

Verkehrsentwicklungsplan Pirna 2030

## Konkretisierung

## Ergebnisbericht

**Beschlussfassung vom 21.03.2023**

# Verkehrsentwicklungsplan Pirna 2030

## Konkretisierung

## Ergebnisbericht

## Beschlussfassung vom 21.03.2023

### Bearbeitung:



#### **VERKEHRSPANUNG**

Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7

01187 Dresden

Telefon: +49 351 43639-0

Telefax: +49 351 43639-19

Email: dresden@vkt-gmbh.de

**Dipl.-Ing. Christoph Sommer (Projektleiter)**

**Dipl.-Ing. Arnd Bärsch**

**Dipl.-Ing. Andreas Gruner**



the mind of movement

Cunnersdorfer Str. 25

01189 Dresden

Telefon: +49 351 40909-0

Telefax: +49 351 40909-24

dresden@consult.ptvgroup.com

**Dipl.-Ing. Jörg Uhlig**

**Dipl.-Ing. Christian Weiß**

**Dipl.-Ing. (FH) Benjamin Eiselt**

### Auftraggeber:



**Stadtverwaltung Pirna**

Fachgruppe Stadtentwicklung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Auftrag</b>	<b>5</b>
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Projektorganisation	5
1.3	Inhaltliche Schwerpunkte	6
1.4	Verkehrspolitische Ziele	8
1.4.1	Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	8
1.4.2	Weitere Zielvorgaben	11
<b>2</b>	<b>Mitwirkungsverfahren</b>	<b>12</b>
2.1	Umfang und Ablauf	12
2.2	Ergebnisse des Bürgerdialoges	13
2.2.1	Teilnahmebilanz	13
2.2.2	Bewertung der Ausgangslage	13
2.2.3	Handlungsbedarf	14
<b>3</b>	<b>Planungsgrundlagen</b>	<b>15</b>
3.1	VEP-Bilanz / Umsetzungsstand	15
3.2	Siedlungsentwicklung	18
3.2.1	Bevölkerung	18
3.2.2	Gewerbe / Industrie	19
3.3	Verkehrsnetz	19
3.3.1	Übergeordnete Maßnahmen	19
3.3.2	Städtische Projekte und Parallelplanungen	20
<b>4</b>	<b>Verkehrsentwicklung bis 2030 (2030+)</b>	<b>20</b>
4.1.1	Modellaufbau und Grundlagen	20
4.1.2	Planungsfälle und Szenarien	20

<b>4.2</b>	<b>Wesentliche Ergebnisse der Modellierung</b>	<b>21</b>
4.2.1	Analyse 2019	21
4.2.2	Prognose-Nullfall 2030/2030+	22
4.2.3	Planfälle zur Siedlungsentwicklung	23
<b>5</b>	<b>Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die Pirnaer Innenstadt</b>	<b>26</b>
<b>5.1</b>	<b>Parkraumkonzept</b>	<b>26</b>
5.1.1	Parkraumerhebung 2020	26
5.1.2	Handlungsbedarf und Empfehlungen	27
5.1.3	Maßnahmen der Stadt Pirna	27
5.1.4	Ergänzende Maßnahmen / Empfehlungen	28
<b>5.2</b>	<b>Verkehrlenkung und Verkehrsorganisation</b>	<b>30</b>
5.2.1	Sperrung des Marktplatzes für den Durchgangsverkehr	30
5.2.2	Verkehrsregime in der Innenstadt	31
5.2.2.1	Handlungsbedarf im Zusammenhang mit Parallelplanungen	31
5.2.2.2	Radverkehr in Einbahnstraßen	32
5.2.2.3	Weitere VEP-Maßnahmen	34
<b>5.3</b>	<b>Maßnahmenübersicht zum Mobilitätskonzept Innenstadt</b>	<b>37</b>
<b>6</b>	<b>Parkraummanagement (gesamstädtische Strategie)</b>	<b>38</b>
<b>6.1</b>	<b>Parkraumsituation in Copitz-West</b>	<b>38</b>
6.1.1	Bestandsaufnahme	38
6.1.2	Handlungsbedarf, Lösungsansätze und Empfehlungen	41
<b>6.2</b>	<b>Parkleitsystem</b>	<b>44</b>
6.2.1	Ausgangslage	44
6.2.2	Lösungsansätze und Empfehlungen	45
<b>6.3</b>	<b>Parkkonzept für Großveranstaltungen</b>	<b>46</b>
6.3.1	Ausgangslage und Handlungsbedarf	46

6.3.2	Temporäre Kapazitätserweiterungen / Sammelparkplätze	47
6.3.3	Förderung von Mobilitätsalternativen	49
<b>7</b>	<b>Konkretisierung des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes</b>	<b>51</b>
<b>7.1</b>	<b>Ausgangslage und Vorgehen</b>	<b>51</b>
<b>7.2</b>	<b>Planungsgrundsätze</b>	<b>52</b>
7.2.1	Standards im Netz- und Maßnahmenkonzept	52
7.2.2	Ergänzende Hinweise	54
<b>7.3</b>	<b>Netzkonzept</b>	<b>55</b>
<b>7.4</b>	<b>Maßnahmenkonzept</b>	<b>55</b>
7.4.1	Ausgewählte Schwerpunkte	55
7.4.1.1	Bahntrasse Gottleubatal	56
7.4.1.2	Bahntrasse Seidewitztal	58
7.4.1.3	B 172 (alt) / Anschluss in/aus Richtung Dresden	58
7.4.1.4	Innenstadt – Sonnenstein	59
7.4.1.5	Maxim-Gorki-Straße	61
7.4.1.6	Stadtbrücke	62
7.4.1.7	Äußere Pillnitzer Straße	64
7.4.1.8	Kastanienallee / Lindenallee	64
7.4.1.9	Lohmener Straße / Basteistraße	65
7.4.1.10	Weitere Schwerpunkte (Auswahl)	66
<b>7.5</b>	<b>Radabstellanlagen</b>	<b>69</b>
7.5.1	Ausgangslage und Bestandsaufnahme	69
7.5.2	Empfehlungen	69
<b>8</b>	<b>Hauptstraßennetz und Knotenpunkte</b>	<b>71</b>
<b>8.1</b>	<b>B 172 (alt)</b>	<b>71</b>
8.1.1	Abschnitt Sachsenbrücke – Stadtzentrum	71

8.1.2	Stadtzentrum – östlicher Teil	73
8.1.3	Umsetzungshorizont für die Umgestaltungen	74
<b>8.2</b>	<b>Maxim-Gorki-Straße</b>	<b>74</b>
<b>8.3</b>	<b>Brückenstraße / ZOB</b>	<b>75</b>
<b>8.4</b>	<b>Gartenstraße</b>	<b>76</b>
<b>8.5</b>	<b>Knoten Äußere Pillnitzer Str. / Basteistraße / Radberger Straße</b>	<b>78</b>
<b>8.6</b>	<b>Kastanienallee / Lindenallee / Äußere Pillnitzer Straße</b>	<b>79</b>
<b>9</b>	<b>Sharing-Angebote und E-Mobilität</b>	<b>81</b>
<b>9.1</b>	<b>Carsharing als Teil einer stadtverträglichen Mobilität</b>	<b>81</b>
<b>9.2</b>	<b>E-Mobilität und Ladeinfrastruktur</b>	<b>83</b>
9.2.1	Ausgangslage	83
9.2.2	Bedarfsabschätzung	84
<b>10</b>	<b>Wirkungsbeurteilung</b>	<b>86</b>
<b>10.1</b>	<b>Modal-Split-Veränderungen</b>	<b>86</b>
<b>10.2</b>	<b>Infrastrukturmaßnahmen</b>	<b>87</b>
<b>10.3</b>	<b>Szenario Infrastruktur + Modal Split</b>	<b>89</b>

Tabellenverzeichnis

Bilderverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Anhangsverzeichnis

## 1 Ausgangslage und Auftrag

### 1.1 Ausgangslage

Der Stadtrat der Stadt Pirna hat mit dem 2015 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Pirna 2030<sup>1</sup> ein langfristiges gesamtstädtisches Konzept zur Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse auf den Weg gebracht. In seinen Grundzügen ist der VEP Pirna 2030 nach wie vor aktuell und richtungsweisend. Dies betrifft insbesondere die in Kapitel 3 des VEP formulierten Leitlinien zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems und das in Kapitel 5 formulierte „Szenario Umwelt“ als Leitszenario der Verkehrsentwicklung.

Das Thema Mobilität hat seit Erarbeitung des VEP Pirna 2030 stetig an gesellschaftlicher Relevanz gewonnen. Die Umsetzung der im VEP 2030 formulierten Maßnahmen ist ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen und klimagerechten Stadtentwicklung. Es ist allerdings auch festzustellen, dass die Maßnahmenumsetzung, insbesondere im dicht bebauten Innenstadtbereich, zunehmend an Grenzen stößt, die v.a. aus der Flächenkonkurrenz zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Radverkehr resultieren. Außerdem gab es seit 2015 Entwicklungen, die neue fachliche Fragestellungen aufwerfen, aber auch neue, bisher nicht vorhandene Gestaltungsspielräume bieten. Das betrifft insbesondere:

- die zeitlich absehbare Fertigstellung der Ortsumfahrung der B 172, die dadurch erwartete Verkehrsentlastung der Innenstadt mit dem sich daraus ergebenden Handlungsspielraum für veränderte Verkehrsregimes, Verkehrsraumgestaltungen sowie die Nachnutzungs- bzw. Umnutzungsmöglichkeiten des Straßenzuges der B172<sub>alt</sub> sowie
- den kommunalen Erwerb der ehemaligen Bahntrassen im Gottleuba- und Seidewitztal, die zu Rad- und Fußwegen umgestaltet werden sollen und damit künftig eine Schlüsselrolle im städtischen Radwegenetz übernehmen können.

### 1.2 Projektorganisation

Die Projektorganisation zur Erstellung des VEP Pirna 2030 wurde bei seiner Konkretisierung weitergeführt. Die Bearbeitung erfolgte in Zusammenarbeit der Planungsbüros VKT und PTV. Auftraggeber ist die Fachgruppe Stadtentwicklung der Stadtverwaltung Pirna. Begleitet wurden die Arbeiten durch eine Lenkungsgruppe mit Vertretern und Vertreterinnen unterschiedlicher Fachämter der Stadtverwaltung, von Verbänden und den im Stadtrat vertretenen politischen Fraktionen (**vgl. Bild 1**).

---

<sup>1</sup> Verkehrsentwicklungsplan Pirna 2030, Beschlussfassung vom 28.04.2015, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH in Kooperation mit PTV Transport Consult GmbH im Auftrag der Stadtverwaltung Pirna, Dresden/Pirna im April 2015



**Bild 1: Projektorganisation**

### 1.3 Inhaltliche Schwerpunkte

Die Stadt Pirna verfolgt das Ziel, den VEP Pirna 2030 problemspezifisch zu konkretisieren, konkrete Maßnahmenvorschläge zu entwickeln und zu diskutieren und tatsächlich vor Ort umsetzbare Lösungen planerisch vorzubereiten. Dabei gelten weiterhin die 2015 beschlossenen Leitlinien sowie die Randbedingungen des Leitszenarios Umwelt.

Voraussetzung ist die integrierte Betrachtung aller Verkehrsträger und Verkehrsarten, da insbesondere im verdichteten Innenstadtbereich ruhender Verkehr, Radverkehr, MIV, ÖPNV und Fußgängerverkehr auf das engste miteinander verknüpft sind und räumliche Abhängigkeiten und Zwangspunkte bestehen. Aufgrund des großen Handlungsbedarfs konzentriert sich die Bearbeitung deshalb räumlich auf den Bereich der Innenstadt – v.a. im Radverkehr, im fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr sowie die Straßenraumgestaltung. Für den Radverkehr ist aufgrund der künftigen Nutzung ehemaliger Bahntrassen als neue Netzelemente und seiner Schlüsselrolle als städtisches Nahverkehrsmittel eine Überarbeitung der gesamtstädtischen Strategie erforderlich.

Die Angebotsplanung des ÖPNV ist von der Konkretisierung ausgenommen, da ein Konzept zur Neuausrichtung des Stadtbusverkehrs bereits in einem Parallelprojekt<sup>2</sup> erarbeitet wurde. Daraus resultierende Anforderungen an das Verkehrsregime und die Straßenraumgestaltung werden in der Konkretisierung des VEP entsprechend berücksichtigt

Die Konkretisierung des VEP umfasst die folgenden **inhaltlichen Schwerpunkte**:

- Aktualisierung der Planungsgrundlagen und Problemanalyse
  - Bilanzierung der Maßnahmen des VEP Pirna 2030 (Umsetzungsstand, Umsetzungshemmnisse)
  - kleinräumige verkehrsrelevante Strukturdaten für das Stadtgebiet Pirna (Analyse 2019/2020 und Prognose 2030/2030+), Berücksichtigung geplanter baulicher Nutzungen und deren Realisierungshorizonte
  - übergeordnete Planwerke des Zweckverbandes Industriepark Oberelbe, des Landkreises Sächsische Schweiz/Osterzgebirge, des regionalen Planungs-

<sup>2</sup> Konzept zur Neuausrichtung des straßengebundenen ÖPNV in Pirna – Ergebnisbericht (VKT GmbH, 18.12.2020)

verbandes Oberes Elbtal/Osterzgebirge, der Landestalsperrenverwaltung, des Freistaates Sachsen sowie des Bundes und Darstellung der inhaltlichen Schnittstellen zur Verkehrsentwicklungsplanung in Pirna

- Verkehrsentwicklung bis 2030/2030+ (Aktualisierung Verkehrsmodell)
  - Darstellung bzw. Prognose der Verkehrsbelastungen: Ist-Zustand 2019, Prognose-Nullfall, Planfälle unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung (u.a. Stadtentwicklung, Einfluss des Industrieparks Oberelbe), Auswirkungen von Verkehrsmaßnahmen (v.a. Südumfahrung) sowie Veränderungen im Verkehrsverhalten
- Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die Pirnaer Innenstadt
  - Parkraumkonzept (Bestandsaufnahme, Analyse der Auslastung, Strategie und konkrete Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung)
  - Verkehrslenkung und Verkehrsorganisation (u.a. Maßnahmen zur Entlastung der Innenstadt, Anpassungen des Verkehrsregimes, Verbesserung der Randbedingungen für den Radverkehr und ÖPNV)
  - Verbesserungen für den Radverkehr: Schaffung attraktiver und durchgängiger Routen, Prüfung von Vorranglösungen, Einbettung in ein gesamtstädtisches Radnetzkonzept,
- Parkraumkonzept (gesamtstädtische Strategie)
  - Schwerpunkte: Parkraumkonzept Pirna Copitz, Besucherlenkung und Parken bei Großveranstaltungen, (dynamisches) Parkleitsystem, Weiterentwicklung Park & Ride
- Konkretisierung gesamtstädtisches Radverkehrskonzept
  - Netzkonzept (Hierarchie, Ausbaustandards, Handlungsbedarf)
  - Maßnahmenkatalog und Prioritäten
- Hauptstraßennetz und Knotenpunkte
  - Umgestaltungs- und Nachnutzungsoptionen für die Trasse der B172alt und anderer Hauptverkehrsstraßen (Querschnittsgestaltung, Verkehrsregime) nach Fertigstellung der Südumfahrung
  - Anpassungen von Knotenpunkten unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung (Entlastung durch Südumfahrung), des Radverkehrskonzeptes und der Anforderungen des ÖPNV (Parallelplanung ÖPNV-Konzept)
- Verkehrsmittelverknüpfung und ergänzende Mobilitätsangebote
  - Car- und Bike-Sharing-Angebote
  - E-Mobilität und Ladeinfrastruktur
- Öffentlichkeitsbeteiligung / Mitwirkungsverfahren
  - Onlinebeteiligung („Bürgerdialog“) über den gesamten Planungsprozess
  - öffentliche Veranstaltungen / Workshops zu ausgewählten Themen

## 1.4 Verkehrspolitische Ziele

In dem im Jahr 2015 beschlossenen VEP 2030 wurden für verschiedene Zielfelder Planungsleitsätze formuliert. Quantitative und messbare Zielvorgaben – beispielsweise zum Modal Split (Verkehrsmittelwahl), zu Verkehrsmengen oder zu den Umweltauswirkungen – sind jedoch (noch) nicht enthalten. Dies gilt auch für übergeordnete Planwerke wie beispielsweise das Leitbild Pirna 2030, welches die Förderung umweltverträglicher Mobilitätsangebote verfolgt (Leitsatz Nr. 6 „Pirna 2030 – Die klimagerechte und energieeffiziente Stadt“), daraus jedoch keine konkreten Vorgaben zur Verkehrsmittelwahl ableitet.

### 1.4.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der **Modal Split** bestimmt sowohl das Verkehrsgeschehen mit allen daraus resultierenden verkehrlichen und nicht verkehrlichen Konflikten als auch die Umweltauswirkungen und den Energieverbrauch im Mobilitätssektor. In der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl liegt somit ein wichtiger Schlüssel zur Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele, aber auch zur Veränderung der Randbedingungen für die Gestaltung öffentlicher (Straßen-) Räume und damit für die gesamte Stadtentwicklung.

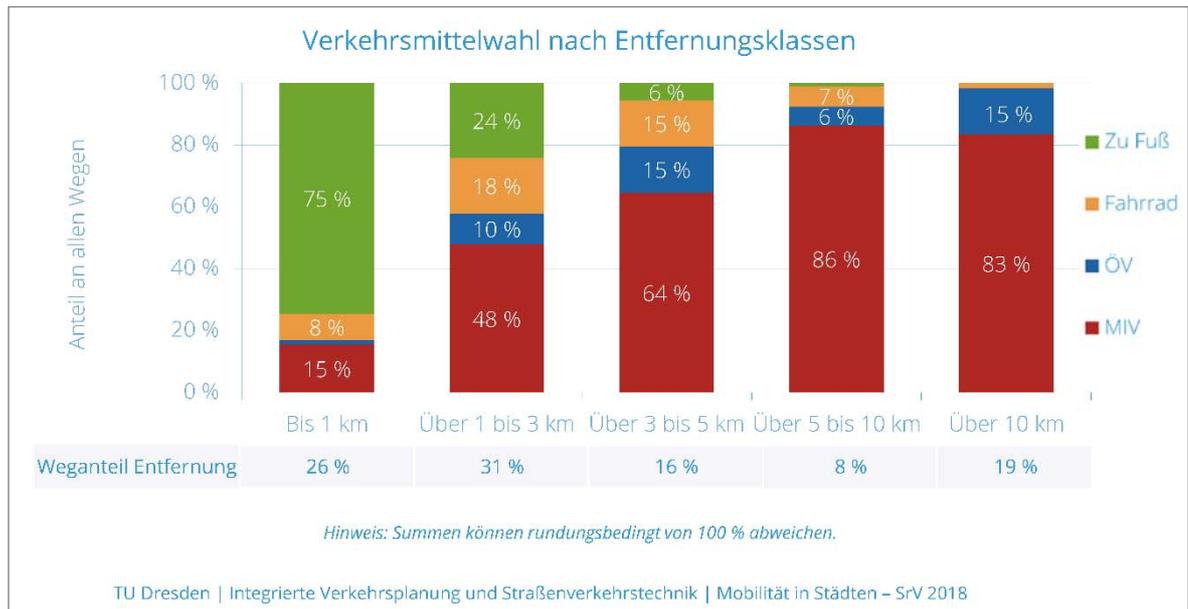
Die Festlegung entsprechender Zielgrößen hilft auch dabei, Schwerpunktthemen bei der Konkretisierung des VEP abzuleiten und Maßnahmen zu priorisieren. Sie ist außerdem eine Grundlage für die spätere Wirkungs- und Erfolgskontrolle.

Daten zur Verkehrsmittelwahl sind mit den regelmäßigen Erhebungen des SrV<sup>3</sup> sehr gut dokumentiert. Es ist vergleichsweise einfach, Trends zu beobachten und Vergleiche mit anderen Städten oder Regionen anzustellen. Daraus lässt sich einerseits der Handlungsbedarf für ein „Umsteuern“ ableiten; andererseits können solche Vergleiche zur Abschätzung möglicher Handlungsspielräume beitragen. Für das Mobilitätsverhalten der Pirnaer Bevölkerung ergibt sich derzeit (SrV 2018) das folgende Bild:

- Etwas mehr als die Hälfte aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt (im Binnenverkehr ca. 41 %). Auch auf kurzen Strecken dominiert der motorisierte Verkehr – bei Wegen von 1-3 Kilometern zu 50 %, bei Strecken von 3 bis 5 Kilometern zu fast zwei Dritteln (**vgl. Bild 2**).
- Zwischen 2013 und 2018 hat sich der Anteil des ÖPNV deutlich erhöht; der Anteil des motorisierten Verkehrs hat allerdings auch leicht zugenommen. Die Zunahme im ÖPNV erfolgte vor allem zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs – gerade auf kurzen Strecken (**vgl. Bild 3**).
- Der Radverkehrsanteil ist in Pirna unterdurchschnittlich gering – zwischen 2013 und 2018 sogar mit abnehmender Tendenz. Selbst auf „klassischen“ Radverkehrsentfernungen bis 5 km spielt der Radverkehr in Pirna eine untergeordnete Rolle (s.o.).

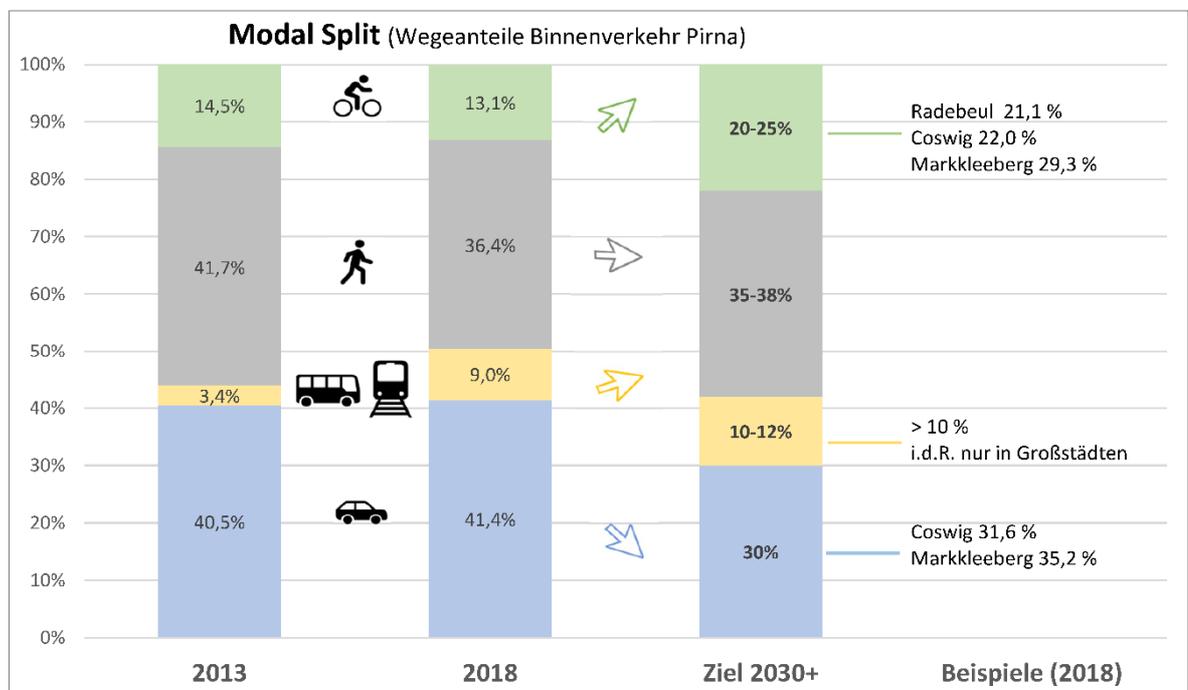
---

<sup>3</sup> **SrV**: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, Verkehrserhebung der TU Dresden zur Mobilität in Städten



**Bild 2: Verkehrsmittelwahl in Pirna nach Entfernungen (SrV 2018)**

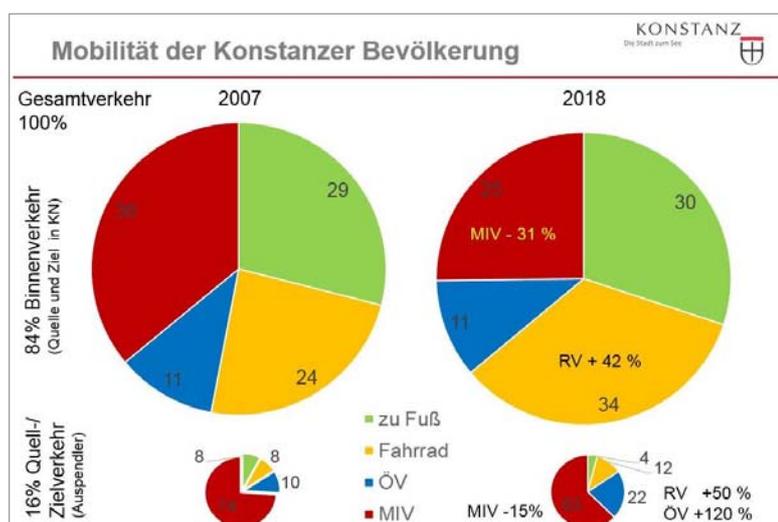
Aus der Analyse des Mobilitätsverhaltens, der zu beobachtenden Entwicklung im Modal Split und einer vergleichenden Betrachtung mit anderen Städten und deren Mobilitätskonzepten wurden gemeinsam mit der Lenkungsgruppe die folgenden **Modal-Split-Ziele für Pirna** festgelegt:



**Bild 3: Modal-Split-Ziele für die Konkretisierung des VEP**

- Im ÖPNV muss das bestehende, vergleichsweise hohe Niveau gehalten werden. Eine moderate Steigerung des ÖPNV-Anteils scheint möglich, weil Pirna mit der hervorragenden S-Bahn-Anbindung und dem bestehenden Stadtbusnetz über eine gute Ausgangslage verfügt. Voraussetzung für eine weiterhin hohe ÖPNV-Nutzungsintensität ist die im VEP 2030 geforderte Attraktivitätssteigerung des Stadtbusnetzes. Ein entsprechendes Konzept liegt bereits vor.
- Die Dominanz des motorisierten Verkehrs muss vor allem im Binnenverkehr reduziert werden. Nur so ist die VEP-Leitlinie einer stadtverträglichen Verkehrsentwicklung umsetzbar. Eine Verlagerung auf umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsmittel entspricht außerdem den Zielen des städtischen Klimaschutzkonzeptes.
- Dringender Handlungsbedarf besteht beim Radverkehr. Das Steigerungspotenzial ist erheblich und die Randbedingungen für einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur sehr günstig. Die mit der Südumfahrung erreichbare Verkehrsentslastung der Innenstadt bietet die Möglichkeit einer Fahrrad-freundlichen Umgestaltung öffentlicher Verkehrsräume. Mit dem Kauf der ehemaligen Bahntrassen im Seidewitz- und Gottleubatal hat sich die Stadt Pirna attraktive Korridore für künftige Radrouten gesichert. Die Förderung des Radverkehrs ist eines der Hauptanliegen der Pirnaer Bevölkerung (vgl. Kap. 2.2.3).
- Die Entwicklung im Fußverkehr ist über eine strategische Planung wie den VEP nur schwer beeinflussbar. Die Belange des Fußverkehrs sind vor allem in konkreten Projekten der Straßenraumgestaltung zu berücksichtigen. Der relativ hohe Fußverkehrsanteil im Binnenverkehr soll auch in Zukunft gehalten werden.

Dass der Radverkehr eine Schlüsselfunktion in der städtischen Verkehrsplanung übernehmen kann, beweisen Kommunen, die eine offensive Radverkehrsstrategie bereits verfolgen bzw. umgesetzt haben (z.B. Konstanz, vgl. Bild 4).



**Bild 4: Beispiel Konstanz, Entwicklung des Modal Split<sup>4</sup>**

<sup>4</sup> „Radverkehr ist Leitverkehr“ im Masterplan Mobilität (2013). Der bereits hohe Radverkehrsanteil konnte von 2007 bis 2018 von 24% auf 34% erhöht werden, bei gleichzeitiger Reduktion des MIV-Anteils von 36% auf 25%. Quelle: Stadt Konstanz, Amt für Stadtplanung und Umwelt (ASU), Presseinformation zur Mobilitätsbefragung SrV 2018 vom 15.01.2020

## 1.4.2 Weitere Zielvorgaben

Neben der Entwicklung der Verkehrsmittelwahl wurden noch weitere Kriterien diskutiert, die zur Erfolgskontrolle der VEP-Maßnahmen und zur Bilanzierung ihres Umsetzungsstandes herangezogen werden können. Im Vordergrund standen möglichst einfach messbare Indikatoren zur Beurteilung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrsgeschehens. Dazu zählen (nicht abschließend):

- Regelmäßige Erfassung der **Verkehrsbelastungen** in der Innenstadt – insbesondere zur Beobachtung von Entlastungswirkungen (Effekt der Südumfahrung B 172) und/oder Verkehrsverlagerungen aufgrund von VEP-Maßnahmen
- **Fahrgastzahlen** im ÖPNV zur Beobachtung der Nutzungsintensität (Datenbasis: Erhebungen des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) und der Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH (RVSOE))
- Monitoring zum **Umsetzungsstand der VEP-Maßnahmen** (z.B. regelmäßige Überprüfung der Maßnahmenliste zur Fahrradinfrastruktur)
- **Einschätzung der Bevölkerung** („Zufriedenheitsindex“ bzgl. Mobilitätsthemen aus Befragungen, Auswertungen von Eingaben, Analysen Dritter<sup>5</sup>)

Auch wenn zu diesen Kriterien keine Zielwerte festgelegt wurden, empfiehlt sich deren regelmäßige Beobachtung. So lässt sich feststellen, ob die Entwicklung des Pirnaer Verkehrsgeschehens und des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung den Zielvorstellungen der Verkehrsentwicklungsplanung entspricht.

Quantitative Auswertungen zur **Klimabilanz** des Verkehrssektors wären ebenfalls möglich und sind beispielsweise Bestandteil von Klimaschutzkonzepten<sup>6</sup>. Aufgrund der Komplexität und des großen Analyseaufwandes wurde gemeinsam mit der Stadtverwaltung entschieden, dazu im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung keine Vorgaben zu formulieren.

---

<sup>5</sup> z.B. Fahrradklimatest 2020 des ADFC, Projekt „Stadttradeln“ (Klimabündnis): Datenauswertung 2020 für das Stadtgebiet Pirna (Quelle: [www.movebis.org](http://www.movebis.org)) sowie Fahrradworkshop zum VEP 2030 am 28.09.2021

<sup>6</sup> in Pirna: Fortschreibung des Integrierten kommunalen Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Pirna (07.11.2017)

## 2 Mitwirkungsverfahren

### 2.1 Umfang und Ablauf

Bei der Konkretisierung des VEP sollen Schwerpunkte gesetzt und Maßnahmen entwickelt werden, die den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen der Pirnaer Bevölkerung und der Besucher der Stadt gerecht werden. Dabei sind nicht nur die Anliegen der Bewohner ernst zu nehmen, sondern weitere Interessengruppen wie Wirtschaft, Handel, Kultur, Verwaltung und Tourismus zu berücksichtigen. Ein Großteil dieser Interessen konnte im regelmäßigen Austausch mit der Stadtverwaltung und der projektbegleitenden Lenkungsgruppe abgedeckt werden. Dies gilt jedoch längst nicht für alle Ansprüche, die in der Verkehrsentwicklungsplanung aus Sicht der Bevölkerung berücksichtigt werden sollten. Das Einbringen von Anregungen, Ideen und Empfehlungen wurde deshalb über einen Online-Bürgerdialog ermöglicht. Auf diesem Weg konnte außerdem sichergestellt werden, dass detaillierte Ortskenntnisse und Erfahrungen mit bestimmten Verkehrssituationen in die Bearbeitung einfließen.

Aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen konnten im Jahr 2021 keine größeren Präsenzveranstaltungen – wie z.B. öffentliche Workshops – stattfinden. Deshalb wurde bei der Mitwirkung der Bevölkerung stärker als ursprünglich vorgesehen auf eine Online-Projektplattform orientiert (**vgl. Bild 5**) Die Möglichkeit, über diese Plattform bei der mitzuwirken, wurde intensiv genutzt. Darüber hinaus konnten per Post oder über Kontakte der Stadtverwaltung Pirna eingegangene Hinweise sowie Anregungen aus persönlichen Gesprächen in die Bearbeitung einfließen.



**Bild 5: Aufruf zur Onlinebeteiligung**

Beim Schwerpunktthema Radverkehr war eine Workshop-ähnliche Veranstaltung möglich: Im Rahmen der Aktion „Stadtradeln nutzen Pirnaerinnen und Pirnaer die Gelegenheit, den Handlungsbedarf bei Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur vor Ort zu „erfahren“. Die Stadtverwaltung und die Verkehrsplaner von VKT hatten im September 2021 zu einer kleinen Fahrradtour eingeladen, bei der schnell klar wurde, dass es auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune noch einiges zu tun gibt. Lösungsansätze für Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtzentrum wurden direkt vor Ort vorgestellt und diskutiert; die Anregungen aus der Bevölkerung flossen in die weitere Bearbeitung ein.

## 2.2 Ergebnisse des Bürgerdialoges

### 2.2.1 Teilnahmebilanz

Die für Projektinformationen und die öffentliche Mitwirkung aufgeschaltete Webseite hatte während der Bearbeitung monatlich über 2.000 Besucher. Hauptbestandteil des Bürgerdialoges waren eine umfangreiche Befragung zu Verkehrsthemen sowie die Möglichkeit, konkrete Anregungen zur künftigen Gestaltung des städtischen Verkehrsnetzes einzureichen. Insgesamt gingen zwischen Dezember 2020 und Februar 2021 ca. 330 vollständig ausgefüllte Fragebögen sowie zahlreiche themenspezifische Hinweise beim Planerteam und bei der Stadtverwaltung ein. Eine detaillierte Auswertung der Befragung befindet sich im **Anhang 1** dieses Berichtes. Für die Konkretisierung des VEP sind vor allem die Bewertung der Ausgangslage und daraus abgeleiteten Handlungsschwerpunkte aus Sicht der Bevölkerung von Bedeutung.

### 2.2.2 Bewertung der Ausgangslage

Bei der Bewertung der aktuellen Randbedingungen für die unterschiedlichen Verkehrsarten wird deutlich, dass eine Mehrheit von ca. 75 % die Situation im Fußverkehr als mindestens „gut“ einschätzt (vgl. **Bild 6**). Die Bedingungen im ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr werden nur von etwa je ein Fünftel der Teilnehmenden mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet. Die Bedingungen für den ruhenden Verkehr werden von ca. 40 % der Teilnehmenden als „mangelhaft“ bis „ungenügend“ bewertet. Nur ca. 12 % bewerten die Bedingungen für den Radverkehr „gut“ oder „sehr gut“; fast die Hälfte der Teilnehmenden als „mangelhaft“ bis „ungenügend“. Die Ausgangslage im Radverkehr wird somit am schlechtesten bewertet.



**Bild 6:** Bewertung der Randbedingungen für die Verkehrsmittel

### 2.2.3 Handlungsbedarf

Den größten Handlungsbedarf bei der zukünftigen Verkehrsentwicklung sehen die Teilnehmenden im Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (vgl. Bild 7). Dies deckt sich mit der schlechten Bewertung der Ausgangslage (s.o.). Insgesamt an zweiter Stelle steht die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, welche die Neugestaltung von Straßen- und Stadträumen umfasst. Die sich gegenseitig bedingenden Handlungsfelder „Erhöhung der Verkehrssicherheit“, „Erweiterung der Verkehrsberuhigung“ und ein „sicheres Fußwegenetz“ werden neben der „Verknüpfung von Verkehrsträgern“ in Ihrer Wichtigkeit etwa gleichauf an dritter Stelle gesehen. Die Belange von Wirtschafts- und Lieferverkehr, eine Reduzierung des Parkraumangebotes in Innenstadt sowie die Erweiterung von Sharing-Angeboten wurden als weniger dringlich bewertet.

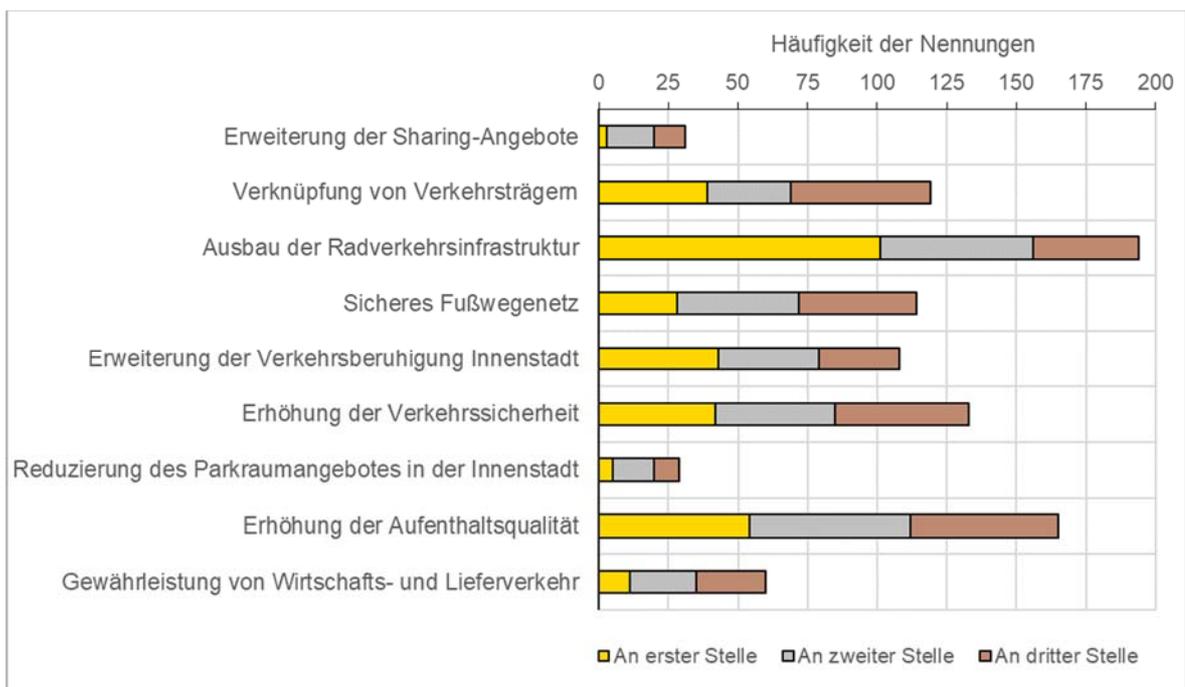


Bild 7: Handlungsbedarf bei ausgewählten Mobilitätsthemen

### 3 Planungsgrundlagen

#### 3.1 VEP-Bilanz / Umsetzungsstand

Die letzte vollständige Bilanzierung zur Umsetzung der VEP-Maßnahmen erfolgte Ende 2018 – d.h. ca. 2,5 Jahre nach der Beschlussfassung des VEP. Die Maßnahmen im Bereich Radverkehr wurden mit einem bereits 2008 erarbeiteten städtischen Radverkehrskonzept in einer gemeinsamen Liste zusammengeführt und seitdem regelmäßig fortgeschrieben. In Abhängigkeit der finanziellen Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten werden die erforderlichen Planungsaufträge ausgelöst und die Maßnahmen umgesetzt.

Eine Bilanzierung der VEP-Maßnahmen aus heutiger Sicht ist aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen nur noch bedingt aussagekräftig. Das betrifft insbesondere die bevorstehende Fertigstellung der Südumfahrung und die damit verbundenen erheblichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt, die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Industrieparks Oberelbe sowie den Kauf ehemaliger Bahntrassen zur Realisierung neuer Radverkehrsverbindungen. Das Maßnahmenpaket muss deshalb ohnehin auf die veränderte Ausgangslage angepasst werden.

Bei den gemäß VEP besonders vordringlichen, unverzüglich bis kurzfristig<sup>7</sup> umzusetzenden Maßnahmen ist der Stand folgendermaßen (vgl. **Tab. 1**):

Maßnahme VEP 2030	Bezeichnung	Stand Dez. 2021
R.05	<b>Entschärfung von Gefahrenpunkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ein- und Ausfahrt PEZ an der Rottwerndorfer Straße</li> <li>■ Knoten Äußere Pillnitzer Straße (S 167) / Lindenallee (K 8713)</li> <li>■ Doppelknoten Äußere Pillnitzer Straße/Basteistraße/Radeberger Straße</li> <li>■ Einmündung Pillnitzer Straße in die Rudolf-Renner-Straße</li> <li>■ Einmündungen an der Königsteiner und Dresdner Straße – noch offen</li> </ul>	<p>noch nicht umgesetzt</p> <p>noch nicht umgesetzt</p> <p>Knotenumbau in Planung</p> <p>Verlängerung Radstreifenmarkierung</p> <p>noch nicht umgesetzt</p>
K.01	<b>Kategorisierung des nicht-klassifizierten Straßennetzes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausführung der Beschilderung (Vorfahrtsregelung und Verkehrsberuhigung) entsprechend der Kategorisierung</li> </ul>	<p>Erweiterung der Verkehrsberuhigung (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung T30 Fährstraße-Hauptplatz-Oberer</p>

<sup>7</sup> Festlegung im VEP 2030: „unverzüglich“ (bis 2018), „kurzfristig“ (bis 2020), „mittelfristig“ (bis 2025), „langfristig“ (bis 2030)

Maßnahme VEP 2030	Bezeichnung	Stand Dez. 2021
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestaltung der Netzelemente (Querschnitte und Knotenpunkte) entsprechend der Kategorisierung</li> </ul>	Platz, T30 Bonnewitzer Str., T50 Söbringer Str., Birkenweg als verkehrsberuhigter Bereich  Kreisverkehr Rottwerndorfer Straße/ Zehistaer Straße (S173/S174)
Ö.01	Überarbeitung des Stadtbusliniennetzes	ÖPNV-Konzept im Dez. 2020 abgeschlossen
R.01	Schaffung eines geschlossenen Radroutennetzes <ul style="list-style-type: none"> <li>Abarbeitung und Fortschreibung der vorhandenen Prioritätenliste</li> <li>Vergleich Soll – Ist der Ausbaustandards und Ableitung von Detailmaßnahmen</li> <li>Schaffung einer lückenlosen Wegweisung auf den Hauptrouten</li> <li>Prüfung aller Einbahnstraßen im Stadtgebiet auf Eignung zur Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung</li> <li>Bau/Aufwertung der Direktverbindung Bahnhof – Elbradweg und entsprechende Beschilderung</li> <li>Kontaktaufnahme zu umliegenden Gemeinden zur Schaffung attraktiver Radrouten über Gemeindegrenzen hinweg</li> </ul>	Schwerpunkt in vorliegender VEP-Konkretisierung  laufende Aufgabe  Grundlage für Maßnahmenliste im städtischen Radkonzept  auf Strecken des „SachsenNetzRad“ (SNR) umgesetzt  Teil des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes Innenstadt <i>und</i> der Konkretisierung des gesamtstädtischen Radkonzeptes  Beschilderung umgesetzt, neue direkte Verbindung ggf. mit Umsetzung der P+R-Erweiterung <sup>8</sup>  laufender Informationsaustausch mit Bad Gottleuba/Berggießhübel bzgl. Radroute auf Bahntrasse, letzte Koordination mit Nachbargemeinden bei Planung des Radkonzeptes LK SOE (2021), weiterer Bedarf u.a. bei: <ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung Radschnellweg Pirna – Dresden</li> <li>Radwegeprojekte des Freistaates (z.B. S 164, S 167, S 168, S 173)</li> </ul>
M.04	Einrichtung eines Managementsystems zur vollumfassenden Information über Mobilitätsangebote <ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung regelmäßiger Informationsveranstaltungen an Schulen, Betrieben und öffentlichen Einrichtungen</li> </ul>	nicht umgesetzt

<sup>8</sup> Die Studie „Erweiterung P+R-Anlagen am Bahnhof Pirna – Verkehrsuntersuchung zur Zufahrterschließung“ (Kurzbericht vom 18.01.2022, VKT) enthält als eine Variante die Direktverbindung (Rampe) vom bestehenden P+R in Richtung „Am Elbufer“ sowie den nördlichen Zugang zur Personenunterführung am Bahnhof.

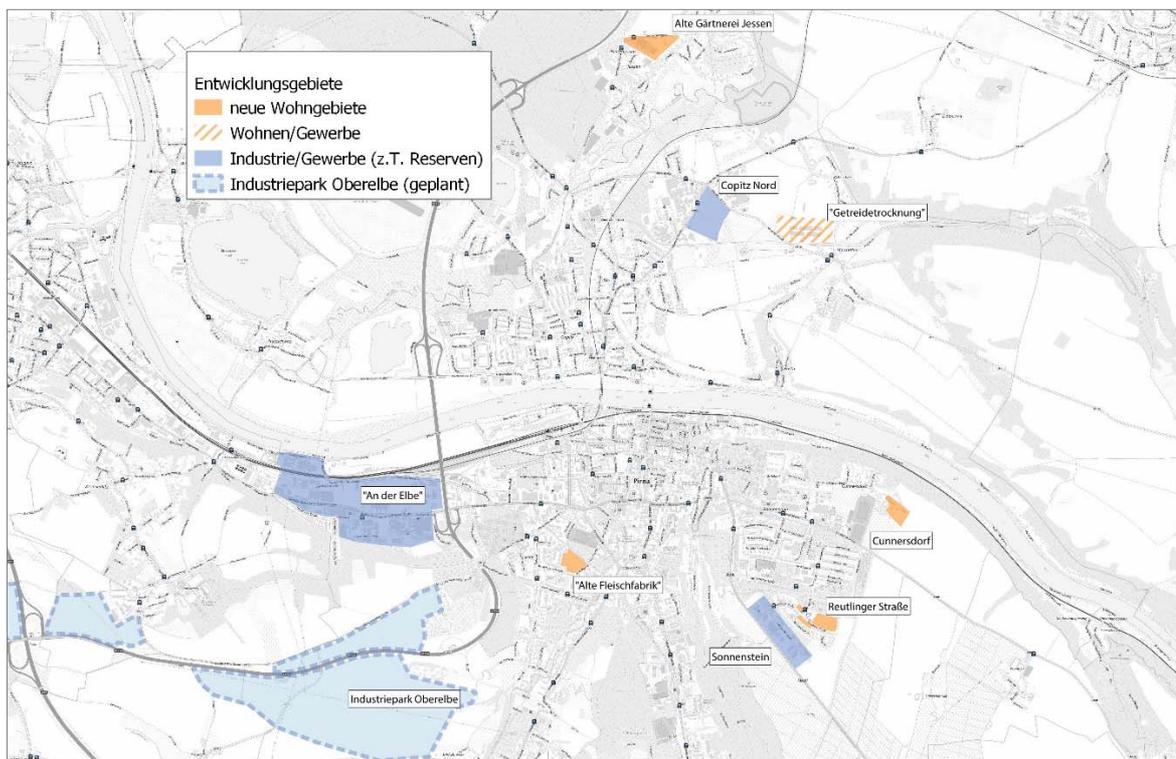
Maßnahme VEP 2030	Bezeichnung	Stand Dez. 2021
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durchführung von Aktionstagen mit Bezug zur Mobilität</li> <li>■ aktives Informationsmanagement zu Veränderungen im städtischen Verkehrssystem</li>   <li>■ Bereitstellung umfangreicher Mobilitätsinformationen für (potenzielle) Neubürger der Stadt</li> </ul>	<p>teilweise umgesetzt – z.B. Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“</p> <p>laufende Aufgabe – z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Informationen zur Parkraumbewirtschaftung,</li> <li>■ Aufrufe zur Mitwirkung an Mobilitätskonzepten (Bürgerbeteiligung ÖPNV-Konzept, VEP-Konkretisierung)</li> <li>■ laufende Informationen über städtische Öffentlichkeitsarbeit (inkl. Homepage)</li> </ul> <p>Informationsangebote online über:  <a href="http://www.pirna.de/leben-in-pirna/mobilitaet-verkehr">www.pirna.de/leben-in-pirna/mobilitaet-verkehr</a></p>
M.06	Benennung eines Mobilitätsbeauftragten	seit 2016: Klimaschutzmanager und Mobilitätsbeauftragter, VEP-Maßnahmenumsetzung durch die Stadtverwaltung (Fachgruppen 60/61)

**Tab. 1: Umsetzungsstand kurzfristiger und prioritärer VEP-Maßnahmen**

## 3.2 Siedlungsentwicklung

### 3.2.1 Bevölkerung

Gegenüber dem Stand zum Zeitpunkt der Erarbeitung des VEP (2014/2015) hat sich die Ausgangslage bei der Bevölkerung nicht wesentlich verändert. Die Einwohnerzahl hat von 38.775 im Jahr 2014 auf 39.436 im Jahr 2021 leicht zugenommen (ca. +2 %). Trotz eines Geburtendefizites profitiert die Stadt dabei vor allem von Zuwanderungsgewinnen aus dem Umland und hat inzwischen sogar gegenüber Dresden einen positiven Wanderungssaldo. Gemäß der aktuellen Bevölkerungsprognose<sup>9</sup> der Stadtverwaltung wird deshalb ein „Szenario 40.000+“ als realistisch betrachtet – d.h. eine Fortsetzung des stabilen bis leicht positiven Trend der letzten Jahre. Demnach wird für 2035 eine Einwohnerzahl von ca. 41.000 prognostiziert. Größere verkehrliche Auswirkungen sind daraus nicht zu erwarten – zumal sich das Bevölkerungswachstum über das ganze Stadtgebiet verteilt. Aktuelle bzw. geplante Neubauvorhaben, die aufgrund ihrer Größe einen lokalen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben könnten, liegen an der Reutlinger Straße/Capannoristraße, am Ortsrand von Cunnersdorf, an der Max-Schwarze-Straße („Alte Fleischfabrik“), an der Sandgrube („Alte Gärtnerei Jessen“) sowie auf dem Areal der ehemaligen Getreidetrocknung zwischen Mockethal und Zatzschke (vgl. Bild 8).



**Bild 8: Entwicklungsgebiete Wohnen / Gewerbe**

<sup>9</sup> Stadtteilbezogene Bevölkerungsprognose Pirna bis 2035 (Leibnitz-Institut für ökologische Raumentwicklung, 2019)

### 3.2.2 Gewerbe / Industrie

Der geplante Industriepark Oberelbe zwischen Pirna und Heidenau ist das größte regionale Entwicklungsgebiet für Gewerbe- und Industrieansiedlungen und kann damit langfristig ein neuer Schwerpunkt des Verkehrsaufkommens in und um Pirna werden. Aufgrund der derzeit noch offenen zeitlichen Entwicklung seiner Erschließung und Ansiedlung wird das zu erwartende Verkehrsaufkommen zwar im Verkehrsmodell berücksichtigt (**vgl. Kap. 4.1.2 und Anhang 2**) – es werden jedoch noch keine konkreten verkehrlichen Maßnahmen abgeleitet. Ein Erschließungskonzept<sup>10</sup>, das alle Verkehrsarten umfasst, liegt zudem bereits vor. Eine mögliche Erweiterung des Gewerbegebietes Sonnenstein wurde in den Modellprognosen ebenfalls berücksichtigt. Verkehrliche Maßnahmen wurden auch dort nicht erarbeitet, da der Zeithorizont für die Entwicklung des Areals ebenfalls noch nicht absehbar ist. Kleinere Reserven für weitere Gewerbeansiedlungen bieten die Gewerbegebiete „An der Elbe“ und Copitz Nord. Diese haben aus heutiger Sicht nur einen lokalen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen. Innerhalb des Stadtzentrums kam mit dem 2021 eröffneten Scheunenhofcenter (Einkaufszentrum, Dienstleistungen, Wohnen) eine neue, stark frequentierte Einrichtung hinzu. Die damit verbundene Erweiterung des Parkraumangebotes wurde bei der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt berücksichtigt.

### 3.3 Verkehrsnetz

#### 3.3.1 Übergeordnete Maßnahmen

Die derzeit wichtigste übergeordnete Verkehrsmaßnahme mit großem Einfluss auf das städtische Verkehrsgeschehen ist die derzeit im Bau befindliche Südumfahrung Pirna (B 172). Die Fertigstellung wird im Jahr 2024 erwartet (Stand: Jan. 2022). Die verkehrlichen Auswirkungen sind im **Kapitel 4** und im **Anhang 2** ausführlich beschrieben. Die Effekte werden im Maßnahmenkonzept berücksichtigt – insbesondere bei den Lösungen zum Radverkehr (**vgl. Kap. 7**) und bei der Umgestaltung städtischer Straßenräume (**vgl. Kap. 8**).

Weitere übergeordnete Maßnahmen, die das städtische Verkehrsgeschehen beeinflussen, sind:

- der weitere Ausbau der S 177 als durchgängige Verbindung zwischen Pirna und Radeberg mit Anschluss zur A 4 – insbesondere der Lückenschluss nördlich von Pirna mit den Ortsumfahrungen Wünschendorf und Eschdorf und
- der geplante Radschnellweg zwischen Pirna und Dresden<sup>11</sup> als ein besonders prioritäres von aktuell 11 derartigen Vorhaben im Freistaat Sachsen.

---

<sup>10</sup> Verkehrsplanerische Voruntersuchung zum Industriepark Oberelbe (IPO), 26.01.2019  
IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme im Auftrag des Zweckverbandes Industriepark Oberelbe

<sup>11</sup> Aktueller Stand: Planungsvereinbarung LASuV Sachsen/Landeshauptstadt Dresden/Pirna liegt vor (Feb. 2022), erste Phase der Bearbeitung (Korridorstudie bzw. „Routencheck“) für 2022 geplant

### 3.3.2 Städtische Projekte und Parallelplanungen

Städtische Planungen, die den Zielen des VEP entsprechen bzw. dazu beitragen, Defizite zu beseitigen, werden im Maßnahmenkonzept integriert (z.B. die 2021 erfolgte Anpassung der Parkraumbewirtschaftung). Bereits vorliegende Ideen und Lösungsansätze der Stadtverwaltung werden im VEP genutzt und ggf. weiterentwickelt (vgl. „**Maßnahmenkapitel“ 5 bis 9**).

## 4 Verkehrsentwicklung bis 2030 (2030+)

Als Grundlage für die Bewertung der Verkehrsentwicklung bis 2030/2030+ wurde ein Verkehrsmodell eingesetzt. Dessen Funktionsweise mit allen Randbedingungen, Eingangsgrößen, Szenarien und Ergebnissen ist im **Anhang 2** detailliert dargestellt. Die folgenden Kapitel fassen die wesentlichen Ergebnisse zusammen.

### 4.1.1 Modellaufbau und Grundlagen

Erstellt wurde ein mit den vorliegenden Zählzeiten kalibriertes, prognosefähiges und maßnahmensensitives Verkehrsmodell für den Kfz-Verkehr. Die Grundlagen für den Analysezustand (2019) sind:

- die aktuelle Landesverkehrsprognose für den Freistaat Sachsen
- die Ergebnisse aus dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden (SrV) von 2018
- Detailinformationen Raumstruktur wie z.B. Wohnverteilung, Schulen, wichtige Arbeitgeber, Verkaufsflächen, verkehrsrelevante Ziele im Bereich Freizeit, Kultur etc.
- Informationen des statistischen Landesamtes zu Einwohnern und Beschäftigten in der Stadt Pirna und der Region

Eingangsgrößen für die Modellprognosen (2030/2030+) sind:

- aktuelle Planungen zur Siedlungsentwicklung (vgl. **Kap. 3.2**),
- indisponible Maßnahmen im Verkehrsnetz sowohl im städtischen Bereich (z.B. Südumfahrung B 172) als auch im regionalen Kontext (z.B. Fertigstellung der S 177 in Richtung Radeberg),
- Veränderungen im Verkehrsverhalten (gemäß Zieldefinition im **Kap. 1.4.1**) sowie
- im Rahmen der VEP-Konkretisierung entwickelte Anpassungen des städtischen Verkehrsnetzes.

### 4.1.2 Planungsfälle und Szenarien

Die folgende Übersicht zeigt die betrachteten Modellfälle und Szenarien (vgl. **Bild 9**).

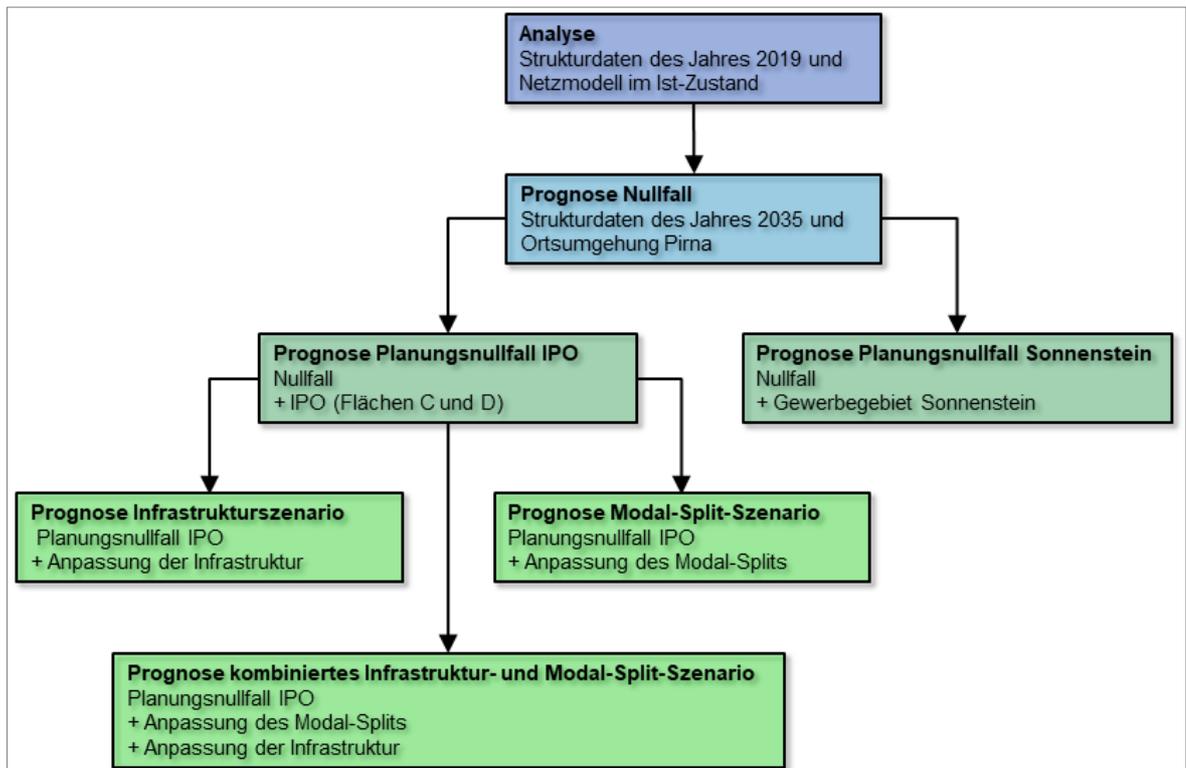
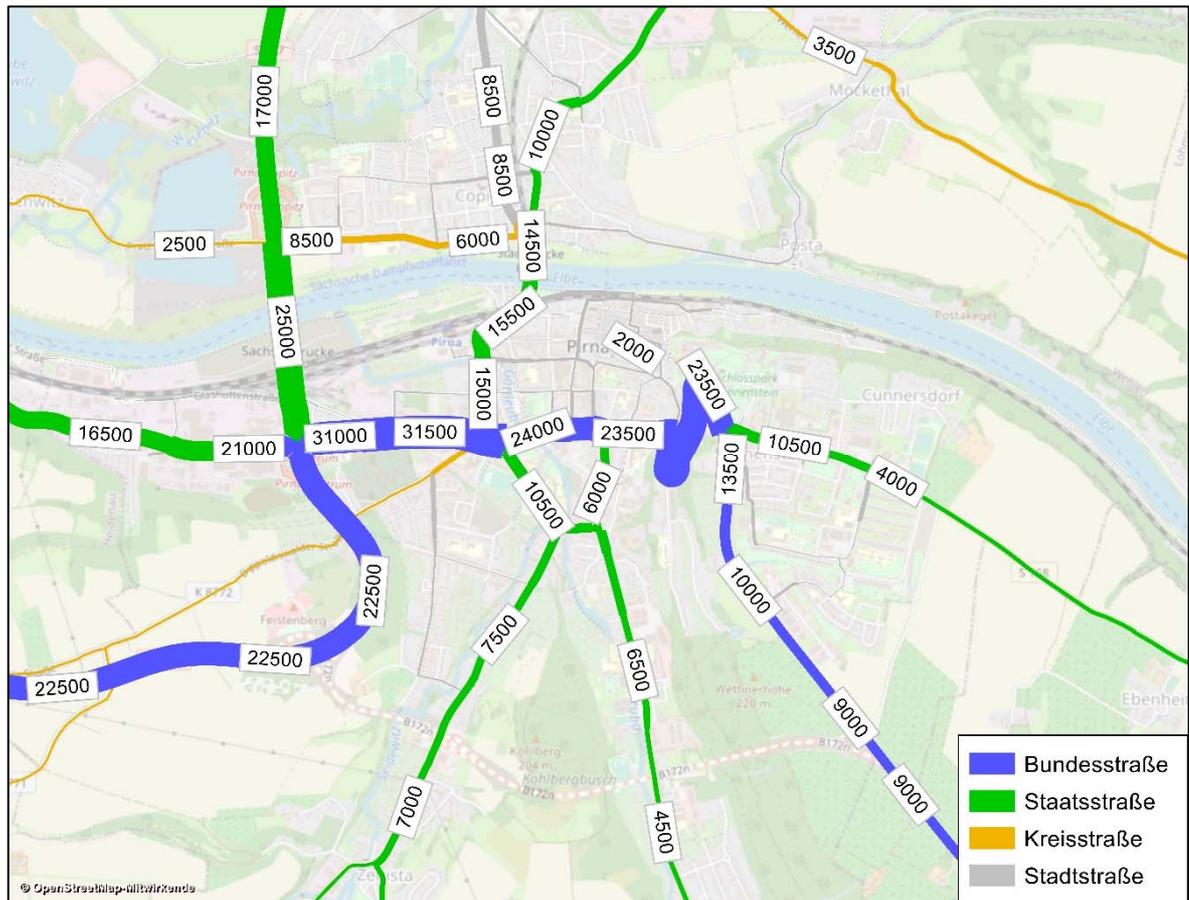


Bild 9: Übersicht Planfälle und Modellszenarien

## 4.2 Wesentliche Ergebnisse der Modellierung

### 4.2.1 Analyse 2019

Im Analysefall liegen die höchsten werktäglichen Verkehrsbelastungen auf der Ortsdurchfahrt der B 172 (vgl. Bild 10). Zwischen der Sachsenbrücke und der Innenstadt werden über 30.000 Kfz/24h erreicht; im weiteren Verlauf in Richtung Sonnenstein zwischen 22.000 und 24.000 Kfz/24h. Von den beiden Elbquerungen ist die Sachsenbrücke (S 177) mit ca. 25.000 Kfz/24h deutlich stärker belastet als die Stadtbrücke mit etwa ca. 15.000 Kfz/24h. Die nach der B 172 mit Abstand am stärksten belastete innerstädtische Hauptverkehrsstraße ist die Maxim-Gorki-Straße mit ca. 15.000 Kfz/24h. Der inzwischen für den Durchgangsverkehr gesperrte Marktplatz (vgl. Kap. 5.2.1) wird im Analysefall von ca. 2.000 Kfz/24h überfahren.



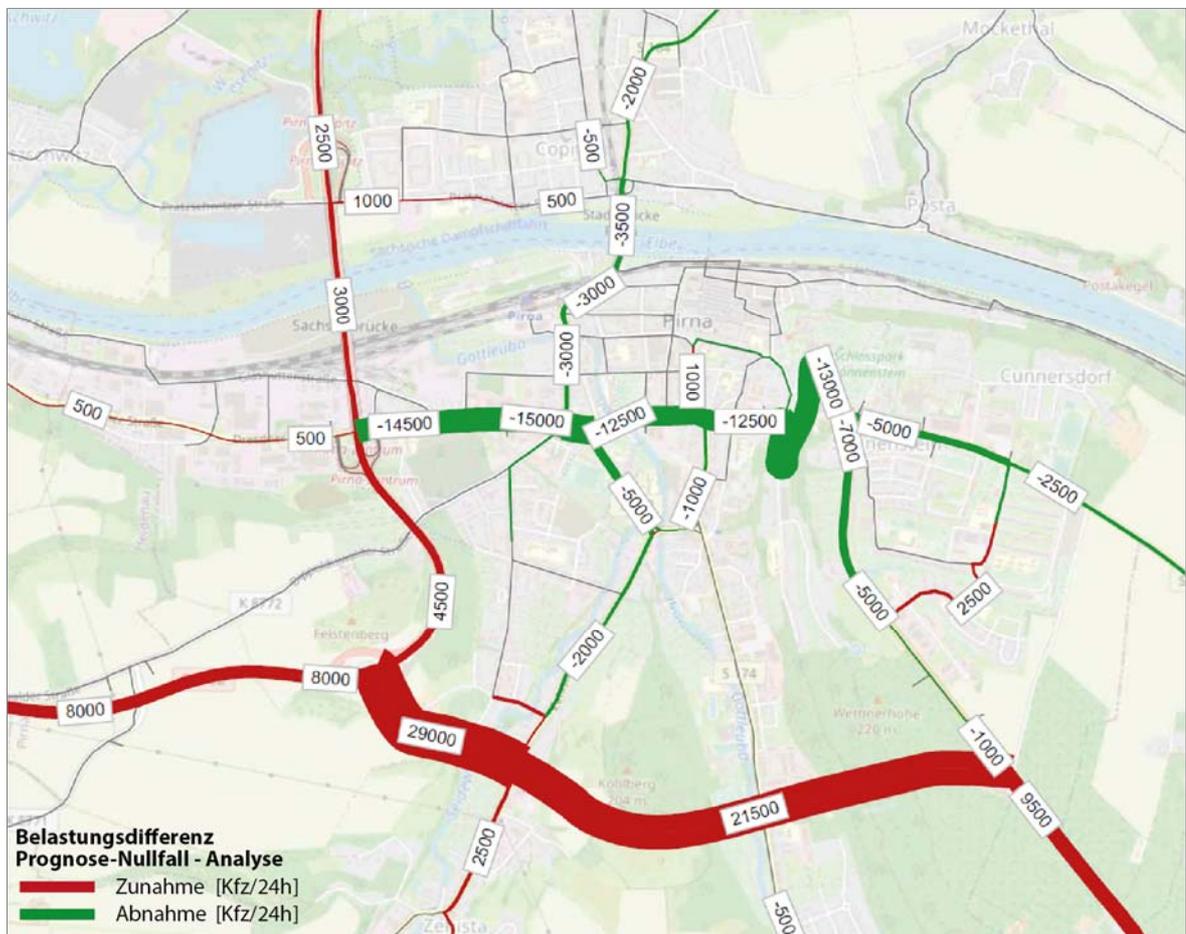
**Bild 10: Verkehrsbelastungen im Analysefall (2019)**  
(vgl. komplette Darstellung im Anhang 2)

#### 4.2.2 Prognose-Nullfall 2030/2030+

Der Prognose-Nullfall basiert auf der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2035 (*ohne* IPO). Das Ergebnis der Modellierung eignet sich insbesondere, um den **Einfluss der Südumfahrung B 172** darzustellen und zu beurteilen (vgl. Bild 11):

- Die Belastung der heutigen Ortsdurchfahrt der B 172 würde sich gemäß Modellprognose nach Fertigstellung der Südumfahrung nahezu halbieren. Im westlichen Abschnitt zwischen Sachsenbrücke und „Feldschlösschen-Kreuzung“ würden dann noch etwa 16.000 Kfz/24h erreicht; im östlichen Abschnitt in Richtung Sonnenstein (Königsteiner und Schandauer Str.) noch etwa 10.000-12.000 Kfz/24h.
- Eine spürbare Verkehrsentlastung wäre auch auf der Nord-Süd-Verbindung über die Stadtbrücke zu erwarten. Im Straßenzug Lohmener Str. – Hauptstraße – Stadtbrücke – Maxim-Gorkistraße mit einer Entlastung von 20-25 %; weiter südlich im Bereich Einsteinstraße – Zehistaer Straße ca. 33-50 %.
- Verkehrszunahmen auf Stadtgebiet betreffen vor allem die Sachsenbrücke als Teil der inzwischen bis zur A4 durchgehenden Regionalverbindung S 177. Zusätzliche

Belastungen sind auch an den direkten „Zubringern“ zur Südumfahrung und zur S 177 zu erwarten (z.B. Pratzschwitzer Straße und südliche Zehistaer Straße).



**Bild 11: Differenz der Verkehrsbelastungen: Prognose-Nullfall / Analyse 2019**  
(vgl. komplette Darstellung im Anhang 2)

### 4.2.3 Planfälle zur Siedlungsentwicklung

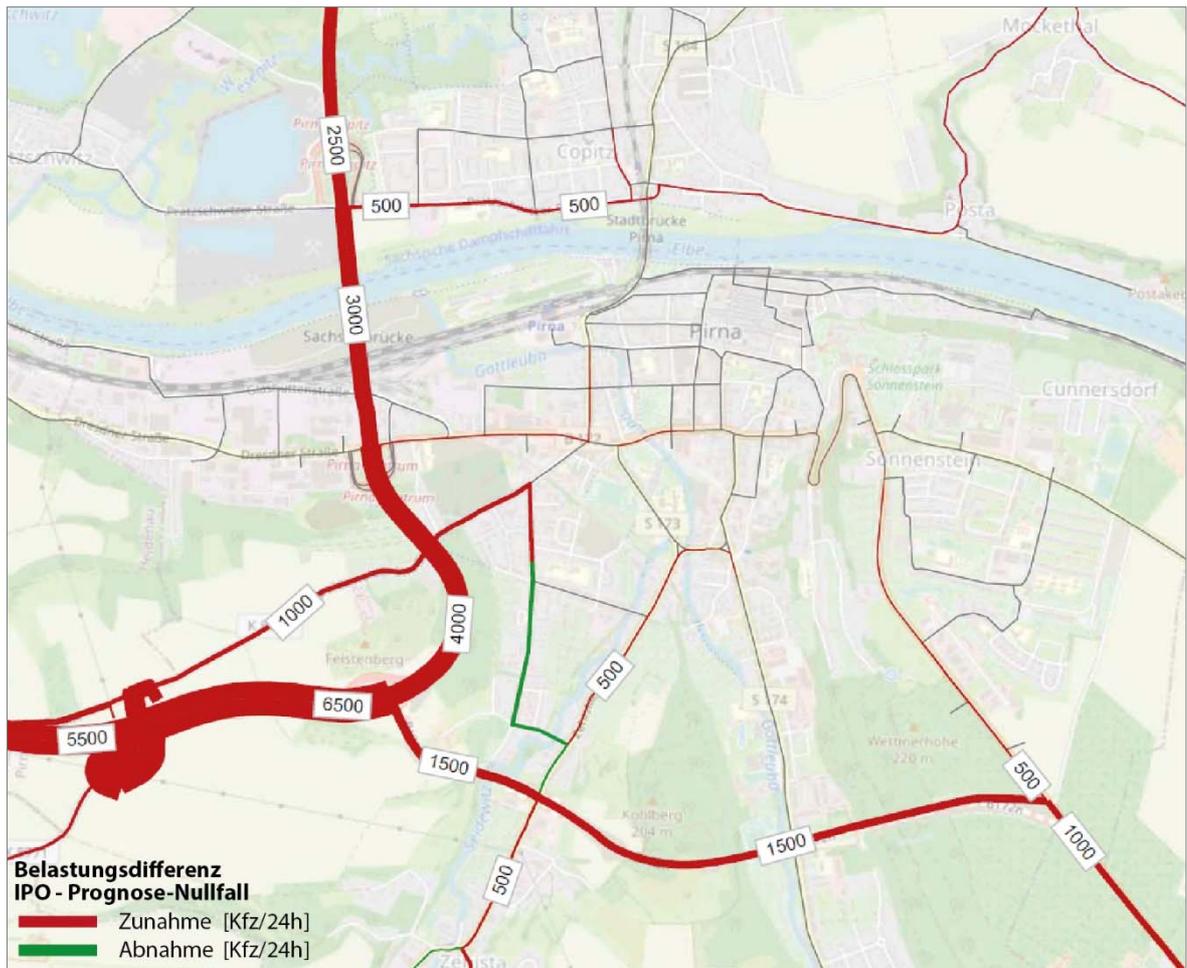
Im Gegensatz zu den erheblichen Verkehrsverlagerungen durch die Realisierung der Südumfahrung B 172 resultieren aus dem prognostizierten, moderaten Bevölkerungswachstum keine gravierenden Änderungen des Verkehrsaufkommens. Etwas anders ist die Situation bei umfangreichen Gewerbe- und Industrieansiedlungen. Im Modell wurden dazu zwei Szenarien betrachtet:

- die **Realisierung des Industrieparks Oberelbe (IPO)** auf dem Stadtgebiet Pirna (d.h. Teilflächen C und D mit 21 ha bzw. 83 ha Bruttonutzfläche)<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Dies entspricht etwa ca. 76 % der Gesamtfläche des Vorhabens IPO (Stadtgebiet Heidenau ca.11 %, Dohna ca. 13 %).

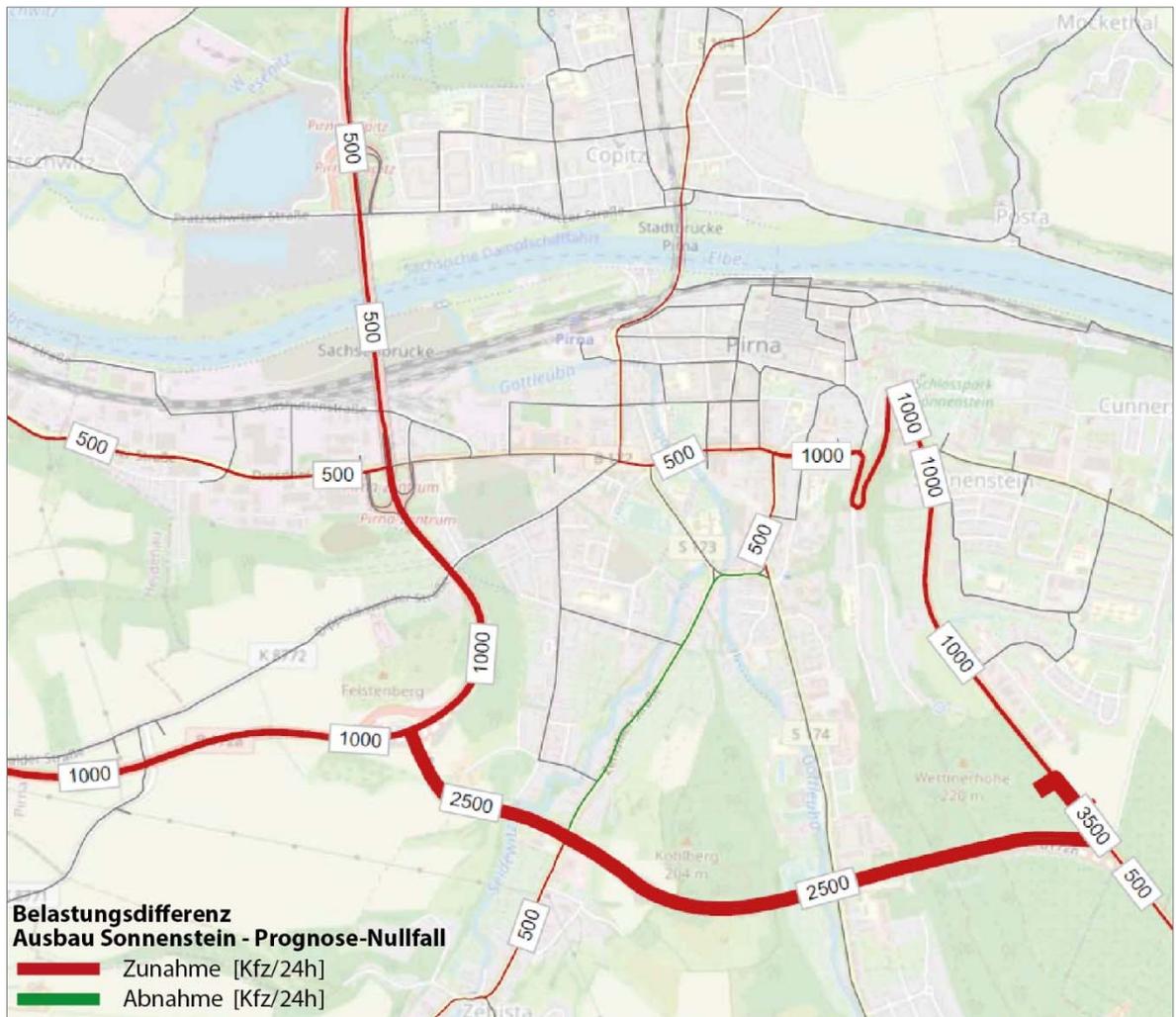
- bei Nichtrealisierung des IPO: umfangreicher **Ausbau des Gewerbegebietes Sonnenstein** mit ca. 32 ha Flächenerweiterung (heute ca. 10 ha)

Die Realisierung des IPO würde sich erwartungsgemäß vor allem auf seine überregionalen Haupterschließungsachsen B 172 und S 177 sowie die unmittelbare städtische Anbindung über die Dippoldiswalder Straße auswirken. Auf dem Stadtgebiet Pirna wären ansonsten keine gravierenden Veränderungen der Verkehrsbelastung zu erwarten (vgl. **Bild 12**).



**Bild 12: Differenz der Verkehrsbelastungen: IPO (Pirna) / Prognosenullfall 2030+**  
(vgl. komplette Darstellung im **Anhang 2**)

Bei einem Ausbau des Gewerbegebietes Sonnenstein wird eine Zunahme der Verkehrsbelastungen vor allem auf dem Zubringer zur Südumfahrung (Anschluss Sonnenstein), auf der Südumfahrung selbst sowie in geringerem Umfang auch auf der Krietzschwitzer und Schandauer Straße in Richtung Innenstadt prognostiziert. Im übrigen Stadtgebiet wären keine gravierenden Auswirkungen zu erwarten (vgl. **Bild 13**).



**Bild 13: Differenz der Verkehrsbelastungen: Sonnenstein / Prognosenullfall 2030+**  
(vgl. komplette Darstellung im Anhang 2)

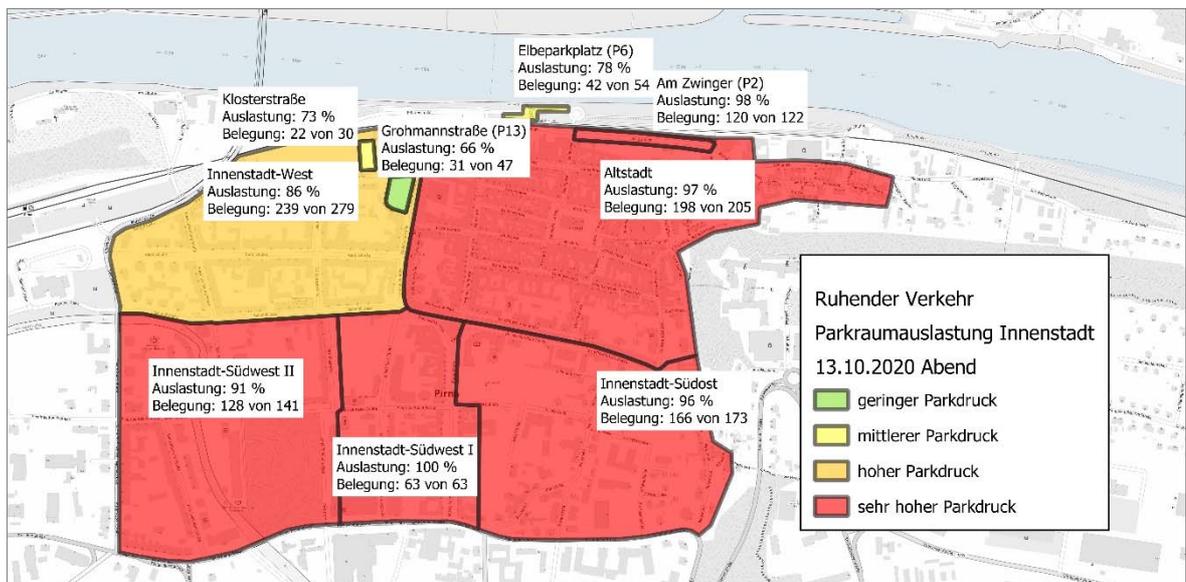
## 5 Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die Pirnaer Innenstadt

### 5.1 Parkraumkonzept

Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse und Empfehlungen aus der innerstädtischen Parkraumerhebung befindet sich im **Anhang 3** des vorliegenden Ergebnisberichtes. In den folgenden Kapiteln sind die wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst.

#### 5.1.1 Parkraumerhebung 2020

Um zuverlässige und aktuelle Informationen zur Parkraumsituation in der Pirnaer Innenstadt zu erhalten, wurde im Oktober/November 2020 eine detaillierte Parkraumerhebung durchgeführt. Die Nutzung der bewirtschafteten Parkstände im öffentlichen Straßenraum wurde in Ortsbegehungen erhoben. Die Auslastung der Parkhäuser konnte aufgrund der zur Verfügung gestellten Daten bzw. Beobachtungen der Betreiber erfasst werden. Die Auslastung der öffentlichen Parkstände im Straßenraum wurde gebietsweise ausgewertet. Mit Ausnahme der westlichen Innenstadt wurde insbesondere am Abend eine sehr hohe Auslastung erreicht, die in den meisten Straßen im Bereich der Kapazitätsgrenze lag (**vgl. Bild 14**).



**Bild 14: Parkraumauslastung in der Innenstadt abends<sup>13</sup>**

Bei den öffentlichen Parkplätzen fallen folgende Unterschiede auf:

- Der öffentliche Parkplatz „Am Zwinger (P2)“ hat über den gesamten Tagesgang eine sehr hohe Auslastung (abends 98 %).

<sup>13</sup> Erhebung vom Di 13.10.2020, d.h. außerhalb der Ferien und weitgehend ohne Corona-bedingte Einschränkungen

- Der Elbeparkplatz ist am Vor- und Nachmittag sehr hoch ausgelastet; am Abend geht die Belegung deutlich zurück.
- Der Bewohnerparkplatz „Klosterstraße“ (Innenstadt-West) hat über den gesamten Tagesgang Kapazitätsreserven.
- Der im Wechselprinzip betriebene Parkplatz Grohmannstraße ist vormittags sehr stark ausgelastet, entleert sich jedoch im weiteren Tagesverlauf, sodass abends nur noch geringer Parkdruck besteht.

Bei den Parkhäusern ist die Auslastung wesentlich geringer als im Straßenraum und auf den öffentlichen Parkplätzen:

- Im Parkhaus Stadtmitte waren an den Erhebungstagen zu keiner Zeit mehr als die Hälfte der Stellplätze belegt.
- Die 46 Kurzzeitstellplätze im Parkhaus Steinplatz sind gemäß Betreiber immer zu 100 % ausgelastet.
- Im Parkhaus Altstadt lag die maximale Auslastung der Kurzparker zu keiner Zeit bei mehr als 60 %.
- Das neue Parkhaus im Scheunenhofcenter ist in Spitzenzeiten zu etwa zwei Drittel belegt, im Mittel etwa zur Hälfte.

### **5.1.2 Handlungsbedarf und Empfehlungen**

Es besteht ein großer Gegensatz zwischen der hohen Auslastung im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlichen Parkplätzen bei gleichzeitig vorhandenen, großzügigen Kapazitätsreserven in den Parkhäusern. Eine wesentliche Ursache hierfür ist, dass die Parkgebühren zum Zeitpunkt der Erhebung im Straßenraum deutlich geringer waren als in den Parkhäusern. Außerdem war in der Gartenstraße temporär Bewohnerparken zugelassen, da andere Bewohnerparkplätze aufgrund von Baustellen zeitweise nicht nutzbar waren. Die für Kunden vorgesehenen Kurzzeitparkstände waren deshalb zum Teil von Dauerparkern mit Bewohnerparkausweis besetzt. Daraus resultieren zwei wesentliche Lösungsansätze zur Verbesserung der Situation:

- Überarbeitung der Parkgebührenordnung
- Gezielte Anpassungen der Bewirtschaftungsform

### **5.1.3 Maßnahmen der Stadt Pirna**

Mit der Neufassung der Parkgebührenordnung im Jahr 2021 hat die Stadt Pirna eine VEP-Maßnahme bereits umgesetzt. Die Gebührendifferenz zu den Parkhäusern wurde damit weitgehend beseitigt und eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser unterstützt (**vgl. Bild 15 und Tab. 2**).

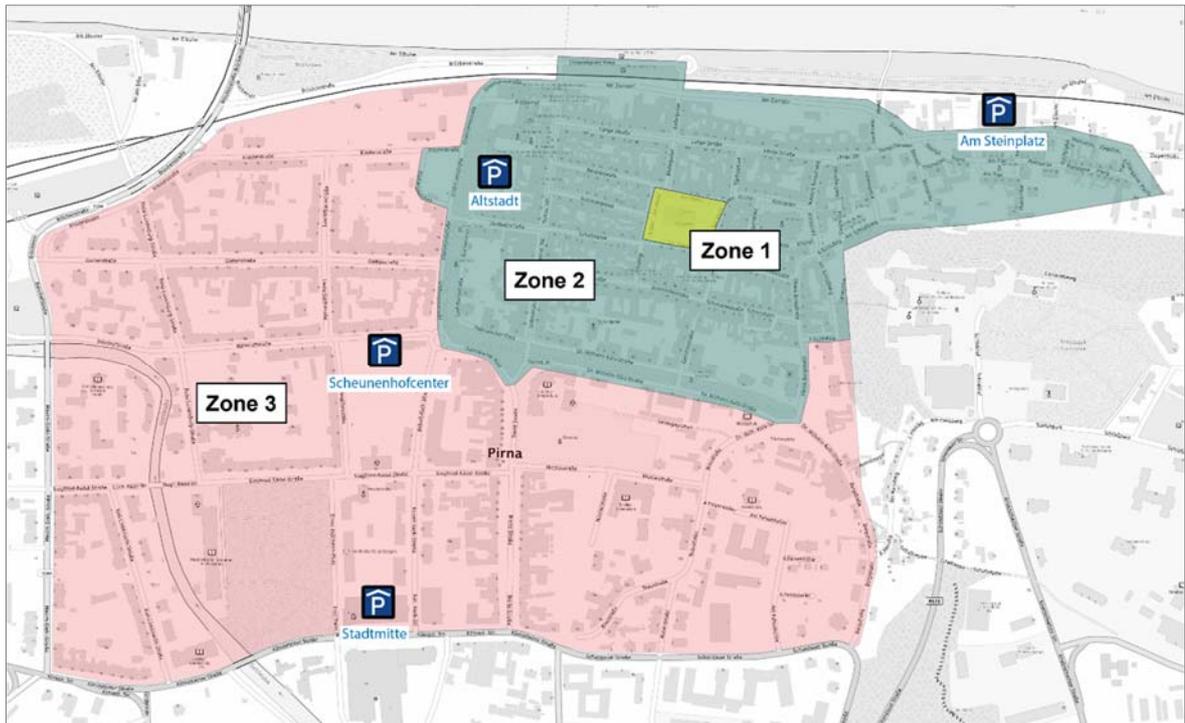


Bild 15: Parkgebührenzonen in der Innenstadt

Parkgebühr in öffentlichen Straßen			Gebühr in Parkhäusern	
Parkzonen	bisher	seit Aug. 2021		
1	1 €/h	3 €/h	Altstadt	1 €/45 Min.
2	1 €/h	2 €/h	Stadtmitte	1 €/h
3	0,5 €/h	1 €/h	Steinplatz	1 €/45 Min.
			Scheunenhof	1 €/h

Tab. 2: Parkgebührenvergleich nach Erhöhung

#### 5.1.4 Ergänzende Maßnahmen / Empfehlungen

##### Parkraumbewirtschaftung allgemein / Bewohnerparken:

Der neue, im November 2021 eröffnete Parkplatz in der Klosterstraße trägt mit ca. 60 Stellplätzen zu einer Entspannung der Situation im Quartier zwischen Altstadt und Bahnhof bei. Damit vergrößert sich der Spielraum, heutige Straßenparkstände zu verlagern und Straßenräume umzugestalten – z. B. zugunsten von Radverkehrsanlagen, der Straßenraumbegegrünung und/oder einer sonstigen gestalterischen Aufwertung. Dies steht in direktem Zusammenhang mit den folgenden Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept Innenstadt (vgl. auch Kap. 5.2):

- Öffnung der Einbahnstraße Gartenstraße für den Fahrradverkehr in beiden Richtungen und die damit ggf. erforderliche Aufhebung von Parkständen auf einer Straßenseite,

- Schaffung von Ladezonen in der Gartenstraße, um Logistikverkehre komfortabel und sicher abwickeln zu können,
- Aufhebung von Parkständen in der Rosa-Luxemburg-Straße zugunsten von Ausweichmöglichkeiten, um künftig einen Zweirichtungsverkehr zur Erschließung der geplanten P&R-Erweiterung nördlich des Bahnhofs zu ermöglichen,
- ggf. weitere Umverteilungen von Parkständen, die bei der Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich werden.

Der neue Parkplatz Klosterstraße ist der Gebührenzone 3 zugeordnet (1 €/h Mo-Fr 8-18 Uhr, Sa 8-14 Uhr) und ansonsten ohne weitere Einschränkungen nutzbar. Wenn aus den genannten Gründen im umliegenden Straßennetz Parkstände aufgehoben werden müssen, ist eine bevorzugte Nutzung des neuen Parkplatzes für Bewohner sicherzustellen. Dies kann nach dem gleichen Prinzip wie im nördlichen Abschnitt der Lauterbachstraße erfolgen (Parken gebührenpflichtig / Bewohner frei) und sollte auch den östlichen Abschnitt der Klosterstraße mit einbeziehen. So kann das Bewohnerparken auf diesen Bereich konzentriert werden. Die (Kurzzeit-)Parkplätze in der Gartenstraße (und ggf. unmittelbar angrenzender Straßen) stehen dann bevorzugt den Geschäftskunden zur Verfügung.

Langfristig ist an der Klosterstraße ein (Bewohner-)Parkhaus mit einer Kapazität von weiteren ca. 250 Stellplätzen vorgesehen. Dies würde eine weitere Reduktion von Straßenparkständen zugunsten verkehrsorganisatorischer und/oder gestalterischer Maßnahmen ermöglichen und die Situation für die Bewohner weiter verbessern.

Zur weiteren Optimierung der Situation des Bewohnerparkens ist zu prüfen, unter welchen Bedingungen Bewohnerparkausweise künftig ausgegeben werden sollen. Eine bedürfnisgerechte Lösung wäre, die Anspruchsberechtigung auf Bewohner *ohne* Parkmöglichkeit(en) auf ihren Grundstücken zu begrenzen. Eine weitere Maßnahme in diesem Zusammenhang sind Gebührenanpassungen für die Ausgabe der Bewohnerparkausweise<sup>14</sup>. Hier kann ggf. ein Lenkungseffekt erzielt werden, wenn bei Vorhandensein privater Abstellmöglichkeiten auf den Erwerb einer solchen Berechtigung verzichtet wird. Dies würde die Situation im Straßenraum ebenfalls entspannen.

### **Kurzzeitparken in der Gartenstraße**

Die Gartenstraße ist wie ihre Umgebung der Gebührenzone 3 zugeordnet. Da zudem eine Begrenzung der Parkzeit auf eine Stunde gilt, stehen die Parkmöglichkeiten vor allem den Kunden der zahlreichen Geschäfte und Dienstleistungsangebote zur Verfügung. Eine Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten einer attraktiven Radverkehrsrouten und gestalterischer Aufwertungen würde die Reduktion von Parkständen auf einer Straßenseite erfordern (**vgl. Abbildung 20**). Um den Bedarf an Kurzzeitparkständen weiterhin decken zu können, ist eine Ausweitung des Kurzzeitparkens auf angrenzende Straßenabschnitte zu prüfen. Dies gilt insbesondere für die Lauterbachstraße, in der heute das Mischprinzip aus Gebühren- und Bewohnerparken (nördlicher Teil) oder reines Bewohnerparken gilt. Hier könnten zusätzliche Kurzzeitparkstände eingeführt und das Bewohnerparken auf die

---

<sup>14</sup> Mit einer neuen Parkausweisverordnung des Freistaates Sachsen (Entwurf vom 21.12.2021) soll die Gebührengestaltung von Bewohnerparkausweisen den Kommunen übertragen werden.

Abend- und Nachtzeiten begrenzt werden (z. B. 19-9 Uhr). Voraussetzung wäre die bereits empfohlene Erweiterung der Parkmöglichkeiten für Bewohner auf dem neuen Parkplatz in der Klosterstraße (s. o.).

Darüber hinaus sollte die Parkdauerbeschränkung in der Gartenstraße an der Beschilderung der Parkflächen ergänzt werden, um Besucher bereits *vor* dem Abstellen ihrer Fahrzeuge auf diese Regelung hinzuweisen.

## **5.2 Verkehrslenkung und Verkehrsorganisation**

Ein wesentliches Ziel des VEP 2030 ist die Verkehrsberuhigung der Innenstadt. Im Rahmen der Konkretisierung wurden die folgenden Aspekte weiter vertieft:

- historische Altstadt / Marktplatz:  
Reduktion des Durchgangsverkehrs sowie Verkehrsentlastung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz,
- Stadtgebiet zwischen Altstadt und Bahnhof:  
Konzentration des Durchgangsverkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen und Ausweitung der Verkehrsberuhigung im Nebennetz,
- Breite Straße, Dohnaischer Platz und Robert-Koch-Straße:  
Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung durch Anpassungen des Verkehrsregimes

### **5.2.1 Sperrung des Marktplatzes für den Durchgangsverkehr**

Die im VEP 2030 vorgesehene Sperrung des Marktplatzes für den Durchgangsverkehr wurde von der Stadtverwaltung im Dezember 2021 umgesetzt<sup>15</sup>. Ein für die Konkretisierung des VEP geplanter Verkehrsversuch konnte aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen nicht durchgeführt werden. Rückschlüsse auf die verkehrlichen Effekte einer Marktsperrung ermöglichen aber Beobachtungen zur bauzeitlichen Sperrung der Marktdurchfahrt während der Sanierung der Schloßstraße (April – Dezember 2021) sowie die Verkehrsmodellbetrachtungen im vorliegenden Projekt (**vgl. Anhang 2**). Dabei zeigt sich, dass die bisher über den Markt verkehrenden Fahrzeuge von den anderen Straßen im Innenstadtdistrikt aufgenommen werden können. Die Modellauswertungen zeigen allerdings auch, dass der bestehende Querschnitt der Maxim-Gorki-Straße mit zwei Zufahrts Spuren im Kreuzungsbereich zur B 172 bis zur Fertigstellung der Südumfahrung beibehalten werden sollte. Eine Fahrspurreduktion zugunsten von Radverkehrsanlagen (**vgl. Kap. 7.4.1.5**) ist erst mit der verkehrsentlastenden Wirkung der Südumfahrung sinnvoll.

Die Sperrung des Marktplatzes für den Durchgangsverkehr wird in zwei Stufen umgesetzt:

- In der ersten Stufe wird die Durchfahrt mittels einer Pollerreihe zwischen der Südostecke des Rathauses und dem Gebäude Am Markt 6 unterbunden. Die 7 Stellplätze an der Ostseite des Rathauses entfallen, die beiden Stellplätze vor dem Gebäude Am Markt 8 werden als Behindertenparkplätze ausgewiesen. Alle anderen

---

<sup>15</sup> SR-Beschluss Nr. 21/0535-61.0 vom 14.12.2021

Stellplätze auf dem Markt bleiben weiterhin nutzbar und der Anliefer- und Anliegerverkehr ist weiter im gewohnten Maße möglich. Die Einbahnstraße in der Schloßstraße entfällt, um die Zu- und Wegfahrt auf dieser Seite des Marktplatzes zu ermöglichen.

- Der mit der Verkehrsentlastung gewonnene Spielraum zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität soll in einer zweiten Stufe für weitere verkehrsorganisatorische und gestalterische Maßnahmen genutzt werden (z.B. Beschränkung auf Aliegerverkehr, Möblierung, Bepflanzung etc.). Hierbei sind die Ansprüche des Anliefer- und Anliegerverkehrs sowie die nicht-verkehrlichen Bedürfnisse der anliegenden Nutzungen nochmals detailliert zu prüfen und einzubeziehen. Dies unterstützt neben einer gelungenen Umgestaltung auch die Akzeptanz des neuen Verkehrsregimes.

## 5.2.2 Verkehrsregime in der Innenstadt

Neben der Altstadt selbst besteht auch im Bereich zwischen Altstadt und Bahnhof (Westvorstadt) sowie südlich der Altstadt Handlungsbedarf für (weitere) verkehrsberuhigende Maßnahmen und Anpassungen des Verkehrsregimes. Dieser resultiert aus:

- den hohen Ansprüchen an die Aufenthaltsqualität (Bewohner, Fußgänger und Altstadtbesucher),
- den Bedürfnissen des Radverkehrs – insbesondere nach einer hohen Netzdichte und umwegfreien Direktverbindungen,
- den Belastungen durch gebietsfremden Schleichverkehr (z. B. in der Klosterstraße),
- der hohen Nutzungsintensität in der Gartenstraße und der Breiten Straße und den damit verbundenen verkehrlichen und nicht verkehrlichen Ansprüchen an den öffentlichen (Straßen-)Raum,
- den erforderlichen flankierenden Maßnahmen zur Umsetzung der sog. „Parkachse“ Robert-Koch-Str. - Grohmannstraße sowie
- den Erschließungsanforderungen der geplanten P+R-Erweiterung zwischen Bahnhof und Elbufer.

### 5.2.2.1 Handlungsbedarf im Zusammenhang mit Parallelplanungen

Mit der Eröffnung des Scheunenhofcenters und den damit verbundenen zusätzlichen Stellplatzkapazitäten hat die VEP-Maßnahme „Parkachse“ Robert-Koch-Str. – Grohmannstraße nochmals an Bedeutung gewonnen. Die im VEP 2030 empfohlene Aufhebung der **Einbahnregelung in der Siegfried-Rädel-Straße** zwischen Robert-Koch-Straße und Breite Straße hilft dabei, den Parksuchverkehr auf diese „Parkachse“ zu lenken. Außerdem wird dadurch die Breite Straße zwischen Siegfried-Rädel-Straße und Dohnaischer Platz vom Durchgangsverkehr entlastet und die für diesen Abschnitt vorgesehene Verkehrsberuhigung<sup>16</sup> unterstützt. Für den Zweirichtungsverkehr müssen die bestehende Gehweg-

---

<sup>16</sup> Für die Umgestaltung des Dohnaischen Platzes existiert eine Vorplanung, die zwischen Friedenspark und Kreisverkehr einen verkehrsberuhigten Bereich vorsieht (Umgestaltung Dohnaischer Platz – Vorplanung, VKT GmbH, 2016)

vorziehung an der Einmündung zur Breiten Straße zurückgebaut und einige Straßenparkstände aufgehoben werden.

Die Erschließung der geplanten P+R-Erweiterung nördlich des Bahnhofs wird im Wesentlichen über die Rosa-Luxemburg-Straße und die nördlich anschließenden beiden Straßen- bzw. Eisenbahnunterführungen erfolgen. In einem Variantenstudium<sup>17</sup> wurden die verkehrlichen Auswirkungen unterschiedlicher Erschließungsvarianten untersucht. Am einfachsten realisierbar ist die Zu- und Wegfahrt über die **Rosa-Luxemburg-Straße**, was die Aufhebung der heutigen Einbahnstraße im südlichen Abschnitt und geringfügige Anpassungen des Parkregimes erfordert (vgl. Bild 16).

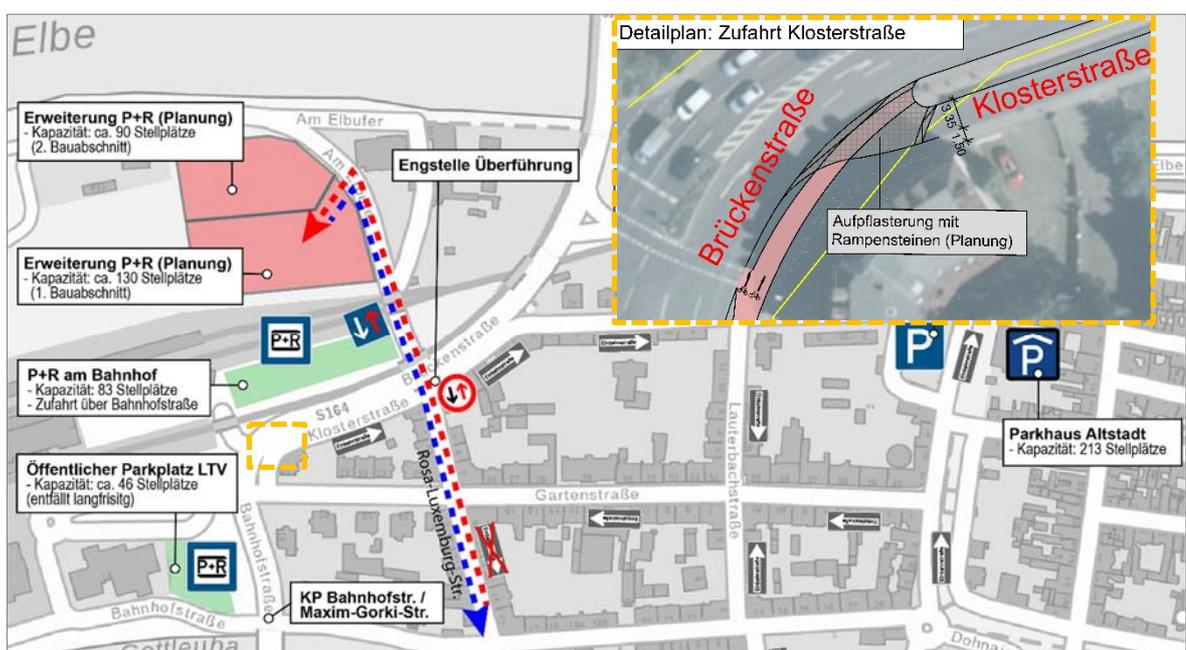


Bild 16: P+R-Erschließung und bauliche Anpassung der Klosterstraße (Prinzip)<sup>18</sup>

### 5.2.2.2 Radverkehr in Einbahnstraßen

Die gute Erreichbarkeit für den Radverkehr ist die Grundvoraussetzung für eine verstärkte Fahrradnutzung im Alltag – gerade in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und zahlreichen verkehrsrelevanten Zielen. Die gemäß VEP 2030 vorgesehene **Öffnung von Einbahnstraßen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung** hat deshalb gerade in der Pirnaer Innenstadt eine besonders große Bedeutung. Die meisten Straßen sind dort als Einbahnstraße ausgewiesen. Einige davon sind Haupttrouten im städtischen Radverkehrsnetz. Der lokalen Feinerschließung für den Radverkehr dienen sie alle. Die erleichterte Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen entspricht zudem der aktuellen Strategie des Bundes zur Radverkehrsförderung und der damit verbundenen

<sup>17</sup> Erweiterung der Park-and-Ride-Anlagen am Bhf. Pirna, Verkehrsuntersuchung Zufahrtserschließung (VKT GmbH, 2022)

<sup>18</sup> ebenda

Anpassung gesetzlicher Vorschriften<sup>19</sup>. Daraus lässt sich ableiten, dass die Zulassung des Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung in Tempo-30-Zonen als „Normalfall“ betrachtet werden kann. Somit kommt diese Regelung auch für die meisten Einbahnstraßen in der Pirnaer Innenstadt in Frage. Dabei sind die folgende Randbedingungen bzw. Ausnahmen zu beachten:

- In der Gartenstraße ist zu prüfen, ob für eine sichere Abwicklung des Radverkehrs in beiden Richtungen eine Aufhebung von Straßenparkständen erforderlich ist. Die verkehrliche Funktion als direkte, attraktive Radroute zwischen Altstadt und Bahnhof steht im Konflikt mit den vielen Parkwechsellvorgängen und den Platzbedürfnissen des Lieferverkehrs (**vgl. Kap. 8.4**). Die ggf. erforderliche Neuaufteilung des Straßenraumes kann im Rahmen eines Verkehrsversuchs erfolgen.
- In der Grohmannstraße ist eine Freigabe des Radverkehrs in beiden Richtungen nur südlich der Einmündung Klosterhof vertretbar. Die unübersichtliche Engstelle zwischen Klosterhof und Bahndamm lässt einen Zweirichtungsbetrieb nicht zu. Außerdem müssten die Senkrechtparkstände zwischen Klosterhof und Klosterstraße sowie zwischen Gartenstraße und Bahnhofstraße in Längsparkstände umgewandelt werden, um gefährliche Engstellen zu vermeiden. Im Abschnitt zwischen Gartenstraße und Dohnaischen Platz sind zudem die bereits vorliegenden Umgestaltungs-ideen<sup>20</sup> für den Dohnaischen Platz zu berücksichtigen.
- Für die Freigabe der Dr.-Wilhelm-Külz-Straße zwischen Breite Straße und Dohnaischer Straße – d.h. die südliche Zufahrt zur Fußgängerzone Innenstadt – existiert bereits ein Vorschlag der Stadtverwaltung. Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr werden zusätzlich entschärft, indem die Dr.-Wilhelm-Külz-Straße und der nördliche Teil der Breite Straße in eine Tempo-20-Zone integriert werden (**vgl. Kap. 5.2.2.3**). Die erleichterte Erreichbarkeit der Fußgängerzone kann dort zu einer Zunahme von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern führen. Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens in der Fußgängerzone sollte deshalb laufend beobachtet werden, um bei Bedarf mit flankierenden Maßnahmen reagieren zu können (z.B. Informationskampagnen, abschnitts- und/oder zeitweise Sperrungen für den Radverkehr etc.)<sup>21</sup>.
- An der Unterführung Badergasse ist eine Freigabe für den Fahrradverkehr in beiden Richtungen aufgrund des schmalen Querschnittes und der schlechten Sichtverhältnisse nicht zu empfehlen. An der Unterführung Dohnaische Straße besteht dieses Problem nicht. Hier würde die Freigabe für den Radverkehr in beiden Richtungen die Erreichbarkeit der Innenstadt vom Elberadweg aus erheblich verbessern (**vgl. Bild 17**).

---

<sup>19</sup> StVO-Novelle vom 28. April 2020 sowie die Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO in der Fassung vom 15.11.2021. Zu Zeichen 220 Einbahnstraße wird in der VwV präzisiert: „Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, **soil** Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, ...“

<sup>20</sup> Für die Umgestaltung des Dohnaischen Platzes existiert eine Vorplanung, die den südlichen Abschnitt der Grohmannstraße bis zur Einmündung Gartenstraße umfasst – inkl. Neuausrichtung vom Parkständen (Umgestaltung Dohnaischer Platz – Vorplanung, VKT GmbH, 2016)

<sup>21</sup> Eine umfangreiche Informations- und Beispielsammlung zum Thema Radverkehr in Fußgängerzonen liefert die von der FH Erfurt entwickelte **RADSAM**-Kampagne (<https://radsam-kampagne.de>)

- Die zur Verkehrsberuhigung vorgesehenen Tempo-20-Anordnungen (**vgl. nächster Abschnitt**) verbessern die Randbedingungen für eine verkehrssichere Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen.



**Bild 17:** Elberadweg → Altstadt, Einbahnstraße als Hindernis für den Radverkehr

### 5.2.2.3 Weitere VEP-Maßnahmen

Für den größten Teil der Innenstadt gelten bereits straßen- oder gebietsbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 20/30) bis hin zu Fahrverboten für den motorisierten Verkehr (z.B. Fußgängerzone Altstadt). Wesentliches Ziel des VEP 2030 ist die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr und die Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen. Zur konsequenten Weiterführung dieser Strategie werden folgenden Maßnahmen ergänzt:

#### Verkehrsberuhigung der westlichen Zufahrt in die Klosterstraße

Mit einer Umgestaltung der westlichen Einfahrt in die Klosterstraße und einer Durchfahrtsbeschränkung auf den Anliegerverkehr werden mehrere Ziele erreicht:

- Die Attraktivität der Klosterstraße als Schleichweg für gebietsfremden Durchgangsverkehr wird reduziert. Von der Beruhigung profitieren die Bewohner und die Verkehrssicherheit.
- Die Verkehrsbelastung der Einmündung Klosterstraße/R.-Luxemburg-Straße nimmt ab mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit an der unübersichtlichen Unterführung. Dies ist insbesondere dann entscheidend, wenn künftig durch diese Unterführung die erweiterten P+R-Angebote nördlich des Bahnhofs angeschlossen werden.
- Die bauliche Umsetzung erfolgt mit einer Gehwegüberfahrt (**vgl. Bild 16**), welche die Verkehrssicherheit und den Komfort auf der Rad- und Fußwegverbindung in Richtung

Stadtbrücke verbessert. Im Zusammenhang mit den neuen Radverkehrsanlagen in der M.-Gorki-Straße (**vgl. Kap. 8.2**) wird damit eine Hauptroute des Radwegenetzes bedürfnisgerecht aufgewertet.

### **Ausweitung der Zonengeschwindigkeitsbeschränkung**

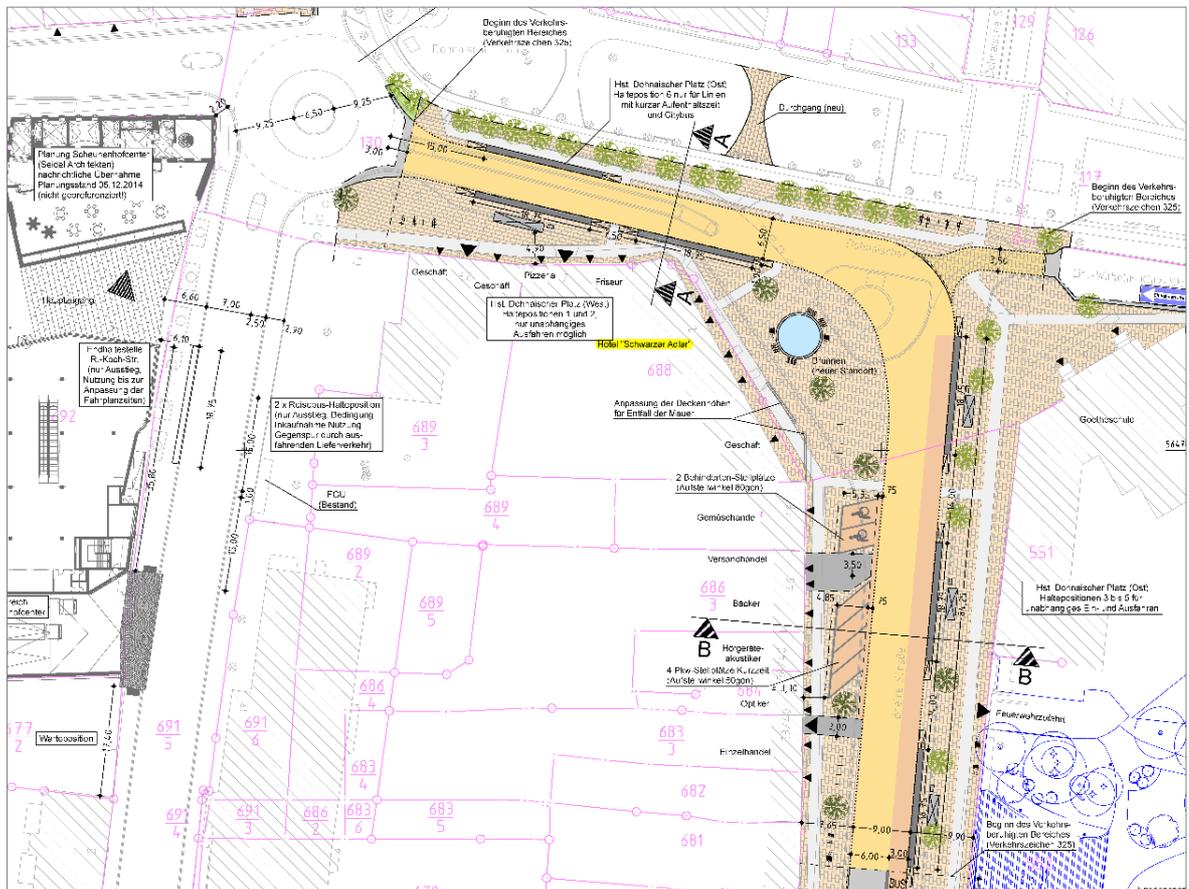
Eine Intensivierung der Verkehrsberuhigung über Anpassungen des Verkehrsregimes dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßenzügen mit einer hohen Nutzungsintensität sowie in Bereichen mit besonders hohen Ansprüchen an die Aufenthaltsqualität. Je nach Nutzungsansprüchen und Verkehrsgeschehen sind im Innenstadtbereich (stärker) abgestufte Regelungen zur Verkehrsberuhigung sinnvoll (**vgl. Abbildung 1**). Daraus ergeben sich die folgenden Empfehlungen:

- **Tempo-20 im Bereich der Gartenstraße:**  
Eine stärkere Verkehrsberuhigung in der Gartenstraße ist mit der Ausweisung eines „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ möglich (Tempo-20-Zone). Gegenüber der bereits gültigen Tempo-30-Regelung wird eine weitere Reduktion der Verkehrskonflikte erreicht, die Radverkehrsführung in beiden Richtungen erleichtert und die Aufenthaltsqualität erhöht. Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen sind mit der hohen verkehrlichen und nicht verkehrlichen Nutzungsintensität und einem sensiblen (Wohn-)Umfeld erfüllt<sup>22</sup>. Die Tempo-20-Zone im Bereich Gartenstraße eignet sich als erster Schritt für zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Innenstadt.
- In einem zweiten Schritt ist eine Ausweitung dieses verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches auf Abschnitte der Breiten Straße und der Grohmannstraße zu prüfen – d.h. eine Umsetzung dieses Verkehrsregimes in den am stärksten verkehrlich und „geschäftlich“ frequentierten Straßenräumen der Innenstadt.
- Im zentralen Abschnitt zwischen Friedenspark und Kreisverkehr kann langfristig der in den Vorplanungen zum Dohnaischen Platz bereits vorgeschlagene verkehrsberuhigte Bereich eingeführt werden (**vgl. Bild 18**). Dies würde eine von außen nach innen – d.h. vom Hauptnetz in Richtung Zentrum – zunehmende Verkehrsberuhigung unterstützen. Vor einer Umgestaltung des Dohnaischen Platzes ist zu klären, ob und wie bei der Straßenraumgestaltung auf eine mögliche Wiederbelebung des Hotels „Schwarzer Adler“ reagiert werden müsste<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche eignen sich gemäß StVO insbesondere für zentrale städtische Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion.

<sup>23</sup> Anpassung des Verkehrskonzeptes Dohnaischer Platz an das zu sanierende Hotel „Schwarzer Adler“ gemäß Stadtratsbeschluss (Nr. 20/0084-61.0) vom 30.03.2021. Derzeit ruht das Hotelprojekt (Stand: Januar 2022).

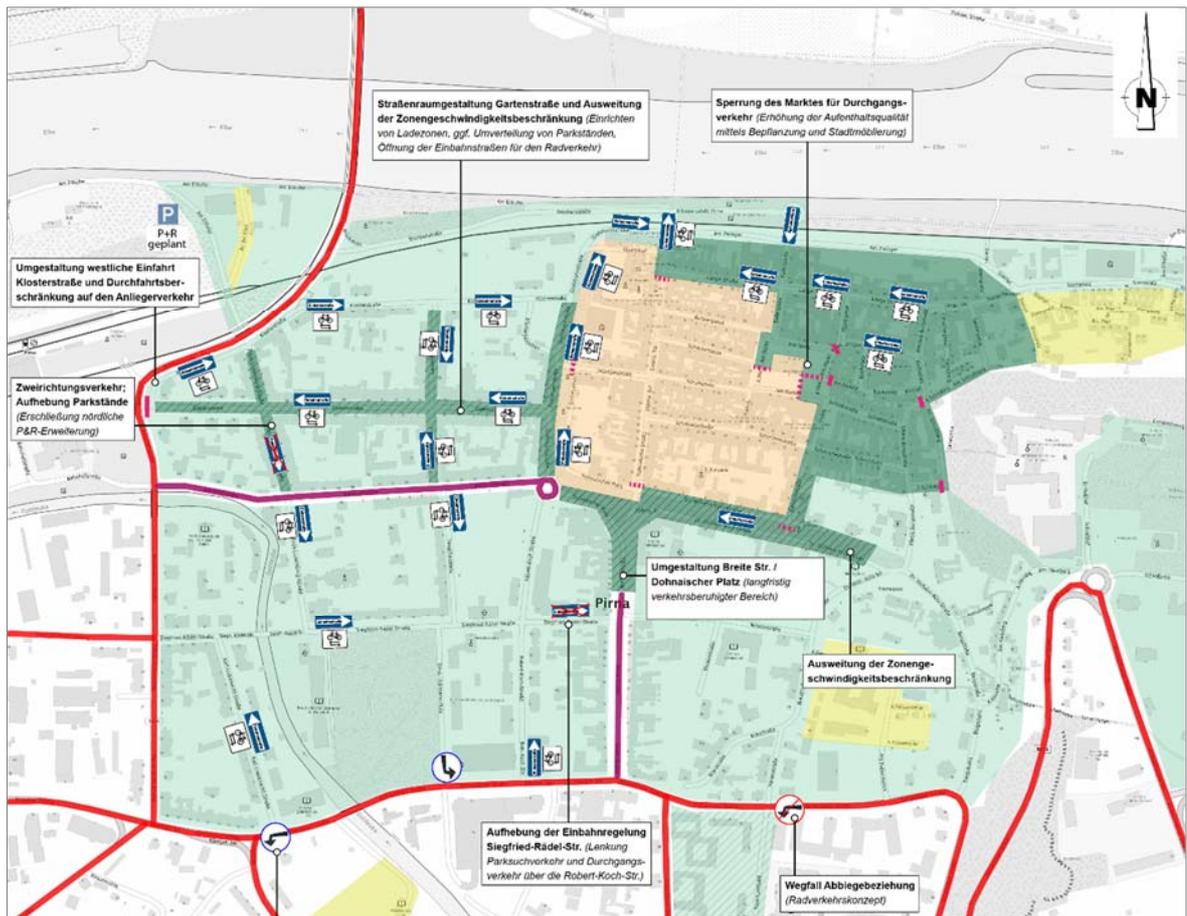


**Bild 18: Vorplanung Dohnaischer Platz mit verkehrsberuhigtem Bereich<sup>24</sup>**

<sup>24</sup> Planausschnitt aus dem Projekt „Umgestaltung Dohnaischer Platz, Vorplanung“ (VKT, 06.06.2016)

### 5.3 Maßnahmenübersicht zum Mobilitätskonzept Innenstadt

Die im vorangegangenen **Kapitel 5** hergeleiteten Maßnahmen zu Anpassungen des Verkehrsregimes und einer weiteren Verkehrsberuhigung in der Pirnaer Innenstadt sind in einem Übersichtsplan zusammengefasst dargestellt (vgl. **Abbildung 1** und Planausschnitt im **Bild 19**).



**Bild 19: Maßnahmenübersicht Verkehrsregime Innenstadt, Ausschnitt**

## 6 Parkraummanagement (gesamtstädtische Strategie)

Die Weiterentwicklung des Parkraummanagements auf gesamtstädtischem Gebiet konzentrierte sich auf die folgenden Bereiche:

- Parkraumbilanzierung und Lösungsansätze für den Stadtteil Pirna Copitz-West,
- Lösungsansätze und Empfehlungen für ein städtisches Parkleitsystem und
- Parkkonzept für Großveranstaltungen.

Grundlagenanalysen, Handlungsbedarf und Empfehlungen zu den genannten Themen sind im Anhang 4 detailliert aufbereitet. Die folgenden Abschnitte enthalten eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse.

### 6.1 Parkraumsituation in Copitz-West

#### 6.1.1 Bestandsaufnahme

Die Parkraumbilanzierung für den Stadtteil Copitz-West basiert auf den Ergebnissen einer vorliegenden Studienarbeit<sup>25</sup>, einer erneuten Bestandsaufnahme vor Ort und Auslastungserhebungen im Juli 2021. Das Parkraumangebot und die Auslastung wurden unterschiedlichen Gebietstypen und Bewirtschaftungsformen zugeordnet (vgl. **Bild 20**). Als Gebietstypen wurden Altbaugelände, Plattenbaugelände und offene Bebauung unterschieden. Bei der Art der Stellplätze und ihrer Bewirtschaftungsform wurden öffentliche, gebührenfreie Parkstände (mit/ohne zeitliche Begrenzung), Bewohnerparkplätze der Wohnungsunternehmen und Garagenplätze berücksichtigt (i.d.R. klassische Garagenhöfe aus der DDR-Zeit). Private Kundenparkplätze wurden vor Ort erfasst, sind in der Parkraumbilanz aber nicht enthalten. In **Tab. 3** ist der aktuelle Bestand zusammengefasst.

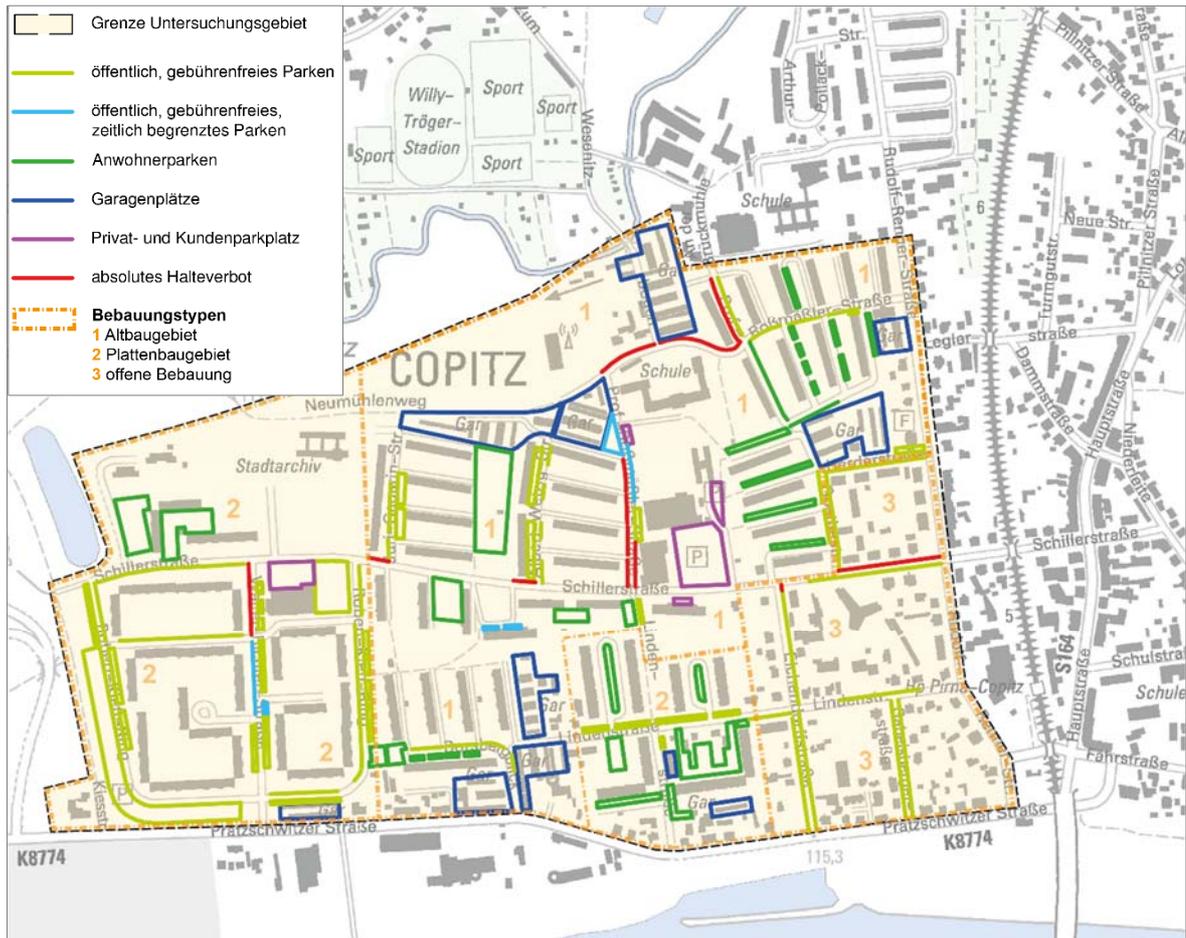
Teilgebiete	öffentliches, gebührenfreies Parken		Bewohnerparkplätze (WG)	Garagenplätze	Gesamt
	frei	zeitlich begrenzt			
Altbaugelände	182	30	383	722	1.317
Plattenbaugelände	746	15	334	80	1.175
offene Bebauung	149	0	0	0	149
<b>Summe</b>	<b>1.077</b>	<b>45</b>	<b>717</b>	<b>802</b>	<b>2.641</b>

**Tab. 3: Parkraumbestand in Pirna Copitz-West**

Insgesamt stehen 2.641 Parkmöglichkeiten zur Verfügung – davon ca. 43 % öffentliche Parkstände, ca. 27 % Bewohnerstellplätze und ca. 30 % Garagenplätze. Im Plattenbaugelände überwiegen die öffentlichen Parkstände mit ca. 65 %; etwa 28 % sind Bewohnerparkplätze der Wohnungsunternehmen; Garagen spielen keine große Rolle (7 %). Im Altbaugelände sind nur 16 % der Stellplätze öffentlich nutzbar, dafür mehr als die Hälfte der Stell-

<sup>25</sup> Verkehrsplanerische Untersuchung zur Parkraumsituation im Großwohngebiet Pirna-Copitz vom 11.07.2016

plätze in Garagen (55 %) und ca. 29 % auf den Bewohnerparkplätzen der Wohnungsunternehmen. Das heißt: Der Anteil dieser Bewohnerparkplätze ist in beiden Teilgebieten etwa gleich hoch. Die Straßenparkstände im Bereich der offenen Bebauung haben an der Parkraumbilanz des Untersuchungsgebietes nur einen Anteil von etwa 6 %. Hier ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der Fahrzeuge auf den privaten Grundstücken abgestellt wird und für die Parkraumbilanz im Straßenraum keine Rolle spielt.



**Bild 20: Untersuchungsgebiet, Parkraumangebot und Bebauungstypen**  
(vgl. komplette Darstellungen im Anhang 4)

Die Erhebung der Auslastung erfolgte an einem Mittwochabend (21:00-22:30 Uhr) außerhalb der Schulferien. Eine deutliche Mehrheit der Bewohner wird zu dieser Zeit zu Hause gewesen sein, sodass eine nahezu maximale Parkraumauslastung beobachtet werden konnte. Diese wurde während der Befahrung für die einzelnen Straßenabschnitte qualitativ abgeschätzt (5 %-Abstufung). Aufgrund des guten Erhaltungszustandes der Garagenhöfe wurde dort eine sehr hohe Auslastung durch abgestellte Fahrzeuge angenommen. Der Anteil leerstehender Garagen wurde auf 10 % geschätzt, weitere 5 % für Fremdnutzungen.

Die Beurteilung der Parkraumauslastung orientiert sich an den Empfehlungen für Verkehrserhebungen<sup>26</sup> und umfasst die folgenden Auslastungsstufen:

- Auslastung > 90 %: sehr hoher Parkdruck
- Auslastung 80 % bis unter 90 %: hoher Parkdruck
- Auslastung 70 % bis unter 80 %: mittlerer Parkdruck
- Auslastung 60 % bis unter 70 %: geringer Parkdruck
- Auslastung unter 60 %: kein Parkdruck

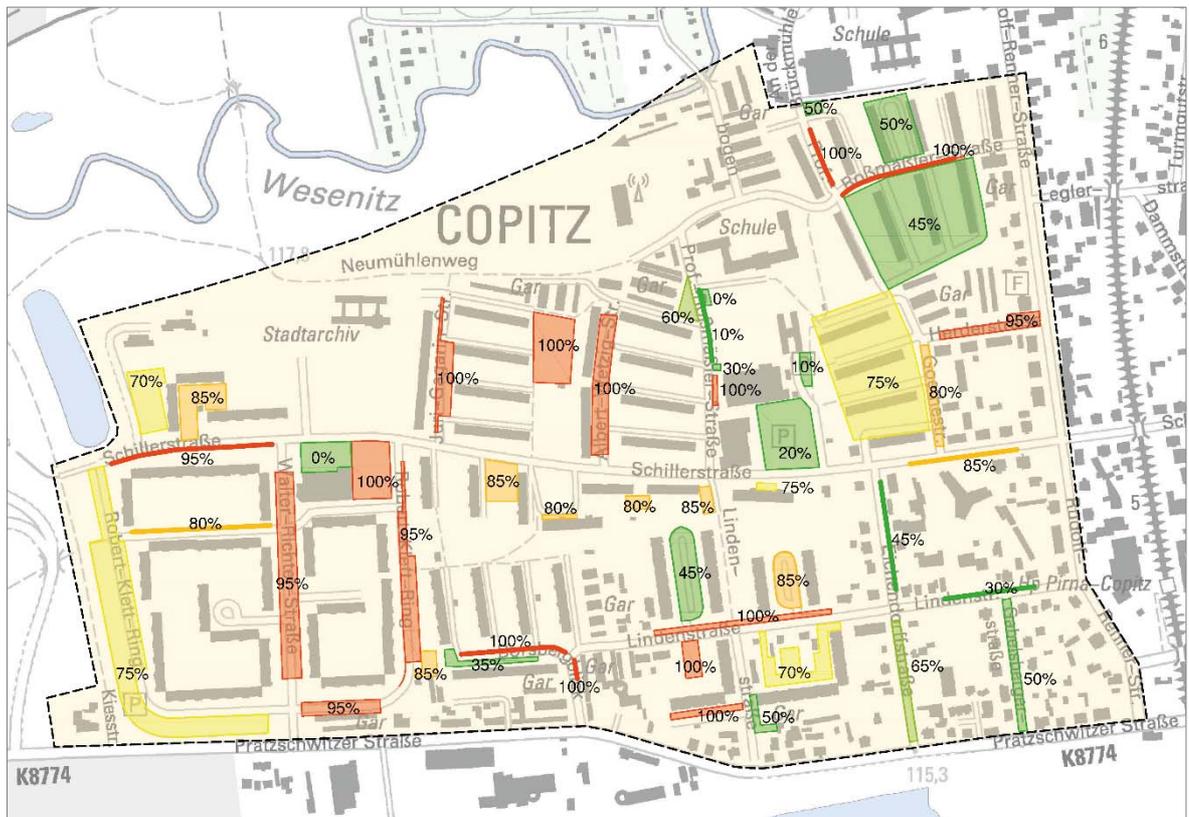
Demnach beträgt die mittlere Auslastung des gesamten Untersuchungsgebietes ca. 80 %, was einem hohen Parkdruck entspricht. Nach Gebietstypen und Art der Stellplätze erreichen die öffentlichen, gebührenfreien Parkstände im Altbauggebiet und die zeitlich begrenzten Parkstände im Plattenbauggebiet mit ca. 95 % die höchste Auslastung. Die Gesamtauslastung unterscheidet sich in beiden Gebieten kaum. Reserven gibt es jeweils auf den Bewohnerparkplätzen der Genossenschaften (**vgl. Tab. 4**, Werte auf 5 % gerundet).

Teilgebiete	öffentliches, gebührenfreies Parken		Bewohnerparkplätze (WG)	Garagenplätze (Annahme)	Gesamt
	frei	zeitlich begrenzt			
Altbauggebiet	95 %	50 %	70 %	90 %	85 %
Plattenbauggebiet	85 %	95 %	75 %		80 %
offene Bebauung	65 %	-	-	-	65 %
<b>Summe</b>	85 %	65 %	75 %	90 %	<b>80 %</b>

**Tab. 4: Parkraumauslastung in Pirna Copitz-West**

Voll oder fast voll ausgelastet sind der gesamte Bereich zwischen der Juri-Gagarin-Straße und der Albert-Wetzig-Straße, Teile der Lindenstraße, der östliche Robert-Klett-Ring und die Walter-Richter-Straße (**vgl. Bild 21**). Am geringsten ist die Parkraumauslastung im Bereich der offenen Bebauung sowie auf den Bewohnerparkplätzen der Genossenschaften im nordöstlichen Teil um die Prof.-Roßmäßler-Straße. Reserven finden sich auch auf den Bewohnerparkplätzen an der Goethestraße und Lindenstraße sowie am südwestlichen Rand des Untersuchungsgebietes (westlicher Teil Robert-Klett-Ring).

<sup>26</sup> Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2012



**Bild 21: Parkraumauslastung nach Straßenabschnitten und Parkplätzen**  
(vgl. komplette Darstellung im Anhang 4)

### 6.1.2 Handlungsbedarf, Lösungsansätze und Empfehlungen

Aufgrund der insgesamt hohen Parkraumauslastung mit nahezu voller Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten in einigen Straßenzügen ist das wohnungsnaher Abstellen privater Pkw zeitweise unmöglich. Da auch im Umfeld der hoch ausgelasteten Straßenzüge Kapazitätsreserven bestehen, ist bezogen auf das ganze Untersuchungsgebiet keine allgemeine Überlastung festzustellen. Wenn für einen verfügbaren Pkw-Abstellplatz ein Radius von 300 m um den Wohnort akzeptiert wird – d.h. die gleiche Entfernung wie beim Einzugsgebiet von städtischen ÖPNV-Haltestellen<sup>27</sup> – besteht hinsichtlich des Gesamtangebotes an Parkplätzen kein Handlungsbedarf für Kapazitätserweiterungen. Aus der prognostizierten Siedlungsentwicklung<sup>28</sup> und der zu erwartenden Entwicklung der individuellen Motorisierung ergeben sich keine Hinweise auf eine drohende Verschärfung der Situation.

<sup>27</sup> Gemäß Nahverkehrsplan 2019 des ZVV gelten für Stadtzentren und städtisch geprägte Gebiete 300-400 m als akzeptables Haltestelleneinzugsgebiet. Normative Vorgaben für die zumutbare Entfernung eines Parkplatzes zur Wohnung existieren nicht.

<sup>28</sup> Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK, Stand: April 2020) rechnet im Stadtteil Copitz/Posta mit ca. 4 % Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2035.

Handlungsbedarf und/oder Optimierungsmöglichkeiten bestehen in diesen Bereichen:

- effizientere Auslastung der vorhandenen Straßenparkstände durch Markierungen und bedarfsgerechte Anpassungen der Bewirtschaftungsform,
- Angebote für bestimmte Nutzergruppen, die auf wohnungsnahe Stellplätze angewiesen sind – insbesondere für ambulante Pflegedienste und ähnliche Betreuungsdienstleistungen (z.B. Essenlieferung),
- Maßnahmen zur gleichmäßigeren Auslastung der Stellplätze

Bei unmarkierten Straßenparkständen ist eine volle Ausnutzung des vorhandenen Platzes oft nicht erreichbar (z.B. Robert-Klett-Ring, Walter-Richter-Straße). Bei markierten Parkständen, wie derzeit in der Juri-Gagarin-Straße oder Albert-Wetzig-Straße, tritt dieses Problem nicht auf. Hier wäre vor Ort zu prüfen, in welchen der hoch ausgelasteten Straßenzüge eine nachträgliche Markierung sinnvoll ist. Dies gilt auch für (derzeit nicht angebotene) separat markierte Zweiradstellplätze auf „Restflächen“ sowie ggf. im Seitenraum, die zu einer effizienteren Parkraumausnutzung beitragen kann. Parkdauerbeschränkungen sind nach dem tatsächlichen Bedarf zu überprüfen und ggf. zeitlich anzupassen. Dies gilt z.B. für die Kurzzeitparkplätze vor dem Kindergarten und der Grundschule in der Prof.-Roßmäßler-Straße, bei denen über Nacht eine uneingeschränkte Nutzung ermöglicht werden sollte.

Da die meisten Straßenparkstände des Untersuchungsgebietes uneingeschränkt nutzbar sind, wären Sonderregelungen<sup>29</sup> für ambulante Pflegedienste wenig hilfreich. Zu prüfen sind solche Parkerleichterungen ggf. bei eingeschränktem Halteverbot, falls das aus Sicht der Pflegedienste in Copitz sinnvoll ist. Die Stadt Pirna bietet Pflegediensten die Möglichkeit, entsprechende Ausnahmegenehmigungen gegen Gebühr zu beantragen. Einzelne Pflegedienste nehmen das im Stadtgebiet bereits in Anspruch. Für das Untersuchungsgebiet erscheint es zweckmäßiger, die Kooperation mit den Immobilienverwaltungen und Wohnungsunternehmen zu suchen, um bedarfsgerechte Parkmöglichkeiten für Pflegedienste außerhalb des öffentlichen Straßenraumes zu schaffen. Auch diese Möglichkeit wird in Copitz bereits genutzt (**vgl. Bild 22**).

---

<sup>29</sup> Dazu zählen kommunale, gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigungen zum (freien) Parken in Bewohnerparkzonen, auf gebührenpflichtigen Parkplätzen oder im eingeschränkten Halteverbot (gemäß §46 (1) StVO).



**Bild 22: Reservierter Stellplatz für Pflegedienst und WG-Personal (Goethestraße)**

Die teilweise erheblichen Auslastungsunterschiede zwischen Straßenparkständen und den Bewohnerparkplätzen der Wohnungsunternehmen könnten darauf zurückzuführen sein, dass die Bewohnerparkplätze ungünstig liegen und/oder die damit verbundenen Kosten nicht akzeptiert werden. Die Anlage und Bewirtschaftung der Bewohnerparkplätze ist Sache der jeweiligen Eigentümer und aus städtischer Sicht kaum zu beeinflussen. Derzeit besteht kein hoher Handlungsdruck, da bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet noch ausreichend freie Kapazitäten vorhanden sind.

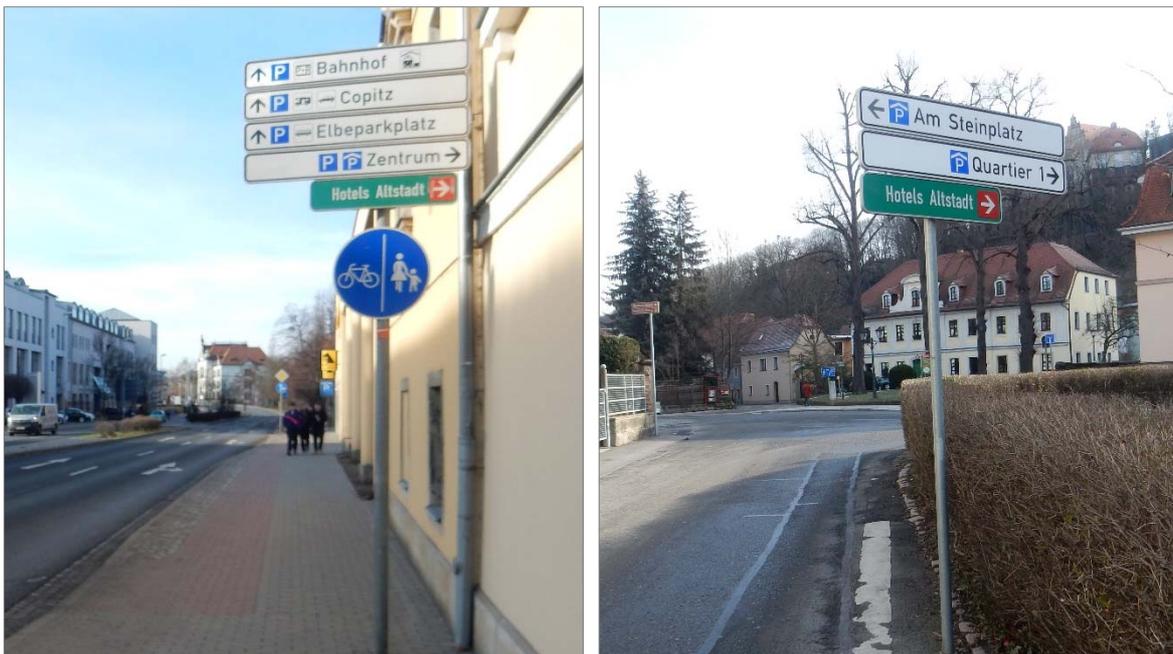
## 6.2 Parkleitsystem

### 6.2.1 Ausgangslage

Ein Parkleitsystem soll die Anfahrt zu den großen Parkierungseinrichtungen erleichtern und diese Verkehrsströme bündeln. Dies gilt insbesondere für die zentrumsnahen Parkhäuser und die P+R-Plätze. Die Besucherlenkung unterstützt das innerstädtische Parkraumkonzept durch die Reduktion des Parksuchverkehrs.

Für die vorliegende Konkretisierung werden die Lösungsansätze aus dem VEP 2030 weiterentwickelt – vor allem die Idee, die Parkraumangebote und den Parksuchverkehr auf einer „Parkachse“ Robert-Koch-Straße / Grohmannstraße zu bündeln. Zu den hier bereits bestehenden Parkhäusern „Stadtmitte“ und „Altstadt“ sind weitere Kapazitäten im Jahr 2021 eröffneten Scheunenhofcenter sowie am neuen Parkplatz Klosterstraße hinzugekommen<sup>30</sup>. Das heißt, die Konzentration des ruhenden Verkehrs auf diese Parkachse und eine entsprechende Besucherlenkung hat an Bedeutung gewonnen.

Ansätze für ein statisches Parkleitsystem sind seit langem vorhanden. Wegweiser zu den großen Parkierungsanlagen befinden sich an den meisten Zufahrtsstraßen zur Innenstadt sowie vereinzelt auch als „Feinverteiler“ innerhalb des Stadtzentrums (**vgl. Bild 23**)



**Bild 23: Parkleitsystem in den Zufahrten und innerhalb des Stadtzentrums**  
(links: Königsteiner Straße, rechts: Am Zwinger/Steinplatz)

<sup>30</sup> Im Scheunenhofcenter stehen 230 öffentliche Parkplätze zur Verfügung, auf dem Parkplatz Klosterstraße ca. 60 Parkplätze (ggf. sind neue Regeln zum Bewohnerparken zu berücksichtigen, **vgl. Kap. 5.1.4**)

Die im VEP 2030 vorgeschlagene Optimierung und Ergänzung der Beschilderung wurde bisher noch nicht vollständig umgesetzt. Im Rahmen des Konzeptes „Pirna wird smarter“<sup>31</sup> plant die Stadt allerdings die Einrichtung eines (dynamischen) Parkleitsystems. Die folgenden Lösungsansätze und Empfehlungen sollten in diese Planungen einfließen.

## 6.2.2 Lösungsansätze und Empfehlungen

Für einen Ausbau des vorhandenen Parkleitsystems kommen statische und dynamische Lösungen in Frage. Deren Eigenschaften und ihre grundsätzliche Eignung für die Stadt Pirna sind im Anhang 4 ausführlich dargestellt. Das Ergebnis bestätigt die bereits im VEP 2030 enthaltene Empfehlung, dass ein volldynamisches Parksyste für Pirna nicht erforderlich ist und aufgrund einiger Nachteile auch keine zweckmäßige Lösung darstellt. Gegen ein dynamisches Parkleitsystem sprechen insbesondere:

- Der nicht nachweisbare Handlungsbedarf für eine dynamische Besucherlenkung: Dynamische Parkleitsysteme sind vor allem bei hohem Parkdruck und/oder einem hohen Anteil ortsunkundiger Nutzer sinnvoll. Die Parkraumerhebung in der Innenstadt hat gezeigt, dass Kapazitätsüberlastungen nur örtlich bzw. temporär und nur bei den Straßenparkständen – jedoch nicht in den Parkhäusern – auftreten (vgl. Kap. 5.1.1). Der Zielverkehr in der Innenstadt wird hauptsächlich von ortskundigen Besuchern aus Pirna selbst und der umliegenden Region verursacht.
- Der hohe Installationsaufwand des neuen Systems: Neu-ausrüstung von Parkplätzen mit Schranken oder Belegungsdetektoren, ergänzende technische Ausrüstung der Parkhäuser (einheitliche Erhebung und Übertragung der Belegungsdaten), zentrale Steuerung für die Datenübertragung zu den Anzeigen, neue dynamische Anzeigetafeln auf den Zufahrtsstrecken.
- Die widersprüchliche Wirkung zum VEP-Ziel „Verkehrsentlastung der Innenstadt“: Motorisierte Besucher würden zwar zuverlässiger als bisher zu den Parkmöglichkeiten geleitet und sensible Straßenräume im Idealfall vom Parksuchverkehr entlastet. Eine hohe Lenkungseffekt ist aber nur bei Ortsunkundigen zu erwarten. Regelmäßige Besucher der Innenstadt werden weiterhin auf eigene Erfahrungen bei der Stellplatzsuche vertrauen. Die Anzeige geringer (Rest-)Kapazitäten kann auch zusätzlichen Parksuchverkehr in der Innenstadt verursachen, wenn Besucher der Anzeige nach dem „Prinzip Hoffnung“ folgen, aber dann keine Stellplätze vorfinden. In Verbindung mit einer hohen Stellplatzkapazität wird die Attraktivität einer Pkw-Anreise generell gefördert. Dies würde die angestrebten Verlagerungen bei der Verkehrsmittelwahl zugunsten von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr unnötig erschweren.

Rein statische Systeme, die ausschließlich über die Lage der Parkierungseinrichtungen informieren, werden einer funktionierenden „Parkachse“ Innenstadt ebenfalls nicht gerecht. Hier besteht die Gefahr, Überlastungen einzelner Anlagen zu spät zu erkennen und zusätzlichen Parksuchverkehr zu erzeugen – auch innerhalb der einzelnen Anlagen.

---

<sup>31</sup> Smart-City-Konzeption der Stadt Pirna (Konzept vom 15.10.2020 / SR-Beschluss vom 2.2.2021)

Zu empfehlen ist eine Kombination der bereits bestehenden und weiter zu ergänzenden, statischen Wegweisung auf den Zufahrtsstrecken<sup>32</sup> mit teildynamischen Anzeigen an den Zufahrten der Parkierungseinrichtungen. Diese sind bei den Parkhäusern i.d.R. bereits vorhanden (vgl. **Bild 24**) und zeigen an, ob die Anlage noch freie Plätze hat oder bereits belegt ist. Bei Bedarf ist die Sichtbarkeit der Anzeigen zu verbessern (Rückschnitt der Bepflanzung, ggf. Umplatzierung). Für neu in das Leitsystem aufgenommenen Parkplätze müssen entsprechende Anlagen zur Erfassung und Anzeige des Belegungszustandes ergänzt werden (z.B. geplante P+R-Erweiterung am Elbufer, Parkplatz Klosterstraße). Entlang der „Parkachse“ ist eine Kombination aus den teildynamischen Zufahrtsanzeigen (frei/belegt) mit Wegweisern zu den nächstfolgenden Parkmöglichkeiten sinnvoll. Spätestens am Elbeparkplatz endet die „Parkachse“ mit eindeutiger Wegweisung in Richtung Stadtbrücke, um Parksuchverkehr am Zwinger und innerhalb der Altstadt zu vermeiden.



**Bild 24:**  
**Zufahrtsanzeige Parkhaus Altstadt**

## **6.3 Parkkonzept für Großveranstaltungen**

### **6.3.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf**

Großveranstaltungen wie beispielsweise das Pirnaer Stadtfest und der Canalettomarkt erzeugen eine hohe Parkraumnachfrage, die in der Innenstadt nicht abgedeckt werden kann. Der hohe Parkdruck der Besucher führt zu Kapazitätsmängeln bei Bewohnern und anderen lokalen Nutzergruppen sowie zu umfangreichen Behinderungen durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge. Lösungsansätze liegen in der temporären Bereitstellung zusätzlicher Parkraumkapazitäten und der gezielten Förderung von Alternativen zur Pkw-Anreise bzw. einer Kombination dieser beiden Ansätze.

---

<sup>32</sup> Beschilderung als statisches Parkleitsystem (vgl. **Bild 23 links**) ergänzen aus Richtung Sachsenbrücke (Dresdner Straße) und aus südlicher Richtung (Dippoldiswalder Str., Zehistaer Str. - Einsteinstraße)

### **6.3.2 Temporäre Kapazitätserweiterungen / Sammelparkplätze**

Mit der Anlage von Sammelparkplätzen sollen Überlastungen des Parkraums in der Innenstadt vermieden und zusätzliche Kapazitäten zum Ausgleich der Belastungsspitzen bei Großveranstaltungen bereitgestellt werden. Gemeinsam mit der Stadt Pirna wurden geeignete Flächen gesucht, die folgende Kriterien erfüllen:

- direkte Verfügbarkeit und Nutzbarkeit (möglichst ohne bauliche Maßnahmen),
- Kapazität von mind. 100 Stellplätzen,
- direkte und komfortable Erreichbarkeit vom Hauptstraßennetz (Hauptzufahrten),
- fußläufige Erreichbarkeit der Pirnaer Altstadt,
- bestehender ÖPNV-Anschluss oder die Möglichkeit, Shuttleverkehre einzurichten.

Parkplätze von Einkaufseinrichtungen wurden aufgrund der außer an Sonn- und Feiertagen bestehenden Nutzungskonflikte mit dem Einkaufsverkehr nicht berücksichtigt.

Anlagen, die alle genannten Bedingungen erfüllen, sind in Pirna nur mit Einschränkungen verfügbar. Die folgenden Standorte kommen als zusätzlicher „Sammelparkplatz“ für Großveranstaltungen in Frage (**vgl. Bild 25**).

#### **Parkplatz am „Wasserplatz“**

Die Freiflächen am „Wasserplatz“ hätten eine Kapazität von ca. 200 Stellplätzen. Es handelt sich um Wiesenflächen und einen mit Rasengittersteinen befestigten Platzbereich. Die Altstadt ist fußläufig in ca. 15 Minuten erreichbar. Es besteht jedoch kein ÖPNV-Anschluss und ein Shuttleverkehr mit großen Fahrzeugen ist aufgrund von Engstellen in der Zufahrt nicht möglich (Bahnunterführungen R.-Luxemburg-Straße). Mit dem heutigen Verkehrsregime in der Westvorstadt ist ein direkter Anschluss vom/zum Hauptstraßennetz nicht gegeben. Die Freigabe der Rosa-Luxemburg-Straße in beiden Richtungen könnte die Situation verbessern und würde dem Erschließungskonzept der P+R-Erweiterung am Elbufer entsprechen (**vgl. Kap. 5.2.2.1**). Weitere Nutzungshindernisse für den „Wasserplatz“ sind die größtenteils unbefestigten Flächen (d.h. Wetterabhängigkeit) sowie die Hochwassergefahr in diesem elbnahen Bereich.

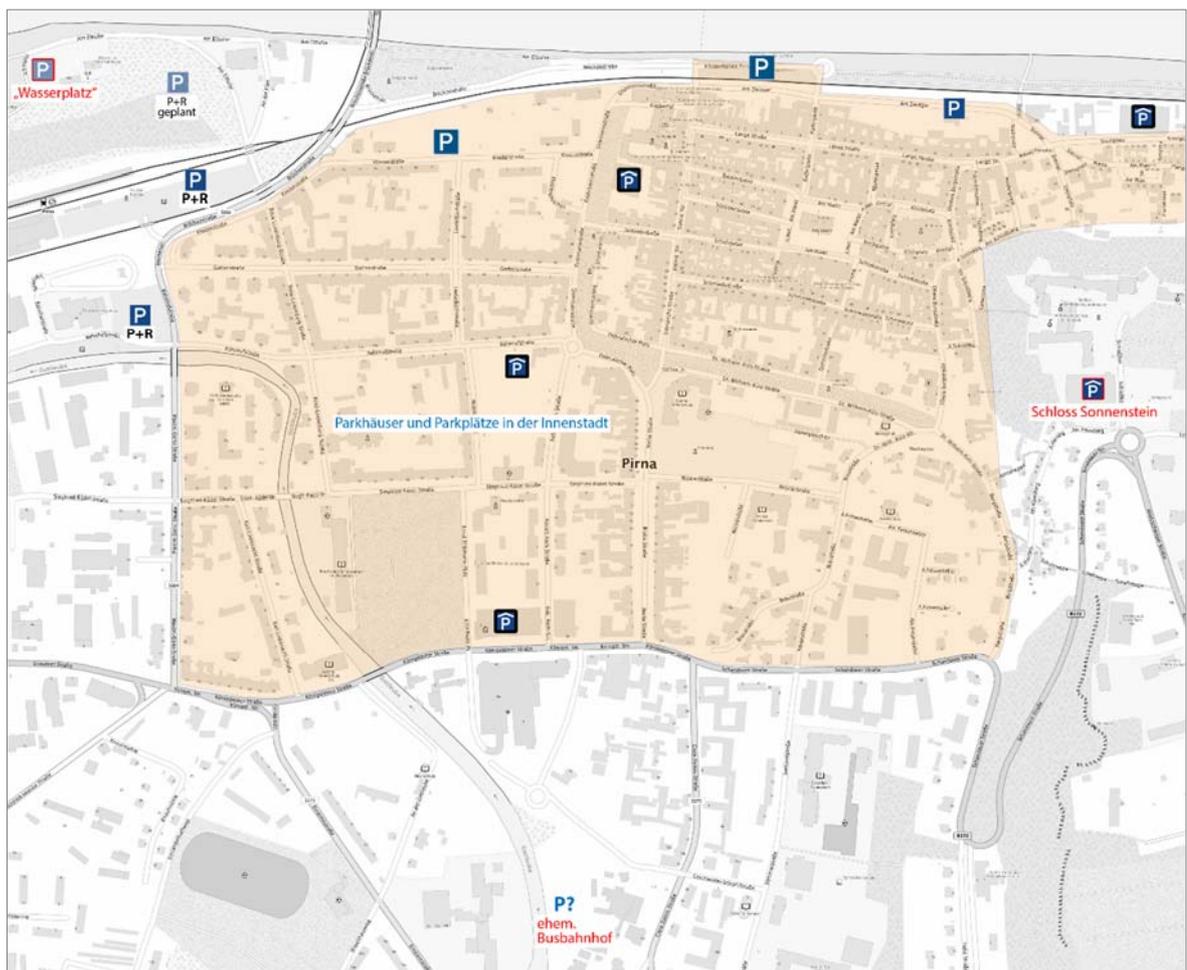
#### **Parkhaus „Schloss Sonnenstein“**

Das derzeit nur Mo-Fr geöffnete Parkhaus „Schloss Sonnenstein“ könnte vor allem an Wochenenden und Feiertagen für Veranstaltungen genutzt werden. Vorteile sind die bestehende Parkhausinfrastruktur und eine hohe Kapazität (> 300 Stellplätze), die Lage direkt am Hauptstraßennetz inkl. Zubringer zur künftigen Südumfahrung (Anschluss Sonnenstein) sowie die vorhandene ÖPNV-Anbindung (u.a. Stadtbuslinie H/S im 15´-Min.-Takt). Die Altstadt ist über die Schlossterrassen (Canalettoweg) oder den Hausberg in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar. Ein Nachteil ist der zu überwindende Höhenunterschied zwischen Altstadt und Schlossberg, was den Nutzungskomfort etwas einschränkt. In der Vergangenheit wurde das Parkhaus bereits bei Veranstaltungen geöffnet. Die Nutzungsintensität war allerdings sehr gering – wahrscheinlich vor allem deshalb, weil die Parkgebühren ähnlich hoch waren wie an zielnäheren Stellplätzen in der Innenstadt. Mit

der 2021 umgesetzten Erhöhung der Parkgebühren in der Innenstadt ist dieser Nachteil möglicherweise nicht mehr relevant. Zu empfehlen ist die Integration des Parkhauses Sonnenstein in ein Mobilitätskonzept für Großveranstaltungen (vgl. Kap. 6.3.3).

### Weitere Möglichkeiten

Eine weitere, innenstadtnahe Möglichkeit zur Einrichtung eines Sammelparkplatzes könnte der ehemalige Busbahnhof in der Clara-Zetkin-Straße bieten. Die Nutzbarkeit als Parkplatz müsste allerdings erst hergestellt werden (derzeit Lagerfläche für Baumaterial). Auf der Fläche wären ca. 100 Stellplätze möglich, die vor allem von Besuchern aus südlicher Richtung angesteuert werden könnten (z.B. Südumfahrung Anschluss Zehista). Die Altstadt ist in ca. 10-15 Minuten fußläufig erreichbar. Ein ÖPNV-Anschluss wäre über die Haltestellen Clara-Zetkin-Straße und Rottwerndorfer Straße nach kurzem Fußweg erreichbar. Zwischen diesem Areal und der Königsteiner Straße (B 172) liegen derzeit einige, zum Teil sehr großzügige Gewerbeflächen (u.a. Autohandel). Falls dort künftig eine städtebauliche Neuordnung erfolgen sollte, wären auch zentrumsnahe Parkierungseinrichtungen denkbar, um Parkraumangebote in der Innenstadt zu ergänzen oder zu ersetzen.



**Bild 25: Bestehende und optionale Parkmöglichkeiten für Großveranstaltungen**

### 6.3.3 Förderung von Mobilitätsalternativen

Ein wesentliches Ziel des VEP 2030 ist eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung, zum Parkraummanagement und zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur wirken auch im Freizeit- und Veranstaltungsverkehr. Dies gilt ebenso für die im parallel erarbeiteten ÖPNV-Konzept<sup>33</sup> enthaltenen Angebotserweiterungen im Stadtbusnetz. Diese Stärkung der Alternativen zur Pkw-Nutzung kann auch zu einer Entspannung der Situation bei (Groß-) Veranstaltungen beitragen – vor allem für den lokalen Verkehr auf städtischem Gebiet:

- Der im ÖPNV-Konzept vorgeschlagene Angebotsausbau umfasst u.a. die Verlängerung der Betriebszeiten am Abend und am Wochenende. Die starke Angebotsausdünnung in den Randzeiten ist bisher eine wesentliche Hürde für die ÖPNV-Nutzung im Freizeitverkehr.
- Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur (**vgl. Kap. 7**) legt den Fokus auf durchgehende, direkte und sichere Routen für den Alltagsverkehr. Damit werden auch die Fahrradrouten zu Veranstaltungsorten im Stadtzentrum komfortabler und sicherer.

Daran anknüpfende, flankierende Maßnahmen bei Großveranstaltungen sind die Bereitstellung zusätzlicher (ggf. temporärer/mobiler) Fahrradabstellanlagen sowie Angebote für spezielle Kombitickets und/oder Ermäßigungen für den ÖPNV (**vgl. Bild 26**). Beide Lösungsansätze müssen Teil eines Mobilitätskonzeptes sein, das Bestandteil der Organisation von Großveranstaltungen sein sollte bzw. von den Verantwortlichen sogar als Voraussetzung zur Durchführung solcher Veranstaltungen zu erarbeiten ist. Für Besucher von außerhalb ist eine offensive Kommunikation zu den ÖPNV-Alternativen erforderlich. Im Fall Pirna betrifft das insbesondere Informationen zur attraktiven S-Bahn-Anbindung der Stadt.

Aufgrund der Schwierigkeiten bei der Bereitstellung zusätzlicher Parkraumkapazitäten (**vgl. Kap. 6.3.2**) müssen integrierte Mobilitätskonzepte der Hauptansatz zur Besucherlenkung bei Großveranstaltungen sein. Diese umfassen sowohl die Bereitstellung zusätzlicher Parkkapazitäten und eine entsprechende Besucherlenkung als auch Maßnahmen zur Förderung einer Anreise ohne Auto.

---

<sup>33</sup> Maßnahmen aus dem „Konzept für eine Neuausrichtung straßengebundenen ÖPNV in Pirna“ (VKT GmbH, 18.12.2020)



**Bild 26: Best-Practice-Beispiel für ÖPNV-Angebote bei Großveranstaltungen<sup>34</sup>**

<sup>34</sup> Quelle: [www.meinka.de](http://www.meinka.de) / Foto: Thomas Riedel (Stadtfest Karlsruhe 2019)

## 7 Konkretisierung des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes

### 7.1 Ausgangslage und Vorgehen

Der VEP 2030 enthält ein Konzept für den Radverkehr mit einem aus der Siedlungsstruktur und den Mobilitätsbedürfnissen abgeleiteten Routennetz und einem mit Umsetzungsprioritäten versehenen Übersichtsplan für nötige Lückenschlüsse. Als Grundlage städtischer Planungen dient eine Maßnahmenliste eines früheren Radverkehrskonzeptes (2008), die mit den Prioritäten des VEP 2030 überarbeitet wurde. Aufgrund veränderter Randbedingungen und der ausdrücklichen Zielsetzung einer Radverkehrsförderung ist eine Überarbeitung und Konkretisierung des Radverkehrskonzeptes erforderlich. Das beinhaltet vor allem eine Überprüfung der Netzhierarchie und der Bedeutung einzelner Verbindungen, die Koordination mit Parallelplanungen, den veränderten Spielraum bei verkehrsrechtlichen Anordnungen sowie die konkreten Hinweise aus der öffentlichen Mitwirkung. Zu berücksichtigen sind insbesondere:

- Der inzwischen erfolgte Kauf der Bahntrassen im Gottleuba- und Seidewitztal durch die Stadt Pirna und die Stadtentwicklungsgesellschaft mit dem Ziel, dort Radwege zu realisieren. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Netzstruktur und die Hierarchie der Radverkehrsverbindungen im Süden der Stadt.
- Die Bedeutung stadtübergreifender, regionaler Verbindungen – d.h. bei Bedarf eine Anpassung der im VEP 2030 bisher aus rein städtischer Sicht betrachteten Netzhierarchie. Dies ist auch deshalb sinnvoll, weil sowohl vom Freistaat Sachsen als auch vom Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge Parallelplanungen<sup>35</sup> auf Regionalverbindungen vorliegen bzw. derzeit erarbeitet werden, die Schnittstellen mit dem städtischen Netz aufweisen.
- Die Planungen zum Radschnellweg Pirna – Dresden<sup>36</sup>, welche die Weiterführung dieser Hauptroute innerhalb des Stadtgebietes und die Ausrichtung städtischer Zubringerrouten beeinflussen.
- Die mit der StVO-Novelle (April 2020) und der daraufhin angepassten Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO vom 15.11.2021) verbundenen Ergänzungen und Erleichterungen bei der Realisierung von Radverkehrsanlagen (z.B. Fahrradstraßen, Radschnellwege, Freigabe von Einbahnstraßen).
- Die ortskonkreten Hinweise der Pirnaer Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, sowohl im Online-Dialog (**vgl. Bild 27**) als auch in persönlichen Gesprächen im Rahmen des Workshops zum Radverkehr.
- Quantitative Analysen aus dem Projekt Stadtradeln – z.B. zu Radverkehrsfrequenzen auf bestimmten Netzabschnitten. Damit können Festlegungen zur Netzhierarchie auf

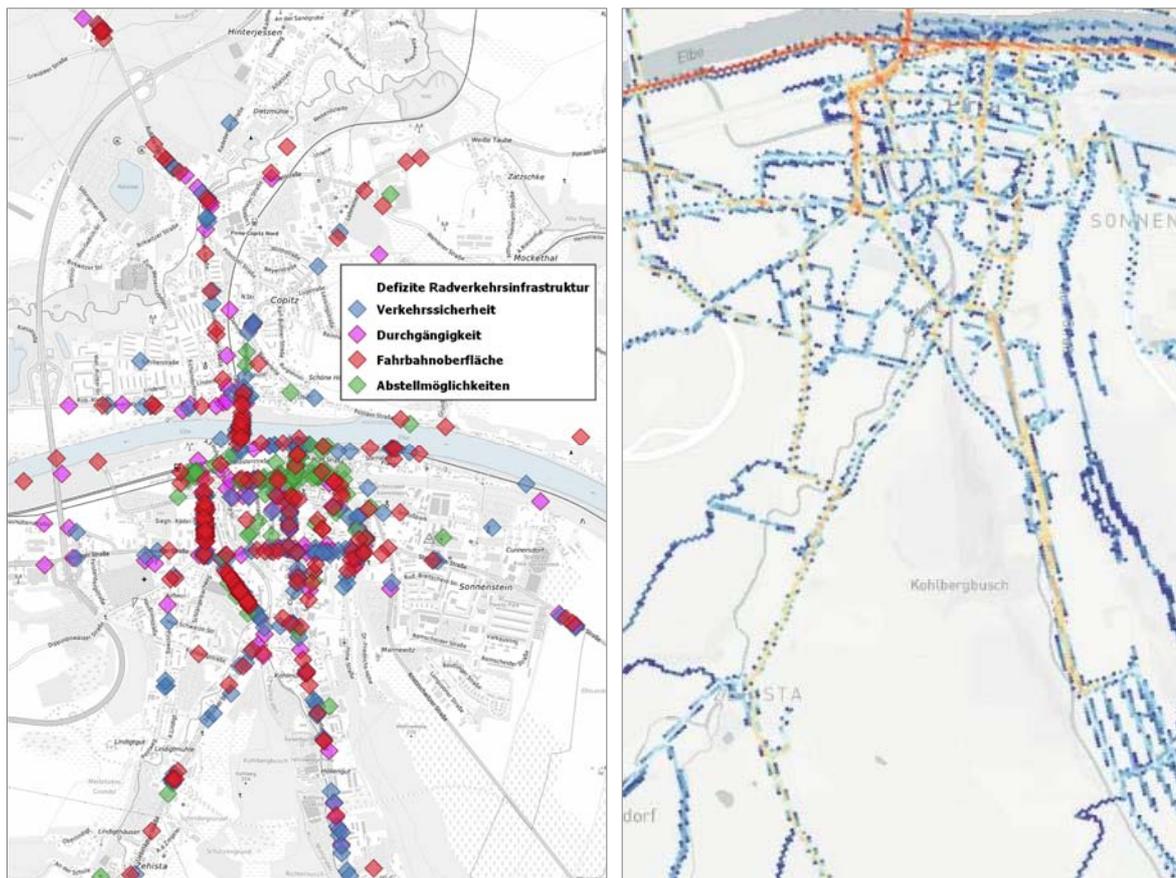
---

<sup>35</sup> Radverkehrskonzeption für den Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (Mai 2021), Radverkehrskonzeption Freistaat Sachsen (2014 und 2019)

<sup>36</sup> Aktueller Stand: Planungsvereinbarung LASuV Sachsen/Landeshauptstadt Dresden/Pirna liegt vor (Feb. 2022), erste Phase der Bearbeitung (Korridorstudie bzw. „Routencheck“) für 2022 geplant

theoretische Kriterien (z.B. Potenzial aus der Siedlungsstruktur) *und* die tatsächliche Nutzungsintensität abgestützt werden (vgl. Bild 27).

- Große Teile des Radverkehrsnetzes wurden im Rahmen der Konkretisierung persönlich abgefahren – insbesondere, um gemeldete Defizite vor Ort zu überprüfen sowie als Entscheidungshilfe bei unklaren Routenführungen oder Varianten.



**Bild 27: Defizite Fuß-/Radwegenetz (Bürgerdialog) / „Heatmap“ Fahrradnutzung<sup>37</sup>**

## 7.2 Planungsgrundsätze

### 7.2.1 Standards im Netz- und Maßnahmenkonzept

Grundlage des Radverkehrsnetzes ist die bereits im VEP 2030 definierte Netzhierarchie von Haupt-, Neben- und Erschließungsrouten. Diese Struktur wurde in der vorliegenden Konkretisierung nochmals überprüft und unter Berücksichtigung der veränderten Randbedingungen und einer aktuellen Einschätzung der Situation überarbeitet (vgl. Kap. 7.2). Überarbeitet wurden auch die für einzelne Routentypen anzustrebenden Ausbaustandards (vgl. Tab. 5). Diese verstehen sich als anzustrebender Zielzustand. Insbesondere bei

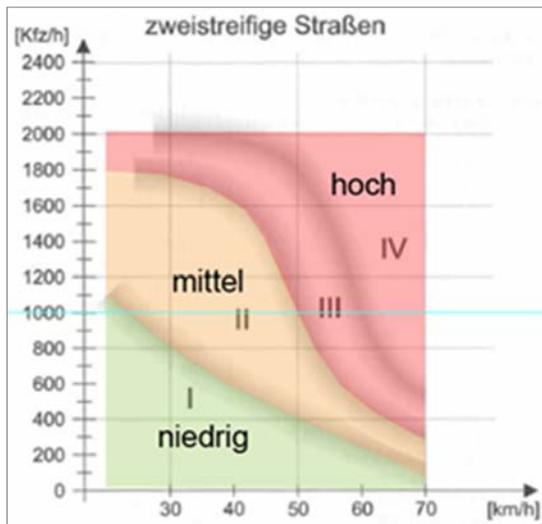
<sup>37</sup> Ausschnitt aus der sog. „Heatmap“ zur Fahrradnutzung des Pirnaer Straßen- und Wegenetzes, Auswertung der Aktion „Stadtradeln“ 2020 (Quelle: movebis.org)

mangelnder Flächenverfügbarkeit im Straßenraum und/oder städtebaulichen Konflikten ist im Einzelfall zu prüfen, ob bereits eine niedrigere Ausbauprodukt die Bedingungen für den Radverkehr verbessern kann.

Routenfunktion	Hauptrouen		Nebenrouen		Erschließungsrouten	
	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
<b>Führungsform Radverkehr</b>						
Radweg	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich	nicht erforderlich
Radfahrstreifen	gut geeignet	-	gut geeignet	-	nicht erforderlich	-
Schutzstreifen	bedingt geeignet bei beengten Platzverhältnissen	unzulässig	gut geeignet	unzulässig	gut geeignet	unzulässig
Gemeinsamer / getrennter Geh-/ Radweg	bedingt geeignet bei Trennung von Fuß- und Radverkehr	gut geeignet	bedingt geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet
Gehweg "Radfahrer frei"	ungeeignet	bedingt geeignet	ungeeignet	bedingt geeignet	bedingt geeignet	bedingt geeignet
Fußgängerzone "Radfahrer frei"	ungeeignet	-	bedingt geeignet (bei ausreichenden Platzverhältnissen)	-	bedingt geeignet	-
Mischverkehr	gut geeignet bei Tempo <30 km/h	ungeeignet	gut geeignet bei Tempo <30 km/h	bedingt geeignet bis 4.000 DTV und max. Tempo 70 km/h	gut geeignet Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum	gut geeignet bis 4.000 DTV und max. Tempo 70 km/h
Fahrradstraße	gut geeignet Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum	gut geeignet Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum	gut geeignet Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum	gut geeignet Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum	nicht erforderlich	nicht erforderlich
Landwirtschaftliche Wege (Anlieger frei), befestigt	bedingt geeignet	bedingt geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet

**Tab. 5: Ausbaustandards im Radverkehr nach Netzbedeutung**

Aus der Gegenüberstellung von Netzbedeutung, aktuellem Zustand und anzustrebendem Ausbaustandard wurde der Handlungsbedarf für Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet. Im Sinne einer Fortschreibung der städtischen Maßnahmenliste wurden neue Maßnahmen ergänzt und die bereits enthaltenen Maßnahmen bei Bedarf angepasst und/oder hinsichtlich ihrer Dringlichkeit neu bewertet. Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgte anhand einer Grobbewertung mit den Kriterien Routenbedeutung (Netzhierarchie), Gefährdungspotenzial bzgl. der örtlichen Verkehrsverhältnisse (**vgl. Bild 28**), der Bedeutung als Schulweg, der Erschließungswirkung (Ziele im Umfeld, Bündelungsfunktion) und der Häufigkeit von Rückmeldungen aus dem Bürgerdialog (**vgl. Anhang 5**).



**Bild 28:**  
**Bewertung des Gefährdungspotenzials<sup>38</sup>**

Die Überarbeitung der Maßnahmenliste erfolgte als iterativer Prozess im engen Austausch mit der Stadtverwaltung Pirna. Einige Schwerpunktmaßnahmen wurden außerdem beim öffentlichen Radverkehrsworkshop im Rahmen der Projektwochen zum „Stadtradeln“ (28.09.2021) mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern vor Ort diskutiert.

## 7.2.2 Ergänzende Hinweise

Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist eine Daueraufgabe im gesamten Stadtgebiet. Das vorliegende Maßnahmenkonzept konzentriert sich auf bereits bekannte und in der Analyse neu hinzugekommene Schwerpunkte und zeigt ausgewählte Lösungsvorschläge. Für hier nicht enthaltene Problemstellen (z. B. weitere Anliegen seitens der Bevölkerung) und künftige Planungen im Bereich Straßeninfrastruktur ist immer eine Überprüfung von Verkehrsregime und Straßenraumaufteilung aus der Sicht des Radverkehrs erforderlich. Dies gilt insbesondere für eine kritische Betrachtung zum *tatsächlichen* Parkraumbedarf, um durch eine Neuorganisation der Parkstände die Markierung von Radverkehrsanlagen zu erleichtern bzw. überhaupt erst zu ermöglichen.

Bei hohem Radverkehrsaufkommen ist außerdem die bisher in Pirna noch nicht angewendete Möglichkeit der Ausweisung von Fahrradstraßen zu prüfen. Unter Beachtung der verkehrlichen und geometrischen Voraussetzungen kann dies eine mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbare Lösung sein (keine Umbaumaßnahmen). Der Kfz-Verkehr kann durch entsprechende Freigaben weiter ermöglicht werden (z. B. Erschließung für Anlieger und Parkmöglichkeiten). Generell wurde die Umsetzung von Fahrradstraßen durch die StVO-Novelle vom 28.04.2020 und die daraus abgeleitete Anpassung der Verwaltungsvorschrift vom 15.11.2021 erleichtert.

<sup>38</sup> Als Orientierung dienen die verkehrlichen Belastungsbereiche zur Auswahl geeigneter Führungsformen des Radverkehrs gemäß den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA).

### 7.3 Netzkonzept

Wesentliche Merkmale des überarbeiteten Routennetzes sind:

- Die Einbindung der Bahntrassen im Gottleuba- und Seidewitztal als neue Netzelemente und Hauptachsen im Süden der Stadt.
- Die gegenüber dem VEP 2030 höhere Gewichtung der Stadt-Umland-Beziehungen und die Weiterführung entsprechender Routen auf dem Stadtgebiet (z.B. S 167 Richtung Dresden, S 164 Richtung Lohmen und S 173 Richtung Dohma/Bad Gottleuba), da diese eine Bündelfunktion von regionalen und städtischen Verkehrsströmen übernehmen.
- Der konsequente Ausbau der Radinfrastruktur auf den städtischen Hauptverkehrsstraßen als direkte, sichere Verbindungen für den Alltagsverkehr – insbesondere nachdem die Verkehrsbelastung durch die Südumfahrung eine Neuaufteilung der Straßenräume ermöglicht.

Das Zielnetz für den Radverkehr der Stadt Pirna ist in **Abbildung 2** und **Abbildung 3** dargestellt.

### 7.4 Maßnahmenkonzept

Der Anhang 5 enthält eine überarbeitete Maßnahmenliste als Grundlage für die weitere Vervollständigung des städtischen Radverkehrsnetzes. In der überarbeiteten Liste wurden auch die Schnittstellen zu Parallelplanungen ergänzt (z.B. Radverkehrskonzept Landkreis SOE). Sämtliche Maßnahmen und ihre Umsetzungsprioritäten sind in Übersichtsplänen dargestellt (vgl. **Abbildung 4** und **Abbildung 5**).

#### 7.4.1 Ausgewählte Schwerpunkte

Zahlreiche Ausbaumaßnahmen zur Radinfrastruktur sind integraler Bestandteil der Umgestaltungsideen an den Hauptstraßen und Knotenpunkten (vgl. **Kap. 8**). Bei den meisten Hauptverkehrsstraßen handelt es sich auch um Hauptverbindungen im Radroutennetz mit entsprechend hoher Priorität. Die folgenden Hinweise zu ausgewählten Schwerpunktmaßnahmen beim Radverkehr enthalten entsprechende Querverweise, um Doppelungen zu vermeiden.

Alle Darstellungen in Lageplänen und Querschnitten (**Abbildung 6** bis **Abbildung 20**) verstehen sich als Prinzipskizzen zur Neuaufteilung der betrachteten Straßenräume und/oder konzeptionelle Überlegungen für Infrastrukturergänzungen. Die räumliche und verkehrliche Machbarkeit wurde anhand geltender Regelwerke und der verfügbaren Verkehrsdaten überprüft. Der endgültige Nachweis der Realisierbarkeit muss im Rahmen der notwendigen Objektplanungen erfolgen.

Einige Maßnahmen erfordern eine enge Koordination mit Parallelplanungen (z. B. Rad-schnellweg in Richtung Dresden, Schnittstellen zu Radwegen außerorts an den Kreis- oder Staatsstraßen).

### 7.4.1.1 Bahntrasse Gottleubatal

Die neue Hauptroute führt von der Dresdner Straße entlang des gesamten Verlaufs der ehemaligen Bahntrasse bis nach Neundorf. Ausbauabschnitte mit einer hohen Priorität aufgrund ihrer sofortigen Wirksamkeit und der erreichbaren Bündelungsfunktion sind:

- Der Brückenneubau über die Seidewitz zwischen Zehistaer Str. und Waschhausweg: Die bestehende Brücke (**vgl. Bild 29**) kann aus Gründen des Hochwasserschutzes in der derzeitigen Form nicht weiter genutzt bzw. saniert werden und wird in Kürze abgerissen<sup>39</sup>. Ein Ersatzneubau ist zwingende Voraussetzung für die Radwegetrasse an der Gottleuba.



**Bild 29: Seidewitzbrücke und „Radroute“ an der Einmündung Zehistaer Str.**

- Zehistaer Straße – Walkmühlenweg – Geibeltbad – Schulzentrum: Hier geht es um den mit vergleichsweise geringem Aufwand realisierbaren Ausbau einer bereits bestehenden, intensiv genutzten Verbindung (Oberflächenbefestigung) – insbesondere im Abschnitt zwischen Mühlenstraße und Walkmühlenweg. Formale Voraussetzung ist die Freigabe des Weges für den Radverkehr an der Einmündung Zehistaer Straße (derzeit Fahrverbot für alle Fahrzeuge, **vgl. Bild 29**). Eine hohe Priorität hat auch der Lückenschluss mit einem vollwertigen Radweg bis zum Evangelischen Schulzentrum (derzeit nur Schutzstreifen).
- Südvorstadt – Rottwerndorf: Mit einem Geh-/Radweg in diesem Abschnitt würde sich auch die Situation der Fußgänger erheblich verbessern (**vgl. Bild 30**).

<sup>39</sup> Brückenabriss und Neugestaltung des Gewässerraumes erfolgen als Begleitmaßnahme zur Südumfahrung. Die Stadtverwaltung Pirna und die DEGES als Planungsträger koordinieren das weitere Vorgehen (Stand: Januar 2022).



**Bild 30: Rottwerndorf – Südvorstadt (fehlender Gehweg)**

Schlüsselstellen der neuen Radverbindung sind sichere Kreuzungen mit den (Haupt-) Straßen, die entweder mit Querungsiseln oder einer signaltechnischen Absicherung auszubilden sind (Bedarfs-LSA). Dazu zählen der Anschluss an der Dresdner Straße (vgl. **Abbildung 8**), die Querungen der Dippoldiswalder und Zehistaer Straße (künftig Zubringer zur Südumfahrung, vgl. **Bild 31**) sowie die Seitenwechsel des Radweges in Rottwerndorf und am Ortseingang von Neundorf.



**Bild 31:**  
**Prinzip einer Querunginsel am**  
**Beispiel der Zehistaer Straße**

### 7.4.1.2 Bahntrasse Seidewitztal

Die Radverbindung an der ehemaligen Seidewitz-Bahntrasse hat mindestens im Abschnitt zwischen Kohlbergstraße und An der Seidewitz eine hohe Priorität, weil auf der parallelen Zehistaer Straße keine durchgehende Radverkehrsanlage realisierbar ist. Der folgende Abschnitt über den südlichen Postweg ist nach Fertigstellung des Anschlusses Zehista der Südumfahrung bereits als Radroute nutzbar. Im weiteren Verlauf durch die Kleingartenanlage „An der Seidewitz“ ist eine neue Brücke über die Seidewitz erforderlich (**vgl. Bild 32**). Die Verbindung Zehista-Dohma (Berggießhübler Straße) muss mit den Radwegeplanungen an der S 173 koordiniert werden (RVK Freistaat Sachsen)<sup>40</sup>.



**Bild 32: Fehlende Brücke über die Seidewitz in Zehista**

### 7.4.1.3 B 172 (alt) / Anschluss in/aus Richtung Dresden

Der gesamte Straßenzug von der Sachsenbrücke durch die Innenstadt bis auf den Sonnenstein muss als Hauptroute für den Radverkehr komfortabler und sicherer gestaltet werden. Im Abschnitt Dresdner Straße – Königsteiner Straße – Schandauer Straße besteht aufgrund der häufigen Wechsel des Ausbaustandards, umständlicher Radwegführungen und Konflikten mit dem Fußverkehr dringender Handlungsbedarf. Zwischen der Innenstadt und dem Sonnenstein gibt es derzeit keine Radwegverbindungen. Die Verkehrsentlastung auf der alten B 172 bietet die Möglichkeit, den Radverkehr bei einer Neuaufteilung des Straßenraumes besser als bisher zu berücksichtigen. In Richtung Dresden ist die Planung mit dem Anschluss an einen künftigen Radschnellweg zu koordinieren. In der vorliegenden Planung wird davon ausgegangen, dass der Anschluss an der Dresdner Straße erfolgt. In der **Abbildung 7** sind Querschnitte mit einer einseitigen Führung mit Zweirichtungsradweg auf der nördlichen Seite sowie eine richtungsgetrennte Führung mit Radwegen auf beiden Seiten dargestellt. Der Zweirichtungsradweg hätte den Vorteil, dass die Zufahrten zur Sachsenbrücke (S 177) nicht überquert werden müssten. Dafür wären ggf. Anpassungen an den Grundstückszufahrten bzw. eine Absicherung dieser Querungen erforderlich (**vgl.**

<sup>40</sup> Maßnahme mit höchster Priorität (A) der Radverkehrskonzeption 2014 des Freistaates Sachsen

**Bild 33).** Der Wechsel auf einseitige Radverkehrsanlagen müsste in Höhe der Einmündung Glashüttenstraße erfolgen (**vgl. Abbildung 8**). Sollte der Radschnellweg nach Dresden im Korridor der Pirnaer Straße bzw. in Elbnähe anschließen, wäre die Fabrikstraße als Zubringerstrecke mit Radverkehrsanlagen auszubauen oder das Verkehrsregime in der Glashüttenstraße zugunsten einer attraktiven und sicheren Radverkehrsführung zu ändern.

Die Darstellung der innerstädtischen Abschnitte erfolgt im Rahmen der Neuorganisation des Straßenraumes der B 172 (alt) im **Kapitel 8.1**.

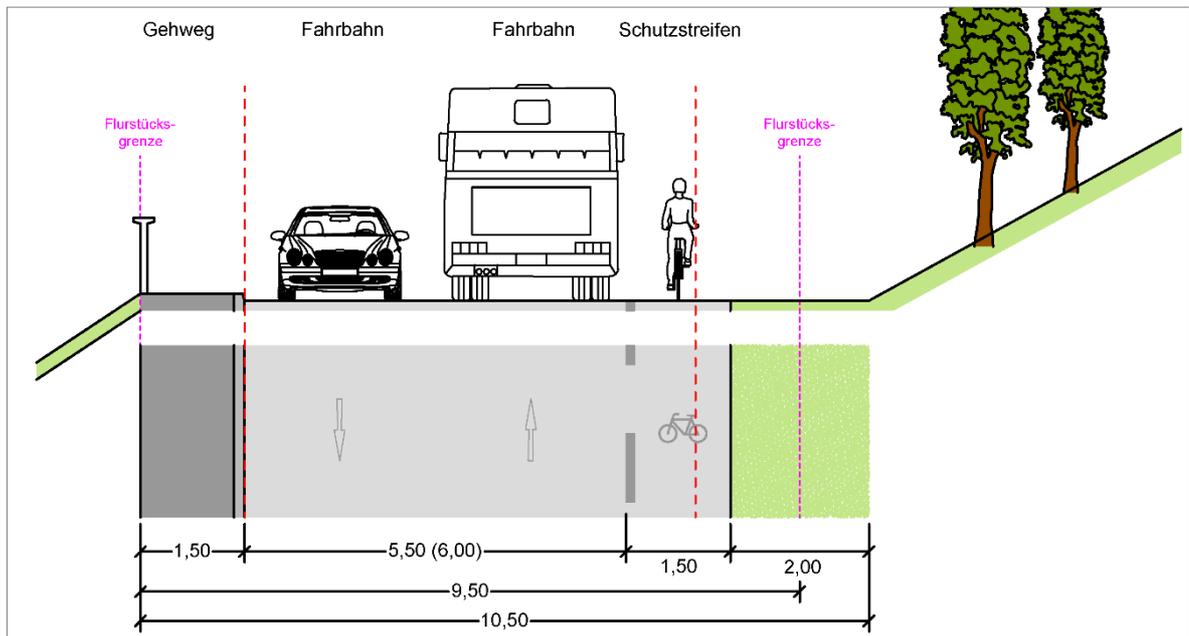


**Bild 33: Zweirichtungsradweg über optisch und baulich gesicherte Einfahrt (Bsp.)**

#### 7.4.1.4 Innenstadt – Sonnenstein

##### Schandauer Straße

Die Umgestaltung des Anstieges auf den Sonnenstein kann als reine Radverkehrsmaßnahme an der „alten“ B 172 betrachtet werden. Herausforderungen sind die schwierigen straßenräumlichen und topografischen Verhältnisse. Eine Radverkehrsanlage in beiden Fahrrichtungen ist unter diesen Umständen nicht umsetzbar. Stadtauswärts kann die Situation verbessert werden, indem der Gehweg oberhalb der Bushaltestelle Bergstraße für den Radverkehr freigegeben wird und/oder zwischen Bergstraße und Hohe Straße Tempo 30 signalisiert wird. Zwischen der Einmündung Hohe Straße und dem Bebauungsbeginn an der Schafttreppe ist die Anlage eines Schutzstreifens in bergwärtiger Richtung durch eine Verbreiterung der Fahrbahn im Seitenraum möglich (**vgl. Bild 34**), ggf. ist sogar die Anlage eines Radstreifens möglich (mit Grunderwerb, **vgl. Abbildung 15**).



**Bild 34: Aufstieg Sonnenstein: Fahrbahnverbreiterung mit Schutzstreifen**  
(vgl. Variantendarstellung in **Abbildung 15**)

Die bautechnischen Aspekte müssen in der Objektplanung geklärt werden (z. B. Hangbefestigung, Entwässerung etc.). Von der Schafstreppe bis zum Kreisverkehr sind Radverkehrsanlagen im schmalen Straßenraum nicht integrierbar. Der Kreisverkehr selbst kann nach Realisierung der Südumfahrung „sparsamer“ dimensioniert werden; ein Bypass ist dann sehr wahrscheinlich nicht mehr erforderlich.

Bergab ist zwischen Kreisverkehr und Bergstraße eine Radverkehrsführung im Mischverkehr vertretbar. Aufgrund der abschnittsweise bereits angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und der geringen Geschwindigkeitsdifferenz zum Kfz-Verkehr sind Radfahrer in dieser Richtung weniger gefährdet.

Der Hausberg ist keine geeignete Alternative für eine Radverbindung in beiden Richtungen: Die Route ist wesentlich steiler als die B 172 (ca. 17 % gegenüber 5-6 %) und hat eine für den Radverkehr unkomfortable, grobe Pflasteroberfläche.

### Krietzschwitzer Straße

Die zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs nach dem Kreisverkehr ist nach der Verkehrs-entlastung nicht mehr erforderlich. In diesem Abschnitt der Krietzschwitzer Straße kann stattdessen ortsauswärts ein Radstreifen angelegt werden. Nach der Fußgängerquerung zu Beginn der Linksabbiegespur in die Struppener Straße ist die Anlage eines Rad-Gehweges im Seitenraum möglich (vgl. **Bild 35** links). In Richtung Stadtzentrum existiert bereits ein gemeinsamer Rad-Gehweg. Der Anschluss von der Krietzschwitzer Straße in Richtung Wohngebiet Sonnenstein kann im Bereich der Einmündung Struppener Straße mit einer Querungsinsel im bestehenden Grünstreifen hergestellt werden.

## Struppener Straße

Im westlichen Teil der Struppener Straße ist der räumliche Spielraum für Radverkehrsanlagen aufgrund der einseitigen Böschung und der Baumreihe auf der anderen Seite sehr begrenzt. Bergauf ist die Anlage eines Schutzstreifens durch eine Verbreiterung der Fahrbahn und die damit erforderliche Anpassung der Böschung zu prüfen (**vgl. Bild 35** rechts); bergab ist die Führung im Mischverkehr vertretbar. Für den anschließenden Abschnitt zwischen Aldi und Ortsausgang existieren bereits Planungen für einen grundhaften Ausbau mit Radverkehrsanlagen<sup>41</sup>. Der Anschluss an die Radroute in Richtung Struppen muss mit den laufenden Radwegeplanungen des Landkreises an der S 168 koordiniert werden<sup>42</sup>.



**Bild 35: Ausgangslage für Radverkehrsanlagen auf dem Sonnenstein**  
(Krietzschwitzer Straße links / Struppener Straße rechts)

### 7.4.1.5 Maxim-Gorki-Straße

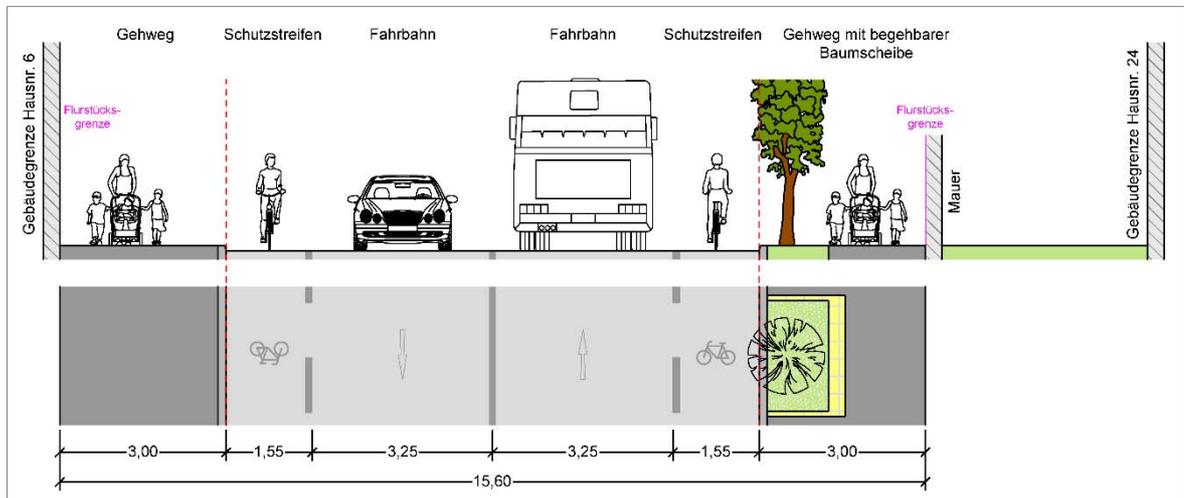
Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Maxim-Gorki-Straße orientiert sich an einem bereits vorliegenden Variantenstudium<sup>43</sup>. Eine Neuaufteilung des Straßenraumes auf der ganzen Länge erfolgt unter Verzicht auf die zweispurige Zufahrt zum Knoten Dresdner/ Königsteiner Str. (Feldschlösschen-Kreuzung) und mit einer Redimensionierung der Kfz-Spuren im Bereich des ZOB und der Brückenzufahrt. Südlich der Bahnhofstraße ist die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen ohne Eingriffe in den Seitenraum möglich (**vgl. Bild 36**). Die bestehende Fußgängerquerung in Höhe der Siegfried-Rädel-Straße bleibt

<sup>41</sup> Staatsstraße S 168 Struppener Straße - grundhafter Ausbau, Voruntersuchung (Ingenieurbüro Karsch, Oktober 2019)

<sup>42</sup> Maßnahme mit höchster Priorität (A) der Radverkehrskonzeption 2014 des Freistaates Sachsen und Bestandteil im Radverkehrskonzept des Landkreises von 2021 (Stand Jan. 2021: Planung durch LK wegen bevorstehender Abklassierung zur Kreisstraße, Vorentwurf liegt vor)

<sup>43</sup> Ummarkierung zur Radverkehrsführung Maxim-Gorki-Straße, verkehrstechnische Untersuchung (Ingenieurbüro Karsch, November 2018)

erhalten. Weitere Lösungsansätze zur Umgestaltung der M.-Gorki-Straße enthält **Kapitel 8.2**, da es sich hierbei auch um ein städtebauliches Anliegen handelt.



**Bild 36: M.-Gorki-Straße mit Schutzstreifen für den Radverkehr**  
(vgl. Variantendarstellung in **Abbildung 16**)

#### 7.4.1.6 Stadtbrücke

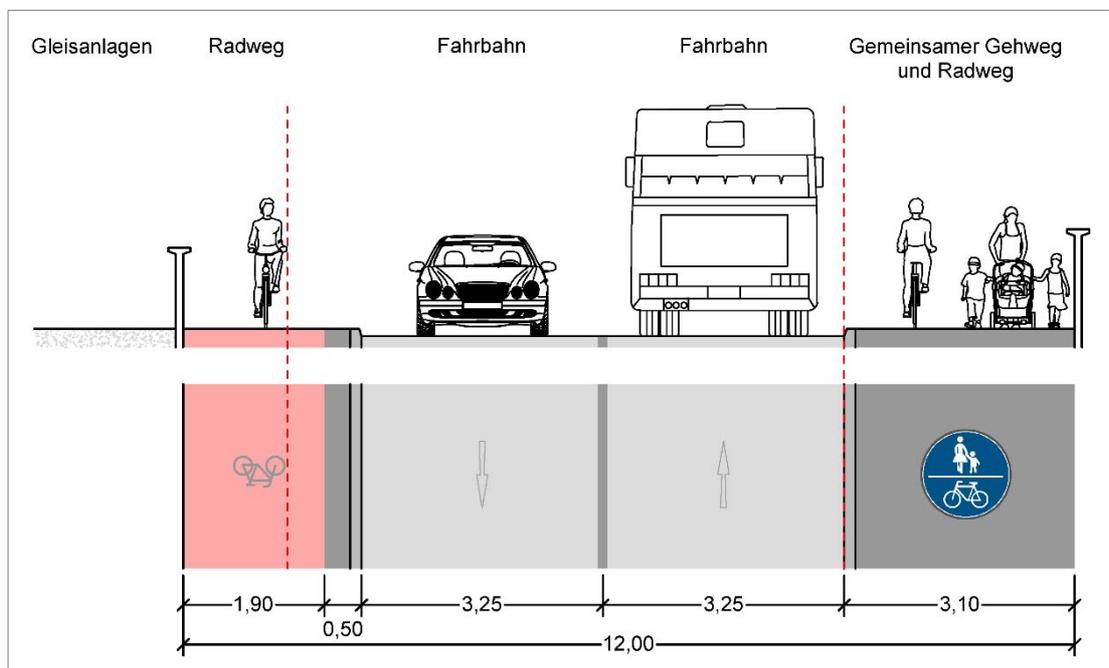
Die Stadtbrücke verfügt bereits über Radverkehrsanlagen – einen Rad-/Gehweg in Richtung Copitz und einen Radweg in Richtung Innenstadt. Wesentliche Mängel sind die zu geringe Breite des Radweges (netto ca. 1,40 m), der hohe Bord zur Fahrbahn („Absturzgefahr“) und der fehlende direkte Anschluss zur Brücke für den Radverkehr aus Richtung Bahnhof. Mit den folgenden Maßnahmen lässt sich die Situation verbessern:

- Anpassung des Verkehrsregimes im Fuß- und Radverkehr auf der westlichen Brückenseite (stromabwärts):  
Die Radverkehrsverbindung vom Bahnhof in Richtung Copitz könnte mit einer Freigabe des am P+R-Parkplatzes beginnenden Gehweges für den Radverkehr wesentlich erleichtert werden. Der umständliche Umweg mit zweimaliger Querung der Brückenstraße wäre dann nicht mehr erforderlich. Für diese Lösung bietet sich ein Versuchsbetrieb an, um evtl. resultierende Konflikte mit dem Fußverkehr zu beobachten. Auf der Bahnhofseite kann die Situation mit einer Verbreiterung der Rampe entschärft werden (**vgl. Bild 37**). Auf der Brücke ist zu prüfen, ob die Engstellen an den Pfeilerköpfen durch eine „Begradigung“ der Geländer reduziert werden können (**vgl. Bild 37**). Von Copitz in Richtung Bahnhof ist die Freigabe für den Radverkehr nicht nötig, wenn im Gegenzug die Verbindung entlang der Straße verbessert wird (s.u.).



**Bild 37: Stadtbrücke: schmale Rampe am P+R / Engstellen an den Pfeilern**

- Verbreiterung des stadtwärtigen Radweges:  
 Die Fahrbahnbreite von derzeit 7,50 m erlaubt eine Querschnittsanpassung zugunsten des Radverkehrs. Lösungsansätze sind eine bauliche Verbreiterung des stadtwärtigen Radweges oder der Rückbau des Radweges und die Anlage eines breiten Radstreifens auf Fahrbahnniveau. Da sich im Sockel des Radweges gemäß ersten Abklärungen technische Einrichtungen befinden, ist ein Rückbau nicht möglich bzw. sehr aufwändig; eine Verbreiterung somit die zweckmäßigere Lösung (**vgl. Bild 38**). Die Beibehaltung der baulichen Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr ist auf der stark befahrenen Brücke auch aus Sicherheitsgründen zu bevorzugen. Auf der gegenüberliegenden Seite bleibt der gemeinsame Rad-/Gehweg unverändert.

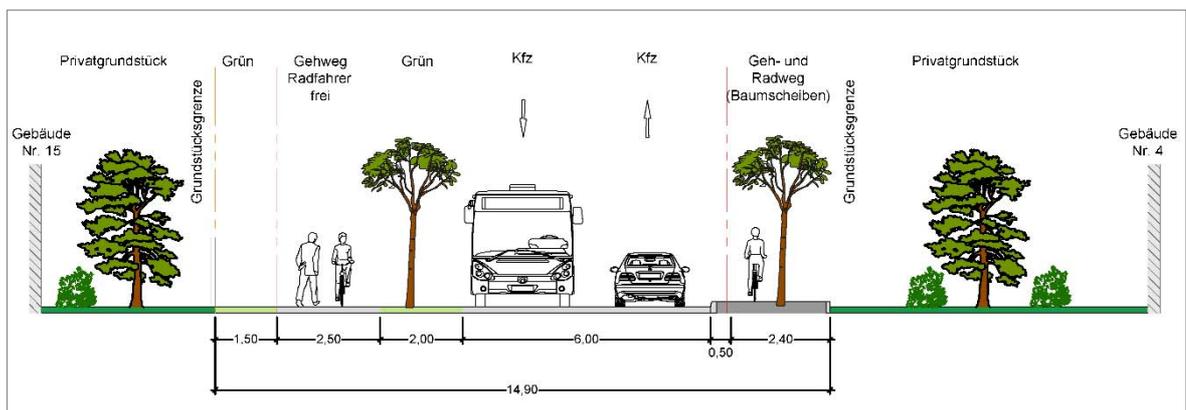


**Bild 38: Stadtbrücke: Verbreiterung des Radweges**

Zur Entschärfung des Sicherheitsdefizites an der Einmündung Fährstraße liegt bereits ein umsetzungsreifes Projekt für geometrische Anpassungen vor (Stand: Januar 2022)<sup>44</sup>.

#### 7.4.1.7 Äußere Pillnitzer Straße

Auf dieser Haupttroute fehlen durchgehende, attraktive Radverkehrsanlagen. Derzeit wechselt die Führungsform abschnittsweise mit teilweise unklaren Anordnungen und zahlreichen Konfliktbereichen. Unfallhäufungen waren der Auslöser für eine Vorplanung<sup>45</sup>, die als Vorzugslösung stadtauswärts den Neubau eines Rad-/Gehweges vorsieht. Dieser kann im bestehenden Straßenraum untergebracht werden (vgl. Bild 39). Eine Querungsinsel am Ortseingang ermöglicht den sicheren Seitenwechsel zur bestehenden Radroute in Richtung Graupa und hat eine verkehrsberuhigende Wirkung an der Ortseinfahrt. Der „Doppelknoten“ Äußere Pillnitzer Str. / Radeberger Straße / Basteistraße ist ebenfalls eine Lücke und Gefahrenstelle im Radroutennetz. Ein Variantenstudium für die Umgestaltung liegt bereits vor (vgl. Kap. 8.5). Radverkehrsanlagen werden dort in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.



**Bild 39: Äußere Pillnitzer Straße: Vorzugslösung mit Rad-/Gehweg stadtauswärts**

#### 7.4.1.8 Kastanienallee / Lindenallee

Die ungesicherte Querung der Kastanienallee (S 167) an der Einmündung der Lindenallee ist die gefährlichste Stelle für den Fuß- und Radverkehr zwischen Graupa und der Äußeren Pillnitzer Straße (Lage außerorts, hohe Kfz-Geschwindigkeiten). Die Entschärfung der Gefahrenstelle ist eine bisher noch nicht umgesetzte Sofortmaßnahme des VEP 2030 (Realisierungshorizont „unverzüglich“). Umbaumaßnahmen sind mit den aktuellen Planungen<sup>46</sup> des Freistaates an der S 167 zu koordinieren. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die stadtwärtige Bushaltestelle westlich des Knotens bei einer Umsetzung

<sup>44</sup> Erhöhung der Radverkehrssicherheit am Knotenpunkt Hauptstr./Fährstraße (VKT GmbH), Ausführungsplanung 2022

<sup>45</sup> Verkehrsuntersuchung zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit an ausgewählten Konfliktpunkten im Stadtgebiet von Pirna - Äußere Pillnitzer Straße (S 167), Arbeitspapier vom 19.03.2019 (VKT GmbH)

<sup>46</sup> Maßnahme höchster Priorität (A) der Radverkehrskonzeption 2014 des Freistaates Sachsen (Stand bisher: Vermessungsarbeiten 2020)

des Stadtbuskonzeptes<sup>47</sup> nicht mehr bedient wird. Ein Lösungsansatz für den kompletten Umbau des Knotens inkl. neuer Radverkehrsführung ist im **Kapitel 8.6** dargestellt.

#### **7.4.1.9 Lohmener Straße / Basteistraße**

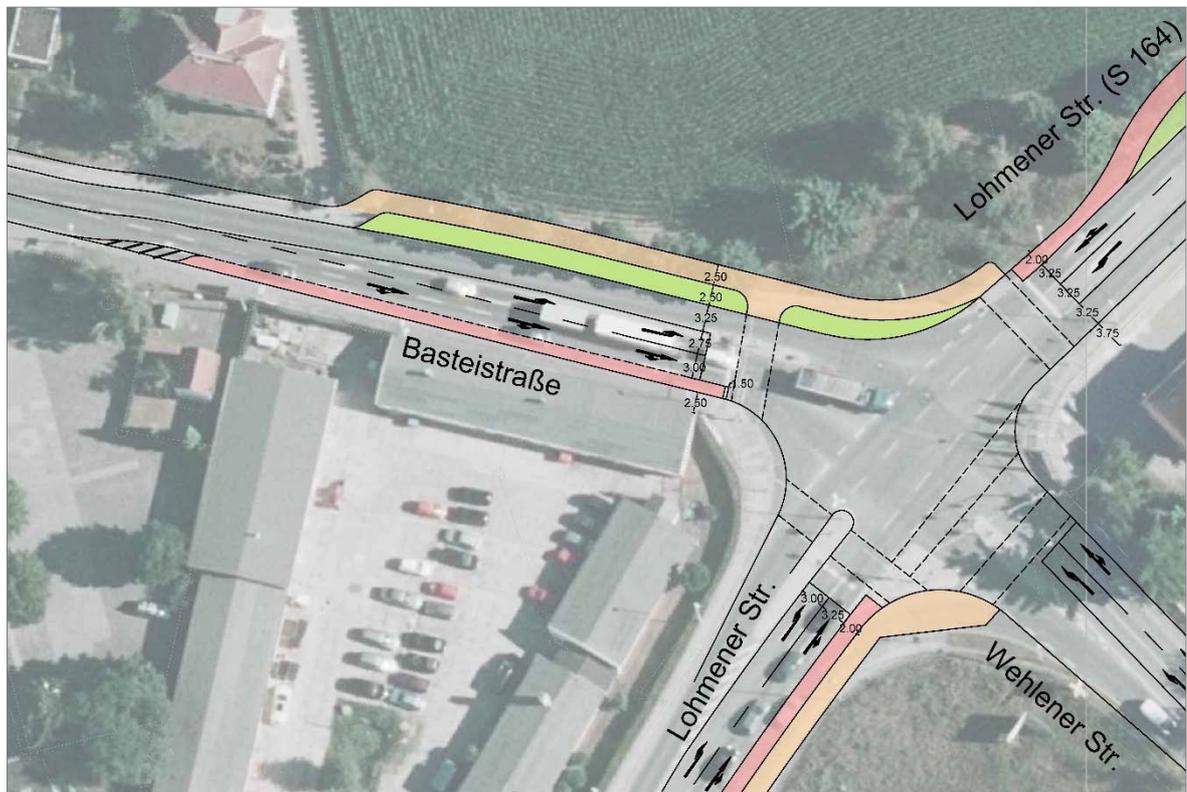
Dieser Knoten ist sowohl für den innerstädtischen Radverkehr (Hauptroute Lohmener Straße und Tangentialverbindung Basteistraße) als auch für den Anschluss an die wichtige Außerortsverbindung in Richtung Lohmen von Bedeutung. Außerdem wird über diesen Knoten das stark frequentierte Einkaufszentrum Copitz Nord erreicht.

In der großzügig dimensionierten, südlichen Knotenzufahrt der Lohmener Straße ist die Anlage eines Radverkehrsstreifens im Straßenraum möglich, wenn auf die verkehrstechnisch nicht erforderliche Rechtstabbiegespur in die Wehlener Straße verzichtet wird. In der Zufahrt Basteistraße endet der gemeinsame Rad-/Gehweg ca. 100 m vor der Kreuzung in Höhe des Brauhauses. Für die Anlage eines Radstreifens oder Schutzstreifens müsste der Querschnitt entsprechend verbreitert werden. Dies wäre wegen der südlich direkt angrenzenden Bebauung nur auf der nördlichen Straßenseite umsetzbar (Landwirtschaftsflächen). Die bestehende Baumreihe könnte durch eine rückwärtige Anlage des Gehweges erhalten werden. Die Linksabbiegespur in Richtung Lohmen wäre dann etwas kürzer als bisher. Der Anschluss an den Radweg an der S 164 in Richtung Lohmen richtet sich nach den Planungen des Freistaates<sup>48</sup>. Es wird davon ausgegangen, dass die Zuführung des Radweges an die Kreuzung auf der nordwestlichen Seite der Lohmener Straße erfolgt, um Konflikte an den Ein-/Ausfahrten des Einkaufszentrums zu vermeiden. Für die Einrichtung eines ein Rad- oder Schutzstreifen in der Knotenzufahrt Wehlener Straße wäre eine Straßenverbreiterung nötig, die – wenn überhaupt – nur auf der südlichen Seite umsetzbar ist. Der Spielraum dafür muss anhand der Erschließungsplanung des angrenzenden Gewerbegebietes Copitz Nord überprüft werden (u.a. Notwendigkeit eines Gehweges). Die genannten Lösungsansätze sind in der folgenden Prinzipskizze dargestellt (**vgl. Bild 40**).

---

<sup>47</sup> Konzept für eine Neuausrichtung straßengebundener ÖPNV in Pirna“ (VKT GmbH, 18.12.2020)

<sup>48</sup> Maßnahme höchster Priorität (A) der Radverkehrskonzeption 2014 (Stand bisher: Vermessungsarbeiten 2020)



**Bild 40: Radverkehrsanlagen am Knoten Lohmener-/ Basteistraße (Prinzipiskizze)**

#### 7.4.1.10 Weitere Schwerpunkte (Auswahl)

##### Hauptstraße / Lohmener Straße

Ein markierter Radstreifen besteht derzeit nur in stadtauswärtiger Richtung bis in Höhe der Fußgängerquerung an der Niederleite (vgl. Bild 41 links). Im weiteren Verlauf ist der Gehweg abschnittsweise für Radfahrer freigegeben. Beidseitig durchgängige Radverkehrsanlagen würden eine umfangreiche Querschnittsverbreiterung erfordern. In der Hauptstraße ist das aufgrund der nahen Bebauung und der hohen Nutzungsintensität der Seitenräume nicht realistisch; in der Lohmener Straße wäre Grunderwerb erforderlich. Abschnittsweise sind Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs aber auch im bestehenden Straßenraum möglich:

- Etwa 80 m vor dem LSA-Knoten Albert-Barthel-Straße wird die Fahrbahn der Lohmener Straße etwas breiter ( $\geq 7$  m), sodass in der stadtauswärtigen Knotenzufahrt ein Schutzstreifen markiert werden könnte.
- Im weiteren Verlauf ist bis zur Haltestelle H.-Heine-Straße die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr zu prüfen. Vom derzeitigen Gehwegende in Höhe der Einmündung H.-Heine-Straße (vgl. Bild 41 rechts) müsste in nördlicher Richtung ein Rad-/Gehweg im Seitenraum angelegt werden, um die Lücke zum Knoten Lohmener-/Wehlener-/ Basteistraße zu schließen. Diese Anlage würde auch an einen künftigen Bahntrassenradweg in Richtung Mockethal anschließen. Im nördlichen Abschnitt der

Lohmener Straße ist die Anlage des Rad-/Gehweges mit der Erschließung des künftigen Industriegebietes Copitz Nord zu koordinieren (Grundstückszufahrten etc.).



**Bild 41: Lohmener Straße stadtauswärts: Endpunkte von Radstreifen und Gehweg**

### **Pratzschwitzer Straße**

Die Pratzschwitzer Straße verfügt derzeit nur außerorts über Radverkehrsanlagen. Zwischen Stadtbrücke und Ortsausgang in Richtung Pratzschwitz/Birkwitz handelt es sich nicht nur um eine städtische Radroute, sondern einen Abschnitt des Elberadweges. Ein Ausbau mit Radverkehrsanlagen ist ohne Verbreiterung des bestehenden Straßenraums inkl. Grunderwerb nicht möglich. Als Alternative kommt eine Radroutenführung über die Lindenstraße und den „Borsbergblick“ in Frage. Auf der Ostseite könnte an der Rudolf-Renner-Straße an bestehende Radverkehrsanlagen angeschlossen werden. Auf der Westseite wäre der Anschluss an den bestehenden Radweg im Bereich der Einmündung Walter-Richter-Straße / Pratzschwitzer Straße möglich. Herzustellen ist eine komfortable Durchfahrtsmöglichkeit für den Radverkehr zwischen Borsbergblick und Robert-Klett-Ring. Die Einbahnstraße Robert-Klett-Ring müsste mindestens abschnittsweise für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

### **Elberadweg Altcopitz**

Im Bereich der Stadtbrücke zweigt von der Pratzschwitzer Straße der Uferweg (Amalie-Dietrich-Weg) als Rad-/ Gehweg in Richtung Elbeparkplatz Copitz ab, endet am Zugang zur Fähre und geht in einen Trampelpfad über (vgl. **Bild 42**). Hier wäre eine Verlängerung des befestigten Weges in Richtung Hafen sinnvoll, um eine straßenunabhängige Führung des Elberadweges zu ermöglichen. Alternativ dazu bzw. als Sofortmaßnahme kann die Sicherheit des Radverkehrs mit einer durchgehenden Tempo-30-Regelung<sup>49</sup> zwischen Altcopitz (Hauptplatz) und Oberposta verbessert werden. Derzeit gilt Tempo 30 dort nur abschnittsweise.

<sup>49</sup> Vorbild für eine solche Geschwindigkeitsreduktion ist die Söbrigener Straße zwischen Söbrigen und Pillnitz

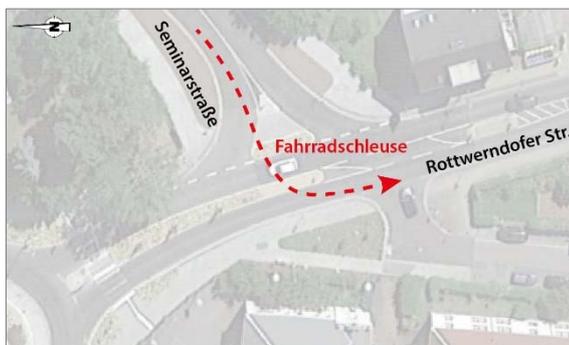


**Bild 42:**  
**Ende des befestigten Uferweges in Copitz**

### Seminarstraße

Die Seminarstraße ist eine wichtige Radverkehrsverbindung zwischen den südlichen Stadtteilen und dem östlichen Bereich der Altstadt. Die Querung der Schandauer Straße lässt sich für den Fuß- und Radverkehr mit einem Ausbau der bestehenden Mittelinsel erheblich sicherer gestalten (vgl. Kap. 8.1.2). An der Seminarstraße selbst befinden sich zahlreiche für den Radverkehr relevante, davon einige bezüglich Verkehrssicherheit sensible Ziele – u.a. das Schillergymnasium, eine Kindertagesstätte, die Schwimmhalle und diverse Verwaltungsstellen. Im Bereich des Gymnasiums ist bereits Tempo 30 angeordnet. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in einem sensiblen Umfeld ist die Ausweitung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung als Tempo-30-Zone für die gesamte Seminarstraße und die Geschwister-Scholl-Straße sinnvoll (vgl. **Abbildung 1**). Auf die Anlage von Radverkehrsanlagen und die dazu erforderliche Aufhebung von Parkständen könnte dann verzichtbar werden.

An der Ausfahrt zur Rottwerndorfer Straße wurde die Verkehrsbeziehung in südlicher Richtung mit dem Einbau eines Trennstreifens zum benachbarten Kreisverkehr für alle Verkehrsarten unterbunden. Für den Radverkehr ist das eine erhebliche Verschlechterung der Verbindungsqualität, weil jetzt entweder ein Umweg über den Kreisel nötig ist oder der Gehweg der Rottwerndorfer Straße auf der „falschen“ Seite befahren wird. Dieses Defizit lässt sich mit einer „Fahrradschleuse“ korrigieren (vgl. **Bild 43**), indem der Trennstreifen für links abbiegende Radfahrer überfahrbar gestaltet und die Dreiecksinsel in der Ausfahrt geometrisch leicht angepasst wird. Südlich davon schließt in der Rottwerndorfer Straße ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg an.



**Bild 43:**  
**Fahrradschleuse Seminarstraße (Prinzip)**

Luftbild: Google Maps

## 7.5 Radabstellanlagen

### 7.5.1 Ausgangslage und Bestandsaufnahme

Fahrradabstellanlagen sind ein unverzichtbarer Teil der Radinfrastruktur, da Wege mit dem Fahrrad i.d.R. dort beginnen oder enden. Zielnahe, sichere und nutzerfreundliche Abstellanlagen sind ein wesentlicher bei der Beurteilung der Fahrradfreundlichkeit einer Stadt. In der Online-Befragung wurde Verfügbarkeit von Abstellanlagen im Stadtgebiet Pirna zu über zwei Dritteln nur als befriedigend oder schlechter eingeschätzt. Den allgemeinen Zustand und die Qualität der vorhandenen Anlagen bewerten indes mehr als die Hälfte der Teilnehmenden als mindestens gut (**vgl. Kap. 2.2** und **Anhang 1**). Das heißt: Eine großzügigere Bereitstellung von Abstellanlagen der bereits verwendeten Typen könnte die Situation bereits verbessern.

### 7.5.2 Empfehlungen

Insgesamt ist das Angebot an Fahrradabstellanlagen in Pirna auszubauen. Dies könnte (werbewirksam) im Rahmen eines förderfähigen Maßnahmenprogramms wie bspw. „250 Fahrradbügel für Pirna“ umgesetzt werden. Die Abstellanlagen müssen konzentriert an den wichtigen Quell- und Zielorten des Radverkehrs sowie dezentral im übrigen Innenstadtbereich verteilt sein. Um „wildes“ Parken an Schilderpfosten, Bäumen etc. zu vermeiden, sollten die folgenden Ansprüche erfüllt sein:

- unmittelbar in der Nähe des Ziels,
- einfache und schnelle Nutzung (leichtes Ein- und Ausparken, Bewegungsspielraum und gute Zugänglichkeit),
- Standfestigkeit der abgestellten Räder (für alle Fahrradtypen),
- Schutz vor Diebstahl und Beschädigung,
- ggf. Witterungsschutz (v.a. bei größeren Anlagen an ÖPNV-Zugangsstellen).

Je nach Standort könnten weitere Serviceangebote ergänzt werden, wie öffentliche Luftpumpen, Pedelec-Ladestationen, Gepäckschließfächer (z.B. am Bahnhof und ZOB) sowie Informationstafeln zum städtischen Radnetz. Konkrete Standorte lassen sich sehr gut im Dialog mit der Bevölkerung präzisieren. Außerdem liefern Ortsbegehungen bei „fahrradfreundlichem“ Wetter eindeutige Hinweise auf Ergänzungsbedarf.

Ausgehend von der Online-Beteiligung, eigenen Vor-Ort-Begehungen und dem Erfahrungsaustausch im Workshop Radverkehr wird Bedarf an zusätzlichen Radabstellanlagen vor allem an folgenden Orten gesehen:

- Bahnhof Pirna / ZOB:  
Der Bestand am Bahnhof ist sehr hoch ausgelastet. Auf der Seite ZOB steht zwar seit Herbst 2021 eine moderne Fahrradgarage mit 16 gebührenpflichtigen Boxen - „normale“ Stellplätze sind dort jedoch nur wenige vorhanden.
- Gartenstraße zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Grohmannstraße:  
Die wenigen vorhandenen Radständer werden der Bedeutung als wichtiges Ziel für

Einkauf und Dienstleistungen an der Radverkehrsrouten zwischen Bahnhof und Innenstadt nicht gerecht (vgl. Bild 44).



**Bild 44: Einsamer Radständer in der Gartenstraße**

- **Marktplatz:**  
Ergänzungen auf allen Seiten nach dem „Vorbild“ auf der Südseite unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aus dem Umfeld (z.B. Restaurants etc.).
- **dezentrale, kleinere Anlagen in allen Einkaufsstraßen der Innenstadt (inkl. der Fußgängerzone Dohnaische Straße):**  
Aus gestalterischer Sicht wären gerade in den Straßenräumen der Altstadt einheitliche Vorgaben zu den Typen sinnvoll – z.B. *eine* Variante für fest installierte Radbügel und *eine* Variante für mobile Elemente wie im Bild 44.

Die genaue örtliche Lage zusätzlicher Abstellanlagen ist im Dialog mit Geschäftsinhabern, ÖPNV-Verantwortlichen (z.B. am ZOB) und der Bevölkerung zu präzisieren und bzgl. der Verkehrssicherheit zu prüfen (Straßenverkehrsbehörde).

## 8 Hauptstraßennetz und Knotenpunkte

Schwerpunkte der Straßenraum(um)gestaltung sind Hauptnetzabschnitte und Knotenpunkte ...

- bei denen durch die Verkehrsentlastung mit der Südumfahrung Spielräume für die Neuaufteilung des Straßenraumes resultieren,
- die hohe Nutzungsintensität zu Konflikten im Verkehrsablauf (v.a. Sicherheitsbedürfnisse der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer) und zwischen der Verkehrsfunktion und angrenzenden Nutzungen führt,
- die (Wohn-)umgebung oder andere sensible Umfeldnutzungen von Verkehrsemissionen belastet sind und/oder
- hohe Ansprüche an die Aufenthaltsqualität bestehen bzw. die Integration in das städtebauliche Umfeld verbesserungswürdig ist.

Die folgenden Abschnitte beschreiben Lösungsansätze für ausgewählte Schwerpunkte, die in Lageplänen und Querschnitten in Form von Prinzipskizzen dargestellt sind (**vgl. Abbildung 6 bis Abbildung 20**). Die Vertiefung der Lösungsansätze muss im Rahmen der späteren Objektplanung erfolgen.

### 8.1 B 172 (alt)

#### 8.1.1 Abschnitt Sachsenbrücke – Stadtzentrum

Zwischen der Sachsenbrücke und dem Stadtzentrum ist auf der ganzen Länge eine Redimensionierung der Kfz-Verkehrsflächen möglich. Schwerpunkte bei dieser „Umverteilung“ sind:

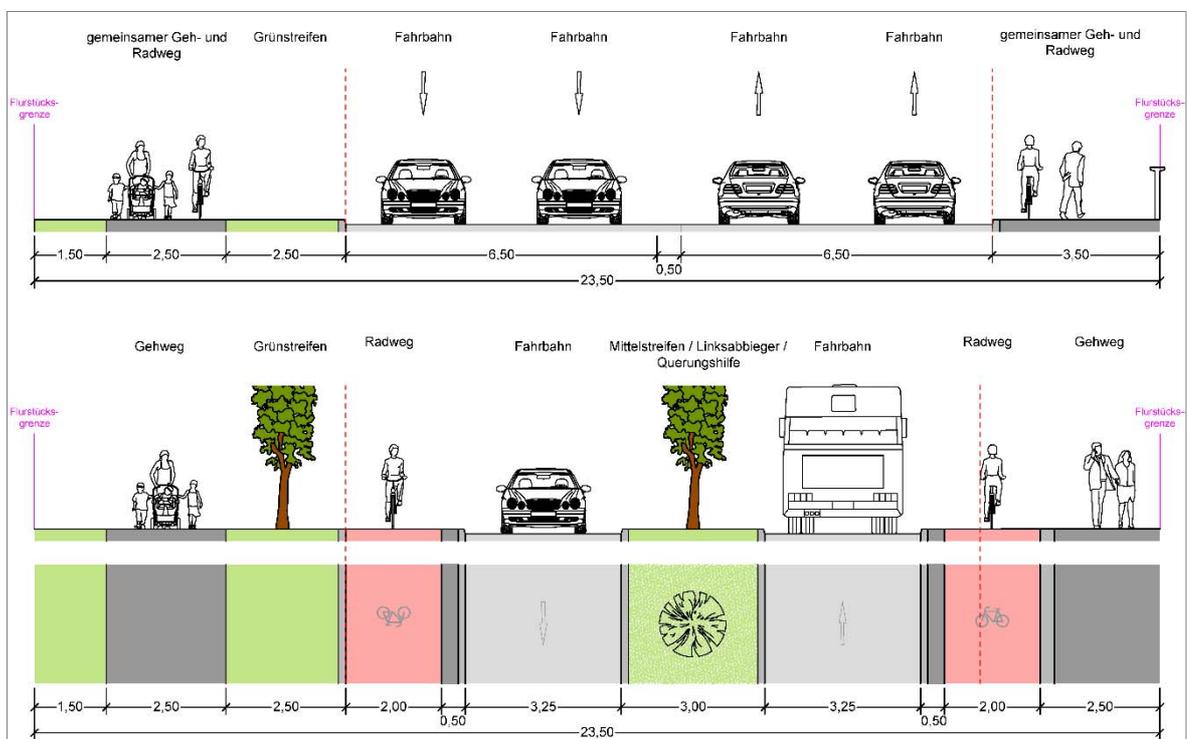
- die Integration attraktiver Radverkehrsanlagen auf einer städtischen Hauptroute sowie Lösungsansätze für die Ausgestaltung als künftiger Radschnellweg in Richtung Heidenau/Dresden,
- die schonendere städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen und Nutzung von Freiräumen zur gestalterischen Aufwertung.

In **Abbildung 6 bis Abbildung 11** sind Gestaltungsprinzipien für typische Abschnitte des Straßenzuges Dresdner-/ Königsteiner-/Schandauer Straße dargestellt. Dazu zählen i.d.R. bestandsnahe Lösungen, die ohne Veränderungen der bestehenden Straßenränder auskommen und damit relativ kurzfristig nach Eröffnung der Südumfahrung umsetzbar wären. Erforderlich ist eine Veränderung des Straßenrandes nur zwischen den Einmündungen Breite Straße und Clara-Zetkin-Straße. Für die Realisierung durchgehender Radverkehrsstreifen müsste die Fahrbahn auf der nördlichen Seite im Bereich der Einmündung Braustraße ca. 1,5 m verbreitert werden (**vgl. Bild 46**)

Andere Varianten basieren auf einer generellen Neuaufteilung des Straßenraumes. Hierbei ist in weiteren Planungsschritten zu klären, welche grundsätzlichen Gestaltungsprinzipien ggf. abschnittsweise (auch aus städtebaulicher Sicht) weiterverfolgt werden sollen:

- eine Hauptstraße mit großzügigeren Seitenräumen als bisher, aber ein optisch kompakter Straßenraum *oder*
- ein optisch gegliederter Straßenraum mit einer großzügigen, abschnittsweise unterschiedlich nutzbaren Mittelzone (Grünstreifen, Querungshilfe, Aufnahme von Abbiegespuren)

Die Entscheidung für ein Gestaltungsprinzip kann der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan nicht vorwegnehmen, da außer der Verkehrsqualität noch zahlreiche weitere Ansprüche berücksichtigt werden müssen. Die dargestellten Querschnittsvarianten zeigen den Spielraum, der mit einer Reduktion der Kfz-Verkehrsflächen vorhanden ist (**Bsp. in Bild 45**).

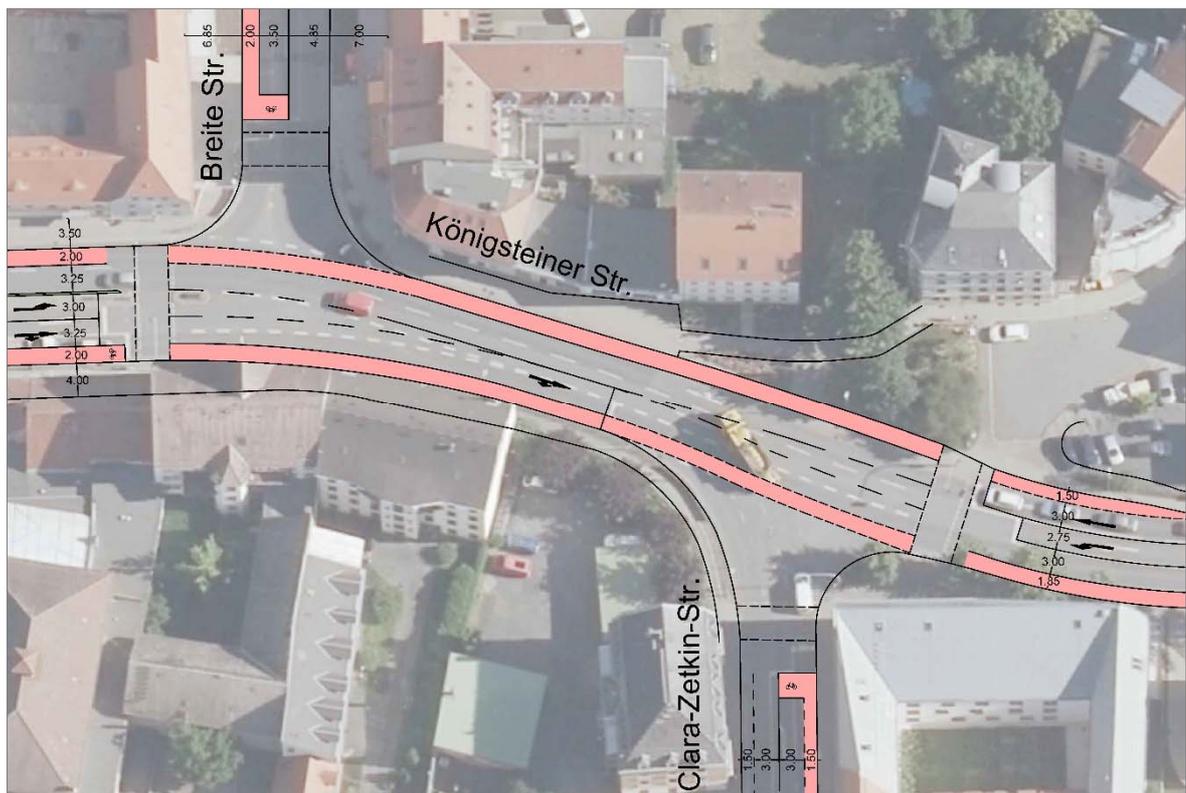


**Bild 45: Gestaltungsspielraum in der Königsteiner Straße (Variante mit Radwegen)**  
(vgl. komplette Darstellung in **Abbildung 11**)

Bei den möglichen Fahrbeziehungen entlang der B 172 (alt) und ihrer Zufahrten sind die folgenden Anpassungen erforderlich:

- Eine sichere und komfortable Querungsmöglichkeit für den Radverkehr in Höhe der Glashüttenstraße (**vgl. Abbildung 8**), um die Verbindung vom Radweg an der Gottleuba-Bahntrasse zum Elberadweg sowie zum künftigen Radschnellweg in Richtung Dresden herzustellen (**vgl. Kap 7.4.1.3**).
- Die Einrichtung einer Linksabbiegemöglichkeit aus der Königsteiner Straße in die Einsteinstraße als Voraussetzung zur Umsetzung neuer Buslinienführungen (Neuerschließung Seniorenzentrum) sowie zur Verbesserung der kleinräumigen Erschließungsqualität.

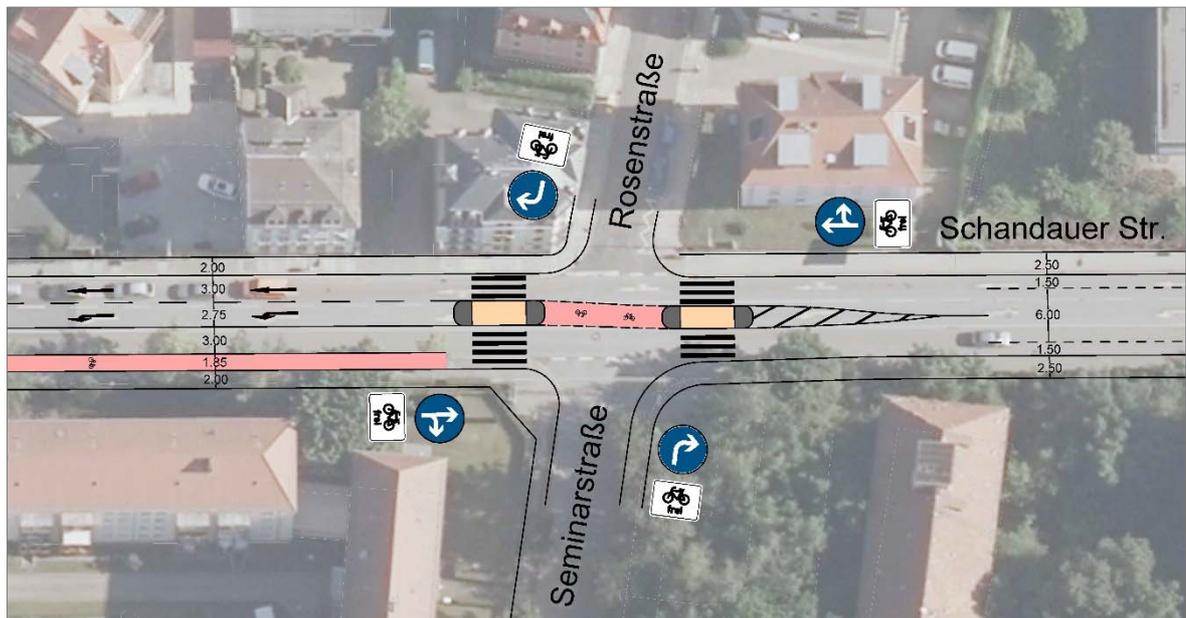
- Der Verzicht auf die separate Rechtsabbiegespur in die Einsteinstraße, um dort die Fußgängerfurt näher an den Knoten heranzurücken und Umwege zu vermeiden.
- Die Ausfahrt aus dem Ernst-Thälmann-Platz in beiden Richtungen, um das Parkhaus „Stadtmitte“ bei den Ein- und Ausfahrten direkt an das Hauptnetz anzubinden.
- Möglichst alle einmündenden Straßen erhalten bis an die Knoten herangeführte Radverkehrsanlagen (Radstreifen oder Schutzstreifen) und vorgezogene Haltelinien bzw. aufgeweitete Radverkehrsstreifen als Aufstellfläche an den LSA (vgl. Bild 46).



**Bild 46: Vorgezogene Haltelinien / Aufstellbereiche in den Nebenzufahrten (Bsp.)**  
 (vgl. komplette Darstellung in **Abbildung 12**)

### 8.1.2 Stadtzentrum – östlicher Teil

Auf der Schandauer Straße zwischen Breite Straße und Bergstraße ist der Straßenraum schmaler als im östlichen Teil der „alten“ B 172. Der Fokus muss hier auf einer möglichst lückenlosen Radverkehrsrouten liegen. Mit der Umverteilung von Verkehrsflächen lassen sich ohne Eingriffe in benachbarte Grundstücke dennoch nur einseitige Radfahrstreifen oder beidseitige Schutzstreifen realisieren. Voraussetzung dafür ist die Aufhebung der Linksabbiegespur von der Schandauer Straße in die Seminarstraße zugunsten von Schutzstreifen und einer komfortableren Querungsstelle für den Rad- und Fußverkehr (vgl. **Bild 47**). Lösungen mit großzügigeren Seitenräumen wären nur mit umfangreichem Grunderwerb realisierbar (z. B. im Bereich des ehemaligen Krankenhauses).



**Bild 47: Querungen für Rad- und Fußverkehr an der Seminarstraße**

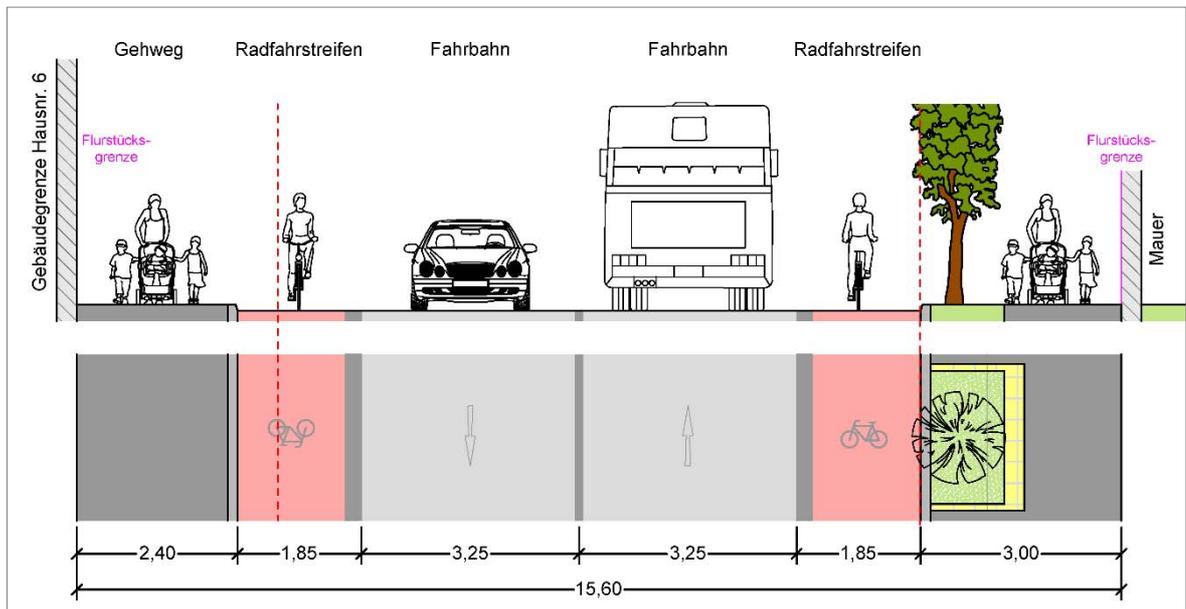
Die Weiterführung der Radroute in Richtung Sonnenstein ist im **Kapitel 7.4.1.3** beschrieben und in Querschnittsvarianten in der **Abbildung 15** dargestellt.

### 8.1.3 Umsetzungshorizont für die Umgestaltungen

Entscheidend ist, die Südumfahrung und ihre verkehrsentlastende Wirkung zeitlich eng und integral mit den Anpassungen des Verkehrsregimes und der Umgestaltung der „alten“ Hauptstraßenräume zu betrachten. Dies gilt insbesondere für die Ortsdurchfahrt der B 172 (alt). Nur so kann die Verkehrsentlastung langfristig gesichert werden, für tatsächliche Verbesserungen zugunsten von Fuß- und Radverkehr genutzt werden und die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven verbessern.

## 8.2 Maxim-Gorki-Straße

Der Verzicht auf die zweispurige Knotenzufahrt zur der B 172 (alt) ist erst nach Realisierung der Südumfahrung und der damit verbundenen Verkehrsentlastungen sinnvoll, um die Knotenzufahrt nicht zu überlasten. Dies verzögert auch die Integration von Radverkehrsanlagen in diesem Abschnitt (vgl. **Kap. 7.4.1.5**). Eine kurze Rechtsabbiegespur in Richtung Dresdner Straße bleibt aus heutiger Sicht auch dann noch erforderlich und wäre mit Grunderwerb im Seitenraum und einer Neuorganisation der betrieblichen Abläufe auf dem benachbarten Gewerbegrundstück (Autohandel) verbunden (vgl. **Abbildung 9**). Die detaillierte verkehrstechnische Überprüfung muss im Rahmen der Objektplanung erfolgen. Für den südlichen Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und B 172 (alt) ist generell nur eine bestandsnahe Umgestaltung realistisch. Großzügigere Lösungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und/oder einer gestalterischen Aufwertung der Seitenräume sind wegen der nahen Bebauung kaum möglich, erfordern Eingriffe in Privatgrundstücke und/oder gehen zu Lasten der Aufenthaltsflächen (vgl. **Bild 48**).



**Bild 48: M.-Gorki-Straße: Variante mit Radstreifen zulasten der Gehwegbreite**  
(vgl. komplette Darstellung in **Abbildung 16**)

### 8.3 Brückenstraße / ZOB

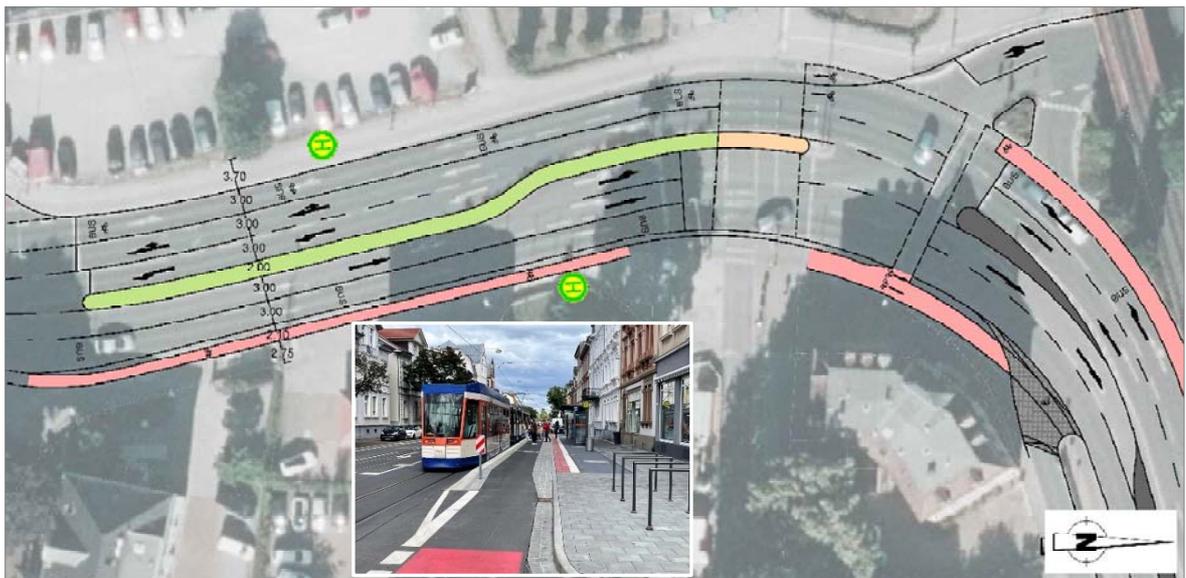
Zwischen der Kreuzung Bahnhofstraße und der Stadtbrücke ist der Spielraum aufgrund der überdimensionierten Kfz-Verkehrsflächen größer und der Straßenraum kann zugunsten von Radstreifen bzw. kombinierten Rad-/Busspuren neu aufgeteilt werden (**vgl. Bild 49**). Bei einer Umgestaltung sind die im Buskonzept<sup>50</sup> vorgeschlagenen Haltestellen im Straßenraum zu berücksichtigen. Damit sollen für ausgewählte Durchmesserlinien die Zeitverluste durch das umständliche Ein- und Ausfahren am ZOB vermieden werden. Die Anlage einer Busspur ist – unabhängig von der übrigen Gestaltung – mindestens in stadtwärtiger Richtung wichtig, um Zeitverluste an den beiden LSA zu vermeiden. Aus Richtung Stadtbrücke kommend beginnt der Busfahrstreifen am Ende der Rechtsabbiegespur. Die LSA am Knoten M.-Gorki-Straße / Bahnhofstraße ist in allen Zufahrten mit einer ÖPNV-Bevorzugung nachzurüsten. Die hier generierten Zeitverluste sind ein wesentlicher Schwachpunkt bei der Betriebsqualität im Pirnaer Busnetz.

Voraussetzung für die im **Bild 48** dargestellte Umgestaltung mit *einer* durchgehenden Kfz-Fahrspur zwischen Stadtbrücke und M.-Gorki-Straße ist die Abnahme der Verkehrsbelastungen nach Fertigstellung der Südumfahrung. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Verkehrsfluss durch den Rückstau auf der Linksabbiegespur in Richtung Bahnhofstraße behindert wird. Südlich des LSA-Knotens ist die Reduktion auf eine Geradeausspur bereits kurzfristig umsetzbar, um im folgenden Abschnitt der M.-Gorki-Straße Schutzstreifen für den Radverkehr anlegen zu können (**vgl. Kap. 8.2**). Die Spurreduktion für den Geradeausverkehr in Richtung M.-Gorki-Straße erfolgt direkt in der Knotenzufahrt zugunsten einer kurzen Busspur und/oder der Neuanlage einer Haltestelle (**vgl. Option in Abbildung 17**).

<sup>50</sup> Konzept für eine Neuausrichtung straßengebundener ÖPNV in Pirna“ (VKT GmbH, 18.12.2020)

Diese Lösung ist aufwärtskompatibel zur vorgeschlagenen Anlage einer Busspur zwischen Stadtbrücke und Einmündung Bahnhofstraße.

Auch ohne die Anlage von Bushaltestellen wäre der gewonnene Platz zwischen ZOB und Innenstadt für großzügigere Radstreifen und/oder die gestalterische Aufwertung nutzbar (Begrünung, Raumgliederung durch Mittelzone, Platzgestaltung nach Aufhebung des P+R am ZOB etc.).



**Bild 49: Umgestaltungsspielraum am ZOB<sup>51</sup>**

## 8.4 Gartenstraße

Aufgrund der vielfältigen verkehrlichen und nicht verkehrlichen Nutzungsansprüche, der hohen Kundenfrequenzen, der Bedeutung als Radroute zwischen Bahnhof und Stadtzentrum sowie der bestehenden gestalterischen Defizite und fehlender Straßenraumbegrünung eignet sich die Gartenstraße ganz besonders für eine umfangreiche stadträumliche Aufwertung. Mit einer Vergrößerung der Seitenräume zugunsten von Aufenthalts- und Präsentationsflächen oder Baumpflanzungen bieten sich umfangreiche Möglichkeiten einer städtebaulichen Aufwertung und Reduktion der Verkehrsdominanz im Straßenraum (vgl. Bild 50).

<sup>51</sup> Beispiel für einen Radweg im Haltestellenbereich (Foto: [www.darmstadtfahrrad.org](http://www.darmstadtfahrrad.org))

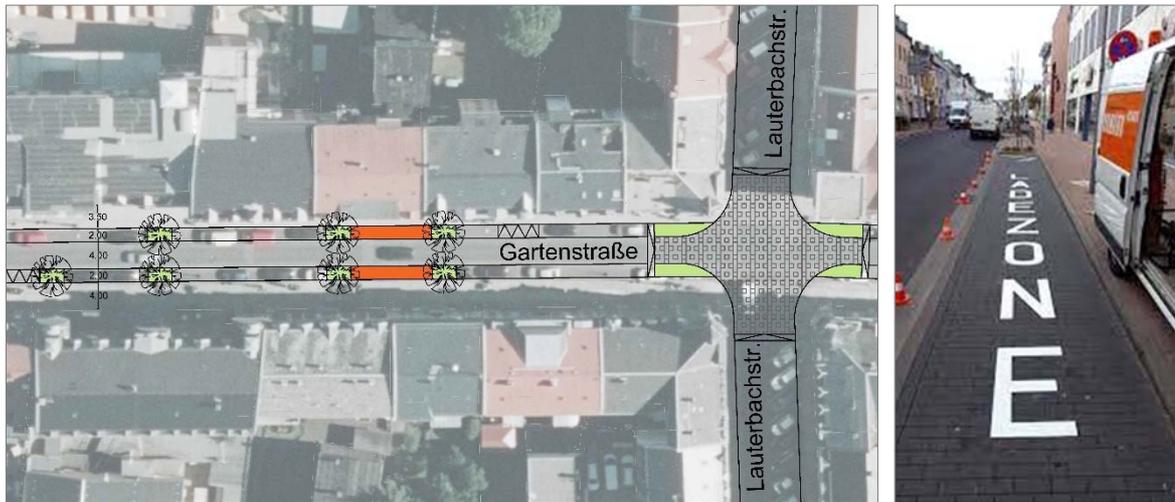


**Bild 50: Gartenstraße: Missverhältnis Gestaltungsspielraum ↔ Verkehrsflächen**

Als Sofortmaßnahme ist die Freigabe für den Radverkehr in beiden Richtungen umzusetzen. Dabei kann es erforderlich sein, auf der Südseite einzelne Parkstände aufzuheben, um im Begegnungsfall mit großen Fahrzeugen Ausweichmöglichkeiten zu schaffen. Bevor Parkstände aufgehoben werden, sollte der Fahrbahnbereich durch eine Markierung der Parkstände klarer abgegrenzt werden. Derzeit werden die Fahrzeuge oft mit großem Abstand zum Gehweg abgestellt, was die Straße unnötig einengt. Als erster Schritt zur Umsetzung und ggf. Weiterentwicklung der genannten verkehrsorganisatorischen Anpassungen ist ein Verkehrsversuch zu empfehlen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, als Reaktion auf die hohen Passantenfrequenzen und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu empfehlen (Tempo-20-Zone). Als Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs wäre auch die Einrichtung einer Fahrradstraße denkbar – allerdings wäre das Parken dann durchgehend nur noch einseitig möglich (**vgl. Abbildung 20**). Eine Reduktion des Parkraumangebotes ist nur vertretbar, wenn die verbleibenden Parkstände ausschließlich für den Kunden- und Besucherverkehr genutzt werden. Die während der Bearbeitung angewendete Freigabe für Bewohner (Stand: Ende 2021) wäre dann ausgeschlossen. Außerdem ist eine Ausweitung des Kurzzeitparkens auf angrenzende Straßenabschnitte zu prüfen (zeitlich auf die Geschäftszeiten begrenzt). Lösungsansätze zur Verbesserung des Bewohnerparkens sind im **Kapitel 5.1.4** beschrieben.

Handlungsbedarf besteht auch bei der Einrichtung von Lieferzonen, die aufgrund der zahlreichen Ladengeschäfte und Dienstleistungsbetriebe gerade in der Gartenstraße erforderlich sind. Die genaue Platzierung ist unter Berücksichtigung des tatsächlichen Bedarfs und bestehender räumlicher Restriktionen (z.B. Grundstückszufahrten) festzulegen. Zu empfehlen sind mehrere, dezentral angeordnete Bereiche (**vgl. Bild 51**). Die Beschilderung erfolgt als (eingeschränktes) Halteverbot mit dem Zusatzzeichen „Ladezone“. Eine optische Hervorhebung durch Fahrbahnmarkierungen oder Belagswechsel ist wichtig, um diese Bereiche für den Lieferverkehr auch tatsächlich freizuhalten und die Akzeptanz dieser Regelung zu erhöhen.



**Bild 51: Ladezonen: Anordnungsprinzip und Gestaltungsbeispiel<sup>52</sup>**

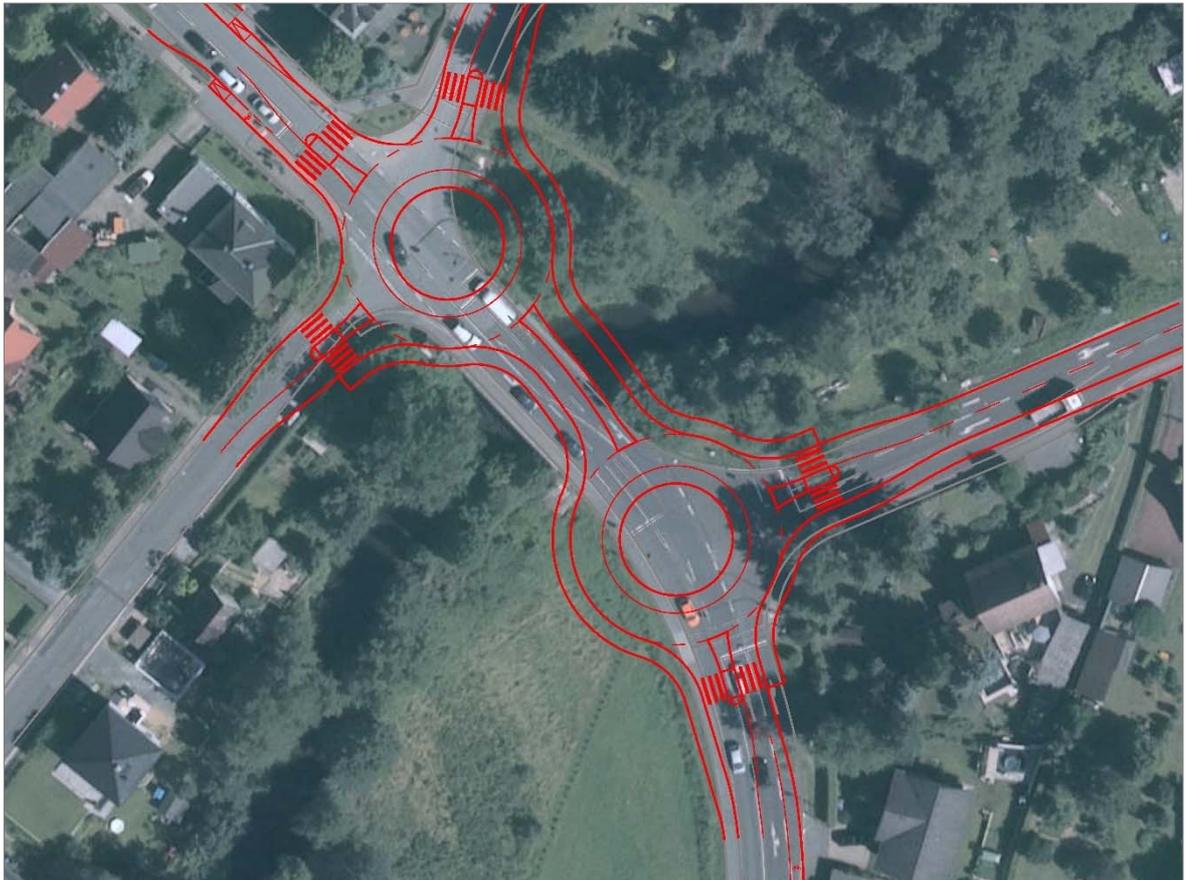
Weitere Ideen zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes der Gartenstraße sprengen den Rahmen einer verkehrlichen Betrachtung. Als Folgemaßnahme des VEP ist deshalb die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes zu empfehlen, welches sich an (ggf. noch zu definierenden) städtebaulichen Zielvorstellungen orientiert.

## 8.5 Knoten Äußere Pillnitzer Str. / Basteistraße / Radberger Straße

Die Neugestaltung des „Doppelknotens“ an der Wesenitzalschänke hat aus mehreren Gründen eine hohe Priorität: Bei hohem Verkehrsaufkommen bestehen Leistungsfähigkeitsprobleme. Es handelt sich um eine verkehrstechnisch schwierige und aus Sicht der Verkehrsteilnehmer unübersichtliche Nutzersicht mit zwei dicht aufeinanderfolgenden LSA-Regelungen. An einem Schnittpunkt mehrerer Radverkehrsrouten fehlen durchgehenden Radverkehrsanlagen – insbesondere stadtauswärts zwischen Rudolf-Renner-Straße und Äußerer Pillnitzer Straße. Ein Variantenstudium<sup>53</sup> zur Umgestaltung liegt bereits vor und empfiehlt die Anlage zweier Kreisverkehre (vgl. Bild 52). Die Radverkehrsführung würde – ähnlich wie bei den Kreisverkehren in der Zehistaer und Rottwerndorfer Straße – regelkonform auf der Fahrbahn erfolgen.

<sup>52</sup> Foto: RoMark Verkehrsleiteinrichtungen

<sup>53</sup> KP Äußere Pillnitzer Str. / Radeberger Str. / Birkwitzer Str. und Rudolf-Renner-Str. / Basteistr. – Verkehrsuntersuchung (VKT GmbH, 21.02.2020)



**Bild 52: Umbauoption Bastei-/ R.-Renner-Str. + Radeberger/Äußere Pillnitzer Str.**

## **8.6 Kastanienallee / Lindenallee / Äußere Pillnitzer Straße**

Am Knoten Kastanienallee / Lindenallee / Äußere Pillnitzer Straße hat die Fertigstellung der Südumfahrung keine entlastende Wirkung. Auf der Kastanienallee ist eher von einer leichten Verkehrszunahme auszugehen, da der Anschluss zur S 177 an Bedeutung gewinnen wird. Im Vordergrund stehen hier die Entschärfung der Sicherheitsdefizite im Fuß- und Radverkehr durch eine sichere Verknüpfung der Radrouten und die Integration entsprechender Querungsmöglichkeiten. Die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr könnte diese Defizite beheben und wäre räumlich gut integrierbar. Die Querung der Kastanienallee wäre mit einem Kreisverkehr besser lösbar, da in diesem Fall keine Abbiegespuren benötigt werden. Der Kreisverkehr hätte außerdem eine verkehrsberuhigende Wirkung am Übergang verschiedener Straßen- und Gebietstypen (Ortseingang Graupa) und bietet ggf. Gestaltungsmöglichkeiten auf der Mittelinsel. Die folgende Darstellung skizziert diesen Lösungsansatz (vgl. **Bild 53**).



**Bild 53:**  
**Kreisverkehr Kastanien-/Lindenallee**  
**mit Einbindung der Radrouten**

## **9 Sharing-Angebote und E-Mobilität**

Carsharing ist in kleinen und mittleren Städten sowie im ländlichen Raum eher ein Mobilitäts-Randthema. Die gezielte Förderung des Carsharings kann jedoch überall einen Beitrag zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs leisten bzw. seine Effizienz erhöhen. Demgegenüber dient die Verbesserung der Randbedingungen für einen Umstieg auf Elektrofahrzeuge dient zwar nicht der Verkehrsvermeidung im MIV, entspricht aber den Klimaschutzziele (CO<sub>2</sub>-Reduktion). Ein höherer Anteil von E-Fahrzeugen verbessert die lokale Umweltbilanz im Verkehrssektor, vermindert negative Verkehrsauswirkungen auf die Umgebung (Lärm, Luftschadstoffe) und kann damit die städtische Lebensqualität erhöhen. Eine wesentliche Voraussetzung für den Umstieg auf E-Fahrzeuge ist die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur.

Im Anhang 6 sind Ausgangslage, Handlungsbedarf und Empfehlungen zu Carsharing und öffentlicher Ladeinfrastruktur in Form eines Arbeitspapiers zusammengestellt. Die folgenden Abschnitte beschränken sich auf die Ausbauempfehlungen für die Stadt Pirna.

### **9.1 Carsharing als Teil einer stadtverträglichen Mobilität**

Carsharing schließt eine Lücke zwischen MIV und ÖPNV, weil es öffentlich zugänglich und stadtverträglicher ist als der Motorisierte Individualverkehr, andererseits aber flexibler und individueller als der ÖPNV im Linienbetrieb.

Bei der Wahl potenzieller Carsharing-Standorte sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- hohe Nutzungsmischung (Wohnen, Gewerbe, Praxen, täglicher Bedarf),
- relativ hohe Dichte der Bebauung (z.B. Gründerzeit, Plattenbausiedlung),
- hoher Parkdruck im öffentlichen Straßenraum,
- hoher Anteil Carsharing-affiner Bevölkerungsgruppen („urban“),
- Sichtbarkeit im öffentlichen Straßenraum,
- keine isolierten Inseln schaffen (Entfernungen zwischen Standorten <1.000 m),
- Erreichbarkeit mit dem ÖPNV gegeben,
- Mobilfunknetz-Abdeckung am Standort (Voraussetzung für Buchungs-Apps).

Neben diesen Standortfaktoren sind noch weitere flankierende Maßnahmen für die Etablierung und den Erfolg von Carsharing-Angeboten entscheidend. Dazu zählen unter anderem:

- Unterstützung der Kommune bei der (Sonder-)Nutzung von Parkraum durch Carsharing-Anbieter,
- Sicherstellung einer Grundaustattung über sog. „Ankermieter“ (Verwaltung, Unternehmen, Dienstleister),
- Integration in intermodale Mobilitätskonzepte (z.B. Verkehrsmittelverknüpfung am Bahnhof).

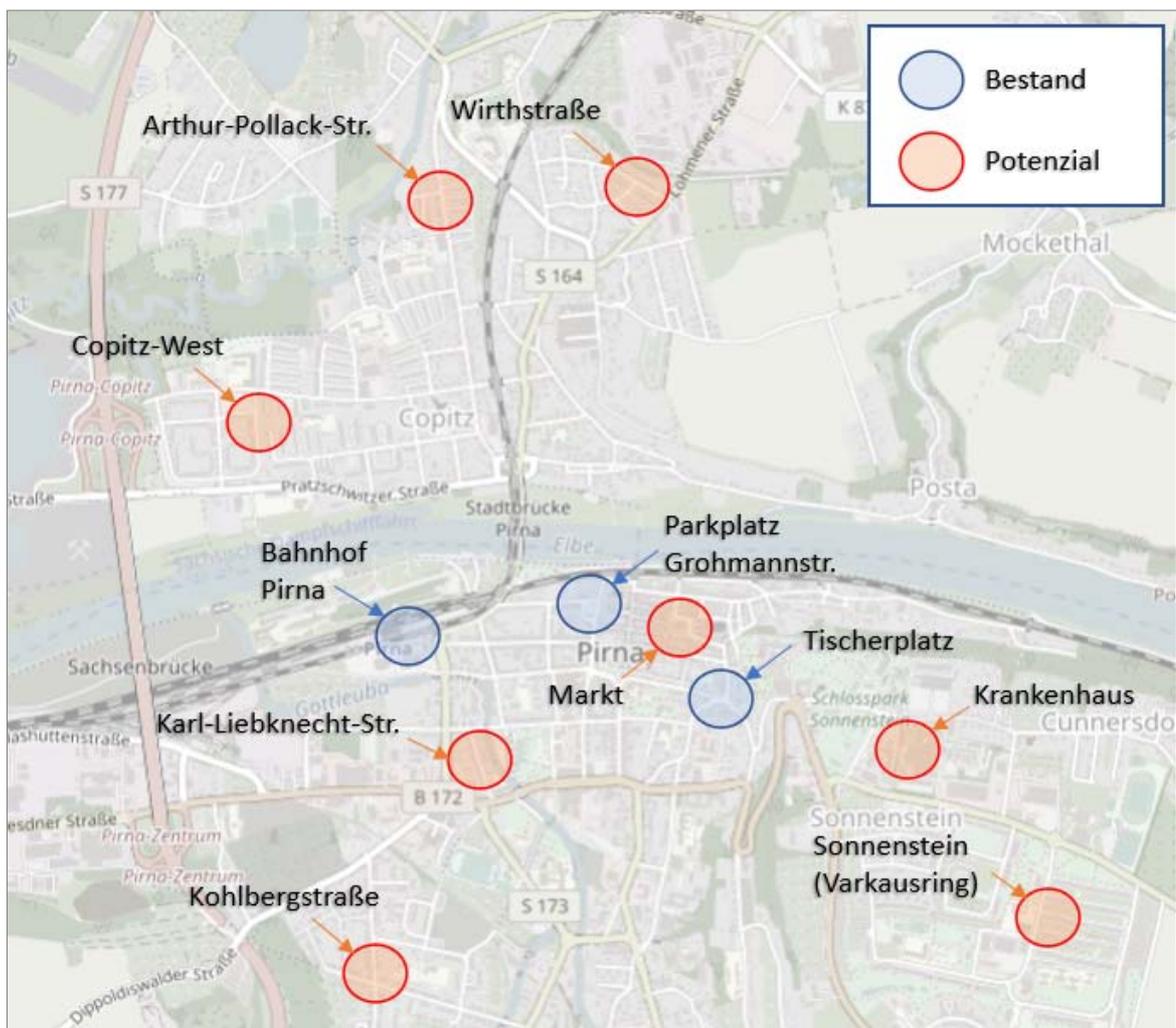
In Pirna gibt es derzeit nur einen Carsharing-Anbieter (Mobility-Center-GmbH / teilAuto) mit 3 Standorten:

- Bahnhof Pirna,
- Parkplatz Grohmannstraße und
- Tischlerplatz.

Weitere Standorte sind in den neuen Wohngebieten „Sandsteingärten“ (westliche Siegfried-Rädel-Straße), „Alte Fleischfabrik“ (Max-Schwarze-Straße) und am Naherholungszentrum in Copitz geplant.

Seit 2021 bieten außerdem die Stadtwerke Pirna ein E-Fahrzeug zur öffentlichen Nutzung an (Parkplatz Grohmannstraße); im Jahr 2022 kam ein weiteres Fahrzeug am Campingplatz Copitz hinzu (Äußere Pillnitzer Straße).

Auf Basis der genannten Standortfaktoren wurden für das Pirnaer Stadtgebiet weitere, potenzielle Car-Sharing-Standorte ermittelt (vgl. Bild 54).



**Bild 54: Bestehende und potenzielle Carsharing-Standorte in Pirna**

Unterstützende Maßnahmen zur Förderung der Carsharing-Nutzung sind:

- Reservierung von Carsharing-Parkständen im öffentlichen Straßenraum<sup>54</sup> (erleichterte Stellplatzsuche und Erhöhung der Sichtbarkeit) – sofern das aus Sicht der Anbieter sinnvoll bzw. erforderlich ist.
- Kooperationen der öffentlichen Verwaltung, der Wohnungsgenossenschaften oder der Stadtwerke Pirna mit Carsharing-Anbietern:  
„Ankermieter“ sorgen für eine Grundauslastung der Fahrzeugflotte, verleihen dem Angebot zusätzliche Seriosität und können Carsharing als „Öffentlichkeitsarbeit“ nutzen. Die i.d.R. zentralen Standorte sorgen für eine bessere Wahrnehmbarkeit des Angebotes. Ein Teil der Flotte wird zur öffentlichen Nutzung freigegeben (ggf. zeitweise). Die Stadtverwaltung Pirna nutzt diese Möglichkeit bereits.
- Tarifliche und örtliche Verknüpfung mit dem ÖPNV – z.B. Sonderkonditionen für ABO-Kunden des ÖPNV, Errichtung von Mobilitätsstationen.

Best-Practice-Beispiele zur Förderung des Carsharings im ländlichen Raum, aus denen ggf. weitere Lösungsansätze abgeleitet werden können, sind im Anhang 6 dargestellt.

## **9.2 E-Mobilität und Ladeinfrastruktur**

### **9.2.1 Ausgangslage**

Wesentliche Voraussetzungen für die Attraktivität von Elektroantrieben im MIV sind die Verfügbarkeit und möglichst komfortable Nutzbarkeit öffentlicher Ladepunkte. Grundsätzlich können bei der E-Ladeinfrastruktur einer Kommune drei Bereiche unterschieden werden: öffentlich, halb öffentlich (z. B. Parkplätze von Supermärkten) und privat. Direkten Einfluss hat die Stadt Pirna auf die öffentliche Ladeinfrastruktur. Bei der Abschätzung des lokalen Ladeinfrastrukturbedarfs gilt als Orientierung:

- Erhöhter Ladeinfrastrukturbedarf besteht ...
  - in Gebieten mit höherem Durchschnittseinkommen,
  - an Wohn- und Arbeitsorten von Weitpendlern.
- Über die gebietstypspezifischen Bedarfe hinaus relevant sind:
  - intermodale Verknüpfungspunkte,
  - Geschäftsgebiete von standortungebundenen Carsharing-Angeboten.

Kein öffentlich zugänglicher Ladeinfrastrukturbedarf besteht in Wohngebieten mit nahezu ausschließlich Ein- und Zweifamilienhausbebauung.

Derzeit befinden sich auf dem Stadtgebiet ca. 30 öffentliche bzw. halb öffentliche Ladepunkte an 13 Standorten. Unter Berücksichtigung der bisher sehr geringen Zulassungszahlen bei E-Fahrzeugen in Pirna, einer jedoch starken Zunahme auf (noch) niedrigem

---

<sup>54</sup> Dies geschieht entweder auf Basis einer kommunalen Sondernutzungsatzung oder auf der Grundlage der letzten StVO-Novelle von Nov. 2021, die eine Ausweisung solcher Stellplätze zulässt (auch anbieterspezifisch)

Niveau, wären bis 2030 mindestens 200 öffentliche Ladepunkte auf dem Stadtgebiet erforderlich („VEP-Szenario“), im Zielszenario der Bundesregierung wären es übertragen auf den Pkw-Bestand in Pirna über 400 Ladepunkte<sup>55</sup>.

### **9.2.2 Bedarfsabschätzung**

Anhand des Flächennutzungsplanes wurden im Siedlungsgebiet Pirna sieben typische Strukturen unterschieden:

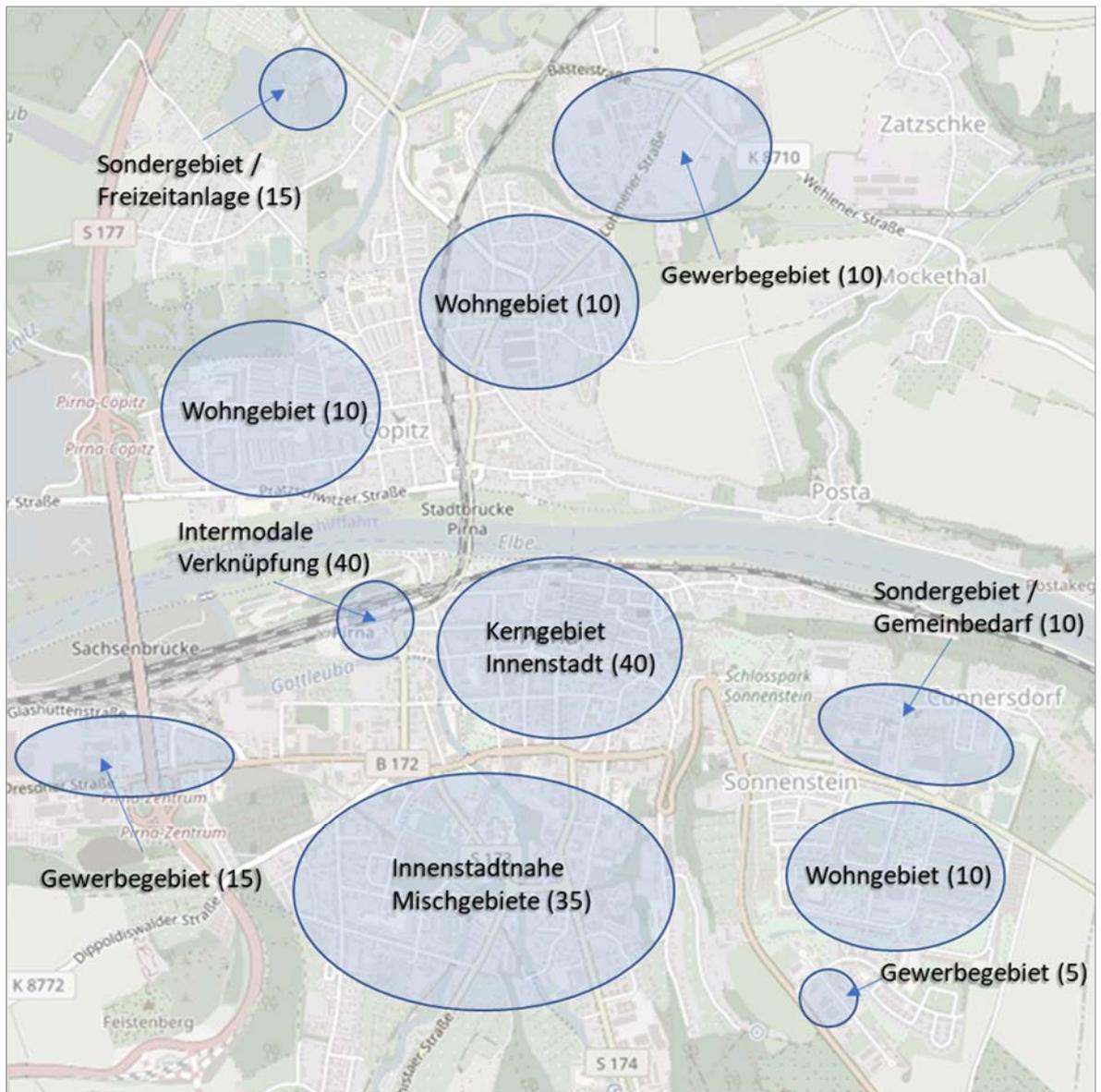
- Kerngebiete (MK): Altstadt und angrenzende Parkplätze,
- Mischgebiete (MI): innenstadtnahe Quartiere Wohnen/Gewerbe,
- Wohngebiete (W): dichte Bebauung, keine Einfamilienhäuser,
- Dorfgebiete (MD): Stadtrand bzw. ländliche Vororte,
- Gebiete mit hohem Kunden- und Besucheraufkommen: Flächen für den Gemeinbedarf und Sondergebiete,
- Arbeitsplatzgebiete: Industrie- und Gewerbegebiete.

Der künftige Gesamtbedarf für die Ladeinfrastruktur aus dem „VEP-Szenario“ (s.o. im **Kap. 9.2.1**) wurde dann anhand der gebietsspezifischen Ansprüche grob verteilt und im Stadtgebiet verortet (**vgl. Bild 55**).

---

<sup>55</sup> Zielszenario der Bundesregierung im „Masterplan Ladeinfrastruktur“: 10 Mio. elektrisch betriebene Pkw im Jahr 2030 bei einem Gesamtbestand von ca. 50 Mio. Pkw.

Annahme: 1 Ladepunkt für 10 E-Fahrzeuge gemäß EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014)



**Bild 55: Öffentliche Ladepunkte – Bedarf bis 2030 („VEP-Szenario“)**

## 10 Wirkungsbeurteilung

Der Einfluss der VEP-Maßnahmen auf die städtischen Verkehrsbelastungen wurde in drei unterschiedlichen Planfällen *mit* VEP-Maßnahmen betrachtet. Diese beinhalten die Anpassungen von Verkehrsregime und Infrastruktur sowie die Auswirkungen einer veränderten Verkehrsmittelwahl (gem. Zielvorgaben in **Kap. 1.4.1**):

- Ein Szenario Modal Split, welches die verkehrlichen Auswirkungen bei Erreichung der eingangs festgelegten Zielgrößen darstellt – d.h. welche Veränderungen bei den Verkehrsbelastungen mit einer veränderten Verkehrsmittelwahl erreichbar wären.
- Ein Szenario Infrastruktur, welches zeigt, wie sich VEP-Maßnahmen mit direktem Einfluss auf die Struktur des Straßennetzes (z.B. neue oder aufgehobene Fahrbeziehungen) in den künftigen Verkehrsbelastungen auswirken würden.
- Ein kombiniertes Szenario Modal Split + Infrastruktur, dass sowohl Anpassungen der Straßennetzstruktur als auch Veränderungen im Verkehrsverhalten berücksichtigt.

Eine detaillierte Beschreibung der Modellauswertungen enthält der **Anhang 2**. Im Folgenden sind die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst.

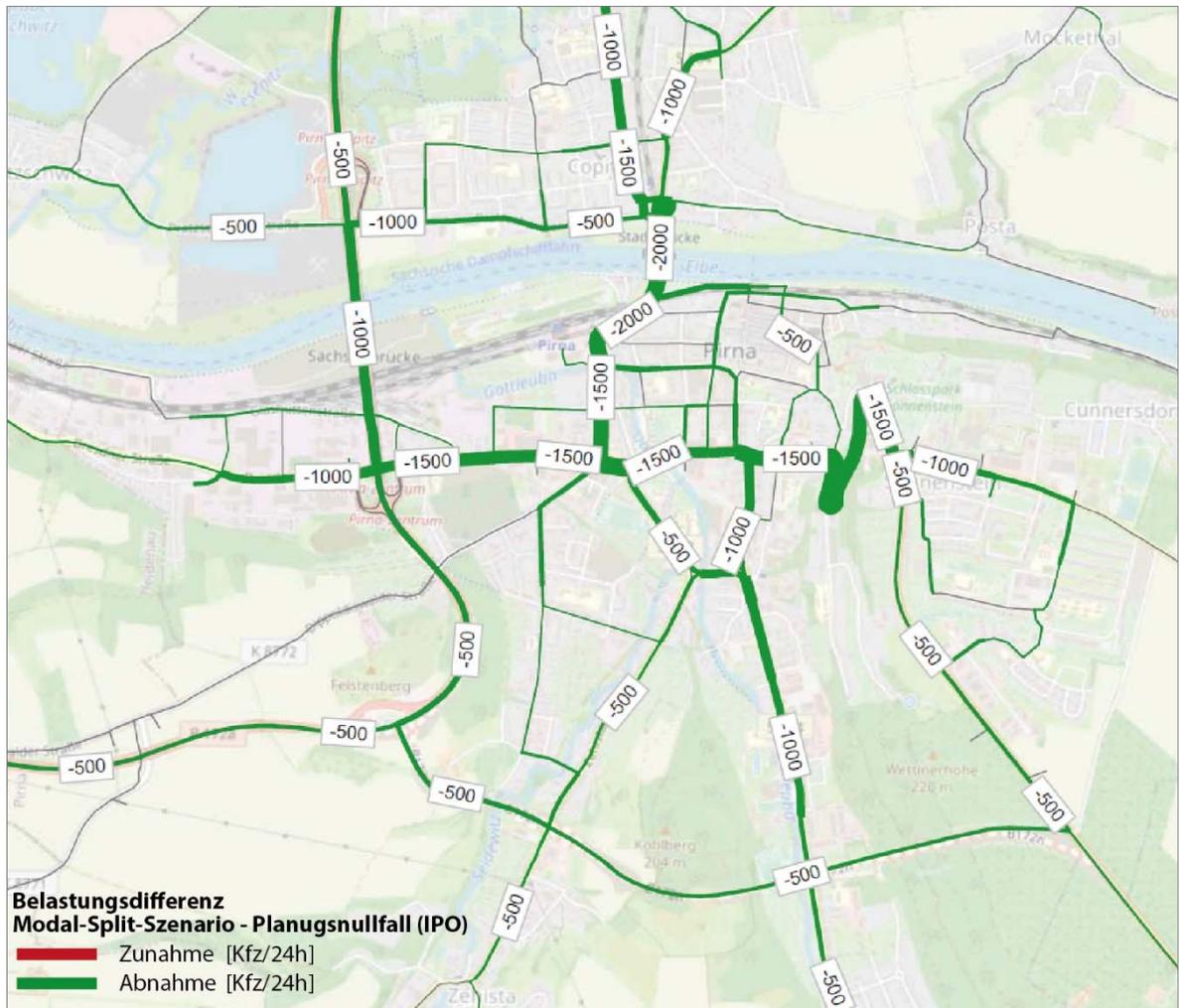
### 10.1 Modal-Split-Veränderungen

Gemäß Modal-Split-Ziel (**vgl. Kap. 1.4.1**) soll der der MIV-Anteil im Binnenverkehr von heute 41,4 % (SrV 2018) auf 30 %, d.h. um ca. 28 % sinken. Diese Verlagerung soll vor allem durch ein starkes Wachstum im Radverkehr ermöglicht werden. Der Quell- und Zielverkehr ist durch die VEP-Maßnahmen weniger stark beeinflussbar. Dort wird mit einer realistisch erreichbaren Reduktion des MIV-Anteiles von heute 74 % auf 70 % gerechnet. Die Veränderungen der Verkehrsmittelwahl reduzieren die MIV-Belastungen im gesamten Stadtgebiet – in der Innenstadt wesentlich stärker als auf Verbindungen von/nach außen (**vgl. Bild 56**). Das heißt: Je höher der Anteil des Binnenverkehrs – desto höher die Verkehrsentlastung. Auf der Stadtbrücke wird dadurch gegenüber dem Planungsnullfall eine weitere Verkehrsreduktion auf noch 9.000 Kfz/ (- 18 %) prognostiziert, gegenüber heute wäre das mehr als ein Drittel weniger Verkehr. Ähnlich groß wäre die Verkehrsabnahme gegenüber dem Planungsnullfall auf der M.-Gorki-Straße (- 13 %) und auf der Ost-West-Verbindung durch das Stadtzentrum (Königsteiner-/Schandauer Straße). Zwischen der Innenstadt und dem Sonnenstein würde die Verkehrsbelastung beim Erreichen der Modal-Split-Ziele gemäß Modell auf unter 10.000 Kfz/24 h sinken. Eine starke Verkehrs-entlastung wäre auch auf der Rottwerndorfer, der Lohmener und der Rudolf-Renner-Straße zu erwarten.

Die mit Modal-Split-Veränderungen erreichbare Verkehrsreduktion betrifft alle (!) innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und verbessert damit die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr, trägt zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei, entlastet die Bewohner (v.a. Lärm) und erweitert den Spielraum für die Neuaufteilung bzw. Neugestaltung der Straßenräume.

Auf den großräumigen Umfahrungsstrecken außerhalb der Innenstadt ist der Einfluss der Modal-Split-Veränderungen wesentlich geringer, da hier der davon nicht beeinflusste Transitverkehr dominiert. Die prognostizierten Verkehrsreduktionen auf der Südumfahrung

und der S 177 (Sachsenbrücke) liegen gegenüber dem Planungsnullfall bei 2-3 % und sind damit vernachlässigbar.



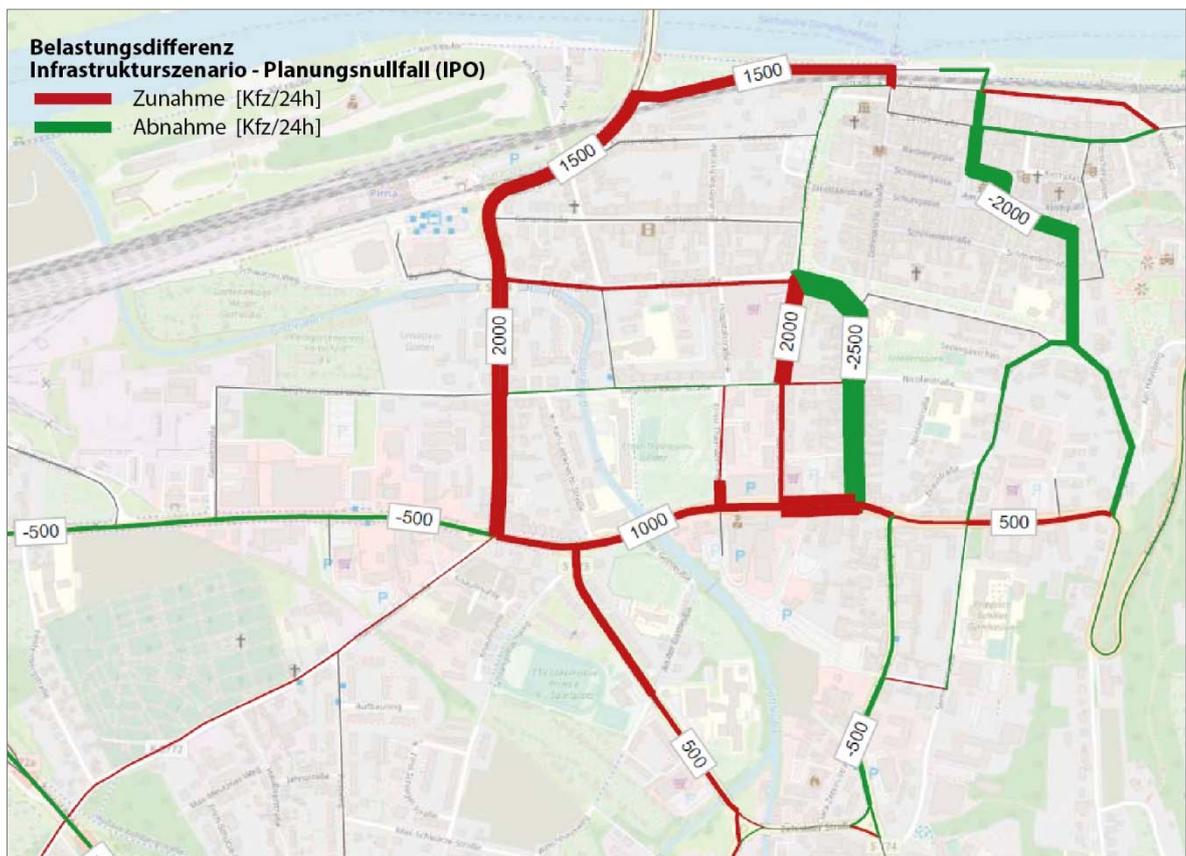
**Bild 56: Belastungsdifferenzen: Modal-Split-Szenario – Planungsnullfall 2030+**  
(vgl. komplette Darstellung im Anhang 2)

## 10.2 Infrastrukturmaßnahmen

Mit dem Infrastrukturszenario können die Auswirkungen der veränderten Verkehrsregimes in der Innenstadt dargestellt werden. Es beinhaltet die folgenden Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept Innenstadt (vgl. Kap. 5 und Kap. 8):

- B 172 (alt) östlich der Sachsenbrücke mit nur noch zwei durchgehenden Fahrstreifen,
- Maxim-Gorki-Straße mit zwei Fahrstreifen,
- Sperrung des Marktes für den Durchgangsverkehr,

- Verkehrsberuhigung der Breiten Straße und der Gartenstraße:  
Gesamter Straßenzug Tempo 20, Abschnitt „Schwarzer Adler“ (Dohnaischer Platz) als verkehrsberuhigter Bereich,
- Aufhebung der Einbahnstraße Siegfried-Rädel-Straße zwischen der Robert-Koch-Straße und der Breiten Straße,
- Zulassen des Linksabbiegens von der Königsteiner Straße in die Einsteinstraße sowie aus der Ernst-Thälmann-Straße in die Königsteiner Straße,
- Aufheben des Linksabbiegens von der Schandauer Straße in die Seminarstraße.



**Bild 57: Belastungsdifferenzen: Szenario Infrastruktur – Planungsnullfall 2030+**  
(vgl. komplette Darstellung im Anhang 2)

Die Modellauswertung zeigt, dass mit den Infrastrukturanpassungen weitere Verkehrs-entlastungen in besonders sensiblen Verkehrsräumen der Innenstadt erreicht werden können (vgl. Bild 57). Das gilt vor allem für den Marktplatz und den früheren „Schleichweg“ Elbeparkplatz – Markt – Bergstraße sowie für die gesamte Breite Straße. Die Entlastung des Marktes bringt eine erhebliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität und bietet neue Chancen für die Gestaltung und Nutzung als öffentlicher Raum. An der Breiten Straße profitieren ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und die Aufenthaltsqualität von einem geringeren Verkehrsaufkommen im MIV.

Durch die Verlagerung sind Mehrbelastungen in Teilen des Hauptnetzes zu erwarten – v.a. auf der Achse Brückenstraße – M.-Gorki-Straße, die einen Teil des früheren Durchgangsverkehrs durch die Altstadt aufnimmt. Diese Verkehrszunahme ist zu verkraften, da sie dem VEP-Ziel einer Verkehrsbündelung auf dem Hauptnetz entspricht und keine Kapazitätsengpässe zu erwarten sind. Außerdem zeigen die Modellprognosen gegenüber dem *heutigen* Zustand immer noch eine leichte Verkehrsabnahme, da der Entlastungseffekt der Südumfahrung überwiegt. Die Verkehrsverlagerung von der Breiten Straße auf die Robert-Koch-Straße entspricht dem VEP-Ziel, den motorisierten Verkehr in der Innenstadt auf die „Parkachse“ zu konzentrieren.

### 10.3 Szenario Infrastruktur + Modal Split

Im kombinierten Szenario aus Infrastrukturmaßnahmen und Modal-Split-Beeinflussung wird die Gesamtauswirkung der VEP-Maßnahmen sichtbar. Gegenüber dem Planungsnullfall zeigt die Modellprognose, dass die Verkehrsentslastung der Südumfahrung durch die VEP-Maßnahmen im gesamten Innenstadtgebiet zum Teil noch deutlich verstärkt werden kann (**vgl. Bild 58**). Einzige Ausnahmen wären die „Parkachse“ Robert-Koch-Straße und die Brückenstraße zum Elbeparkplatz. An der Robert-Koch-Straße ist das aufgrund der Bündelungsfunktion des Parksuchverkehrs und der Entlastung der Breiten Straße beabsichtigt, eine leichte Mehrbelastung der Brückenstraße ist unkritisch.

Gegenüber dem Infrastruktur-Szenario zeigt die Modellierung des kombinierten Szenarios, dass die Mehrbelastungen aus Verkehrsverlagerungen (v.a. durch Sperrung des Marktes) bei einer insgesamt veränderten Verkehrsmittelwahl – d.h. dem Erreichen der formulierten Modal-Split-Ziele – kaum negative Effekte haben.



**Bild 58:** Belastungsdifferenz: Modal Split u. Infrastruktur - Planungsnullfall 2030+  
(vgl. komplette Darstellung im Anhang 2)

<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Tab. 1: Umsetzungsstand kurzfristiger und prioritärer VEP-Maßnahmen	17
Tab. 2: Parkgebührenvergleich nach Erhöhung	28
Tab. 3: Parkraumbestand in Pirna Copitz-West	38
Tab. 4: Parkraumauslastung in Pirna Copitz-West	40
Tab. 5: Ausbaustandards im Radverkehr nach Netzbedeutung	53
<b>Bilderverzeichnis</b>	
Bild 1: Projektorganisation	6
Bild 2: Verkehrsmittelwahl in Pirna nach Entfernungen (SrV 2018)	9
Bild 3: Modal-Split-Ziele für die Konkretisierung des VEP	9
Bild 4: Beispiel Konstanz, Entwicklung des Modal Split	10
Bild 5: Aufruf zur Onlinebeteiligung	12
Bild 6: Bewertung der Randbedingungen für die Verkehrsmittel	13
Bild 7: Handlungsbedarf bei ausgewählten Mobilitätsthemen	14
Bild 8: Entwicklungsgebiete Wohnen / Gewerbe	18
Bild 9: Übersicht Planfälle und Modellszenarien	21
Bild 10: Verkehrsbelastungen im Analysefall (2019)	22
Bild 11: Differenz der Verkehrsbelastungen: Prognose-Nullfall / Analyse 2019	23
Bild 12: Differenz der Verkehrsbelastungen: IPO (Pirna) / Prognosenullfall 2030+	24
Bild 13: Differenz der Verkehrsbelastungen: Sonnenstein / Prognosenullfall 2030+	25
Bild 14: Parkraumauslastung in der Innenstadt abends	26
Bild 15: Parkgebührenzonen in der Innenstadt	28
Bild 16: P+R-Erschließung und bauliche Anpassung der Klosterstraße (Prinzip)	32
Bild 17: Elberadweg → Altstadt, Einbahnstraße als Hindernis für den Radverkehr	34
Bild 18: Vorplanung Dohnaischer Platz mit verkehrsberuhigtem Bereich	36

Bild 19:	Maßnahmenübersicht Verkehrsregime Innenstadt, Ausschnitt	37
Bild 20:	Untersuchungsgebiet, Parkraumangebot und Bebauungstypen	39
Bild 21:	Parkraumauslastung nach Straßenabschnitten und Parkplätzen	41
Bild 22:	Reservierter Stellplatz für Pflegedienst und WG-Personal (Goethestraße)	43
Bild 23:	Parkleitsystem in den Zufahrten und innerhalb des Stadtzentrums	44
Bild 24:	Zufahrtsanzeige Parkhaus Altstadt	46
Bild 25:	Bestehende und optionale Parkmöglichkeiten für Großveranstaltungen	48
Bild 26:	Best-Practice-Beispiel für ÖPNV-Angebote bei Großveranstaltungen	50
Bild 27:	Defizite Fuß-/Radwegenetz (Bürgerdialog) / „Heatmap“ Fahrradnutzung	52
Bild 28:	Bewertung des Gefährdungspotenzials	54
Bild 29:	Seidewitzbrücke und „Radroute“ an der Einmündung Zehistaer Str.	56
Bild 30:	Rottwerndorf – Südvorstadt (fehlender Gehweg)	57
Bild 31:	Prinzip einer Querunginsel am Beispiel der Zehistaer Straße	57
Bild 32:	Fehlende Brücke über die Seidewitz in Zehista	58
Bild 33:	Zweirichtungsradweg über optisch und baulich gesicherte Einfahrt (Bsp.)	59
Bild 34:	Aufstieg Sonnenstein: Fahrbahnverbreiterung mit Schutzstreifen	60
Bild 35:	Ausgangslage für Radverkehrsanlagen auf dem Sonnenstein	61
Bild 36:	M.-Gorki-Straße mit Schutzstreifen für den Radverkehr	62
Bild 37:	Stadtbrücke: schmale Rampe am P+R / Engstellen an den Pfeilern	63
Bild 38:	Stadtbrücke: Verbreiterung des Radweges	63
Bild 39:	Äußere Pillnitzer Straße: Vorzugslösung mit Rad-/Gehweg stadtauswärts	64
Bild 40:	Radverkehrsanlagen am Knoten Lohmener-/ Basteistraße (Prinzipskizze)	66
Bild 41:	Lohmener Straße stadtauswärts: Endpunkte von Radstreifen und Gehweg	67
Bild 42:	Ende des befestigten Uferweges in Copitz	68
Bild 43:	Fahrradschleuse Seminarstraße (Prinzip)	68

Bild 44:	Einsamer Radständer in der Gartenstraße	70
Bild 45:	Gestaltungsspielraum in der Königsteiner Straße (Variante mit Radwegen)	72
Bild 46:	Vorgezogene Haltelinien / Aufstellbereiche in den Nebenzufahrten (Bsp.)	73
Bild 47:	Querungen für Rad- und Fußverkehr an der Seminarstraße	74
Bild 48:	M.-Gorki-Straße: Variante mit Radstreifen zulasten der Gehwegbreite	75
Bild 49:	Umgestaltungsspielraum am ZOB	76
Bild 50:	Gartenstraße: Missverhältnis Gestaltungsspielraum ↔ Verkehrsflächen	77
Bild 51:	Ladezonen: Anordnungsprinzip und Gestaltungsbeispiel	78
Bild 52:	Umbauoption Bastei-/ R.-Renner-Str. + Radeberger/Äußere Pillnitzer Str.	79
Bild 53:	Kreisverkehr Kastanien-/Lindenallee mit Einbindung der Radrouten	80
Bild 54:	Bestehende und potenzielle Carsharing-Standorte in Pirna	82
Bild 55:	Öffentliche Ladepunkte – Bedarf bis 2030 („VEP-Szenario“)	85
Bild 56:	Belastungsdifferenzen: Modal-Split-Szenario – Planungsnullfall 2030+	87
Bild 57:	Belastungsdifferenzen: Szenario Infrastruktur – Planungsnullfall 2030+	88
Bild 58:	Belastungsdifferenz: Modal Split u. Infrastruktur - Planungsnullfall 2030+	89

### **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Maßnahmenübersicht Mobilitätskonzept Innenstadt
Abbildung 2:	Radroutennetz Pirna, Teil Nord [Zielnetz]
Abbildung 3:	Radroutennetz Pirna, Teil Süd [Zielnetz]
Abbildung 4:	Konkretisierung Radverkehrskonzept, Maßnahmen und Prioritäten (Nord)
Abbildung 5:	Konkretisierung Radverkehrskonzept, Maßnahmen und Prioritäten (Süd)
Abbildung 6:	Dresdner Straße – Sachsenbrücke (Lageplan)
Abbildung 7:	Dresdner Straße – Sachsenbrücke (Querschnitte)
Abbildung 8:	Dresdner Straße – Anschluss Bahntrassenradweg (Lageplan)
Abbildung 9:	Dresdner Straße / Maxim-Gorki-Straße (Lageplan)

- Abbildung 10: Königsteiner Straße / Einsteinstraße (Lageplan)
- Abbildung 11: Königsteiner Straße (Querschnitte)
- Abbildung 12: Königsteiner Str. / Schandauer Str. / Breite Straße (Lageplan)
- Abbildung 13: Schandauer Str. / Seminarstraße (Lageplan)
- Abbildung 14: Schandauer Straße (Querschnitte)
- Abbildung 15: Aufstieg Sonnenstein (Querschnitte)
- Abbildung 16: Maxim-Gorki-Straße (Querschnitte)
- Abbildung 17: Brückenstraße / ZOB (Lageplan)
- Abbildung 18: Stadtbrücke (Querschnitte)
- Abbildung 19: Lohmener Straße / Basteistraße (Lageplan)
- Abbildung 20: Gartenstraße (Querschnitte)

### **Anhangsverzeichnis**

- Anhang 1: Onlinebeteiligung – Auswertung
- Anhang 2: Verkehrsentwicklung bis 2030/2030+
- Anhang 3: Parkraumerhebung Innenstadt Pirna, Arbeitspapier vom 27.11.2020
- Anhang 4: Parkraummanagement (gesamtstädtische Strategie)
- Anhang 5: Standards und Maßnahmen im Radverkehr
- Anhang 6: Sharing-Angebote und E-Mobilität (Arbeitspapier)