachfrage der Anwohner, Kunden und Besucher (in dieser Reihenfolge). Der langparkende Beschäftigtenverkehr ist dagegen auf private Stellplätze, Parkieranlagen und Bereiche ohne Parkdruck (auch am Rand oder außerhalb der Innenstadt) zu verlagern.
- In den Wohngebieten Sonnenstein und Copitz ist die Nutzung der vorhandenen Stellplätze so zu organisieren, dass dauerhaft nicht benötigte Kapazitäten rückgebaut werden und sich die Auslastung der Anwohnerstellplätze erhöht. Im Gegenzug gilt es, die Verkehrsbelastungen und insbesondere den Park-Such-Verkehr im Bereich der öffentlichen Stellplätze zu verringern und den Straßenraum in diesen Bereichen wohnumfeldverträglicher zu gestalten. Im Stadtteil Graupa soll der Neubau eines zentralen Parkplatzes für die Richard-Wagner-Stätten die vorhandenen Parkprobleme lösen.
- Das Stadtbusliniennetz soll künftig so gestaltet werden, dass attraktive Direktverbindungen zwischen den rechts- und linkselbischen Stadtteilen bzw. zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt angeboten, Erschließungs- und Bedienlücken (v.a. in historische Altstadt, Oberposta, Mockethal und Graupa) geschlossen und die Verkehrsbelastung in der Innenstadt durch Linienbusse verringert wird. Vorrangig ist dazu das Liniennetz als Durchmesserliniennetz zu gestalten, die Angebotsvertaktung beizubehalten und weiter auszubauen, eine Citybuslinie zur Erschließung der historischen Altstadt dauerhaft einzurichten und eine Ausweitung des Fahrtenangebotes in Tagesrandlagen, ggfs. durch Einsatz flexibler Bedienformen, vorzunehmen. Die Verknüpfung der Stadtbuslinien untereinander und zum Regionalverkehr soll vorrangig am ZOB erfolgen, während der Platzbedarf der Haltestellen „Breite Straße“ / „Robert-Koch-Straße“ deutlich zu reduzieren ist.
- Die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger ist durch die Erweiterung der Stellplatzkapazitäten für P+R-Nutzer im Bereich Bahnhof/ZOB, den Bau eines direkten fußläufigen Übergangs vom Bahnhof zum ZOB und die Verbesserung der Anbindung des Elberadweges an den Bahnhof zu verbessern.

- Für den Radverkehr ist die Herstellung eines geschlossenen Hauptradroutennetzes mit lückenloser Beschilderung und richtlinienkonformer Führung an Knotenpunkten und Querungsstellen anzustreben. Dafür sind die hochprioritären Lücken im Radwegenetz v.a. entlang von Staats- und Kreisstraßen (u.a. Maxim-Gorki-Straße, Bonnewitzer Straße, Knoten Wesenitztal, Einsteinstraße, Clara-Zetkin-Straße, Alt-Rottwerndorf) durch die Herstellung geeigneter Radverkehrsanlagen zu schließen. Die bedarfsgerechte Öffnung von Einbahnstraßen im Innenstadtbereich ist fortzuführen, ebenso der Ausbau und die Weiterentwicklung der Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, insbesondere der Abstellanlagen für Touristen.
- Für den Fußgängerverkehr sollen grundsätzlich attraktive und barrierefreie Seitenräume an Straßen mit einer ausreichenden Anzahl an Sitzmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Dafür sind zusammenhängende Fußgängerbereiche und durchgehender Fußgängerachsen zu schaffen. In der Innenstadt stellen die Bereiche Dohnaischer Platz/untere Breite Straße (Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereiches) und Markt (Sperrung für den Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs und Ausweitung der Fußgängerzone) die Handlungsschwerpunkte der nächsten Jahre dar. Außerhalb des Innenstadtbereiches sind vorrangig Lücken im Fußwegenetz zu schließen, die u.a. zwischen Sonnenstein und Cunnersdorf, zwischen der Südvorstadt, Rottwerndorf und Neundorf, zwischen Mockethal und Copitz sowie in Graupa, Jessen, Birkwitz und im Mockethaler Grund bestehen.

### 3 Quellen und Karten

#### Quellen und konzeptionelle Grundlagen

- Gerd-Axel Ahrens: Städtevergleich - Sonderauswertung zur Verkehrserhebung Mobilität in Städten – SrV 2008. Dresden 2010
- Gerd-Axel Ahrens: Städtevergleich - Sonderauswertung zum Forschungsprojekt Mobilität in Städten – SrV 2013. Dresden 2015
- Sebastian Franke: Verkehrsplanerische Untersuchung zur Parkraumsituation in der Plattenbau-Großsiedlung Pirna-Sonnenstein. Studienarbeit TU Dresden. Dresden 2014
- Karin Haufe: Barrierefreiheit in historischen Stadtstrukturen – Hindernis oder Bedürfnis? Beispielhaft untersucht an der Innenstadt der großen Kreisstadt Pirna. Masterarbeit TU Dresden. Dresden 2013
- Tom Kasper: Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von Pirna. Diplomarbeit TU Dresden. Dresden 2014
- Alexander Kelly: Veränderung der Mobilität durch den demographischen Wandel in einer mittleren Stadt am Beispiel von Pirna. Diplomarbeit TU Dresden. Dresden 2011
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Landesverkehrsplan Sachsen 2025. Dresden 2012
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014. Dresden 2014
- Stadt Pirna / Verkehrsplanung Köhler und Taubmann Dresden / PTV Transport Consult Dresden: Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Pirna 2030. Pirna 2015 (Beschlussfassung vom 28.04.2015, BVL-15/0199-61.1)

## **Karten**

- Hauptstraßennetz Bestand
- Prioritäre Maßnahmen im Straßennetz
- ruhender Verkehr Bestand und Entwicklungsplanung
- Radwegenetz – Bestand und Entwicklungsplanung (2 Blätter)
- Fußwegenetz Entwicklungsplanung (2 Blätter)