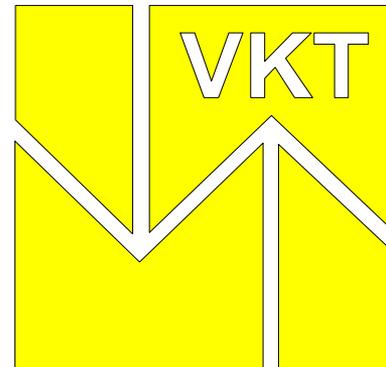


**VERKEHRSPANUNG**  
Köhler und Taubmann GmbH  
Bamberger Str. 7  
01187 Dresden  
Telefon: +49 351 43639-0  
Telefax: +49 351 43639-19  
  
Dresden, 29.07.2020

ÖPNV-Konzept für die Stadt Pirna

Ausgangslage, Ziele und  
Lösungsansätze



# Inhalt

---

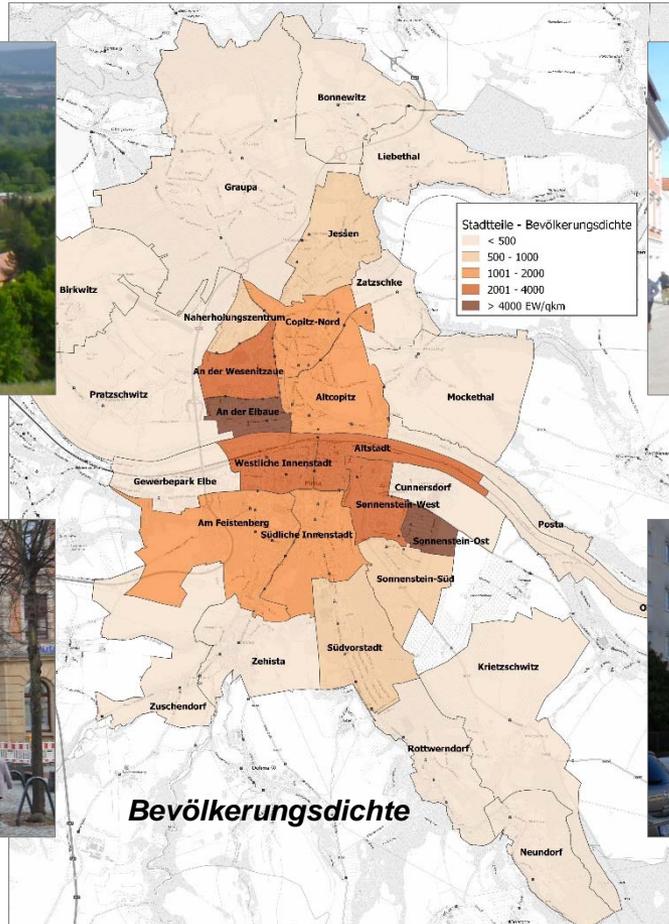
1. Ausgangslage
2. Ziele
3. Randbedingungen / Standards
4. Spezielle Herausforderungen
5. Lösungsansätze

# Ausgangslage (Siedlungsstruktur)

- ca. 39.000 Einwohner, heterogene Siedlungsstruktur und Nutzungsdichte  
→ unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse



dörfliche Ortsteile mit geringem Verkehrsaufkommen



städtisches Zentrum mit hoher Nutzungsdichte



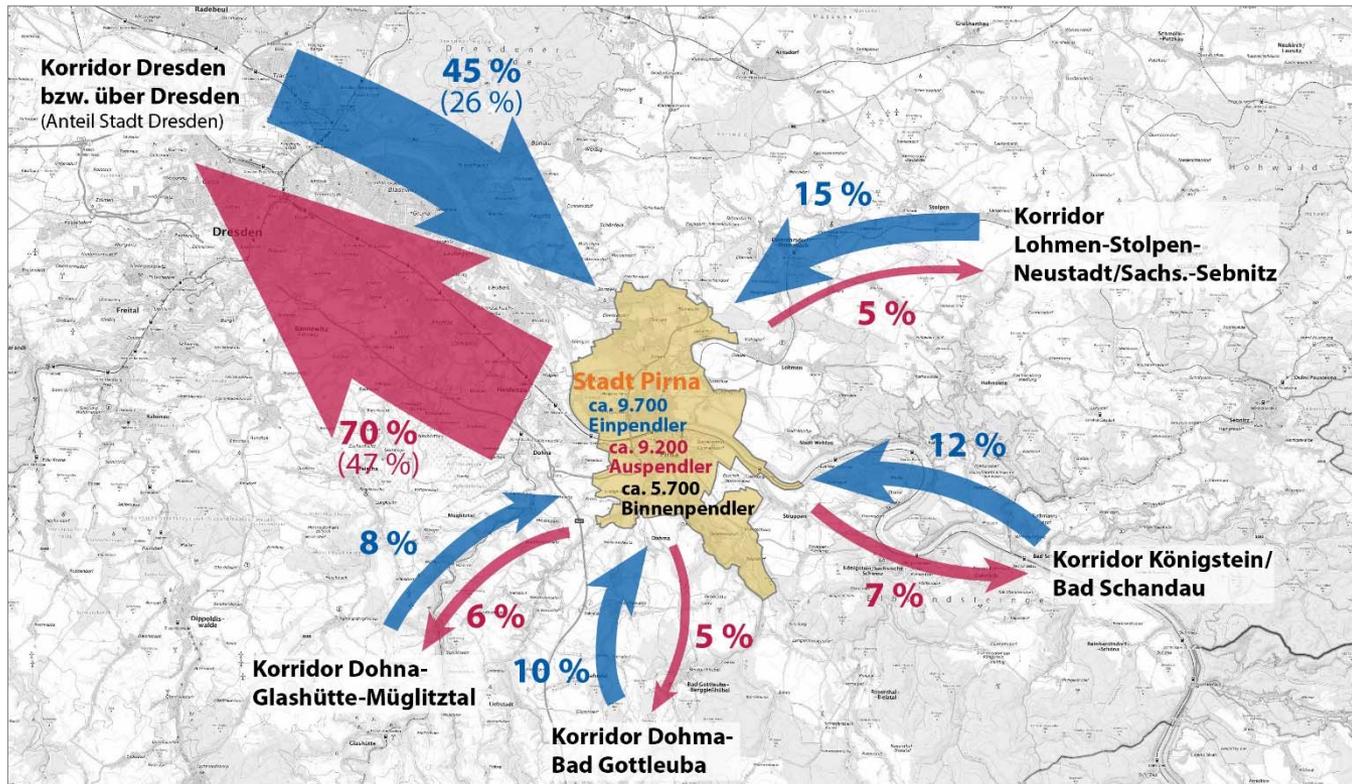
historische, verkehrsberuhigte Altstadt



große Wohngebiete in Innstadtnähe

# Ausgangslage (Verkehrsbeziehungen)

- große Anziehungskraft als regionales Zentrum (Quell-/Zielverkehr)
- starke Verflechtungen in/aus Richtung Dresden
  - Überlagerung Stadtverkehr + Quell-/Zielverkehr von/nach Pirna

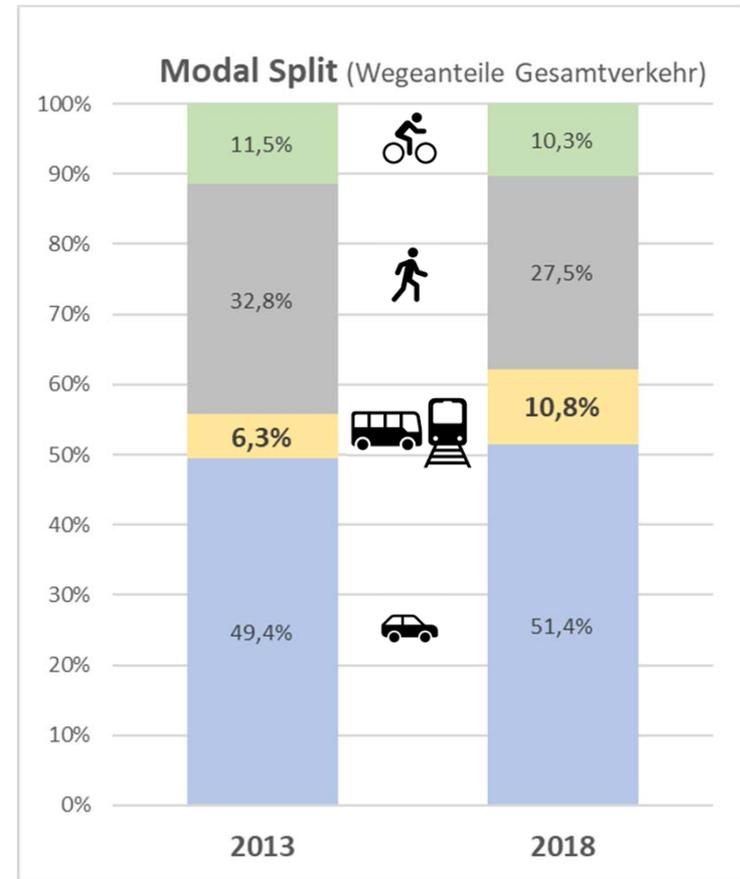


Pendlerbeziehungen 2019

# Ausgangslage (Verkehrsmittelwahl)

## Verkehrssituation allgemein:

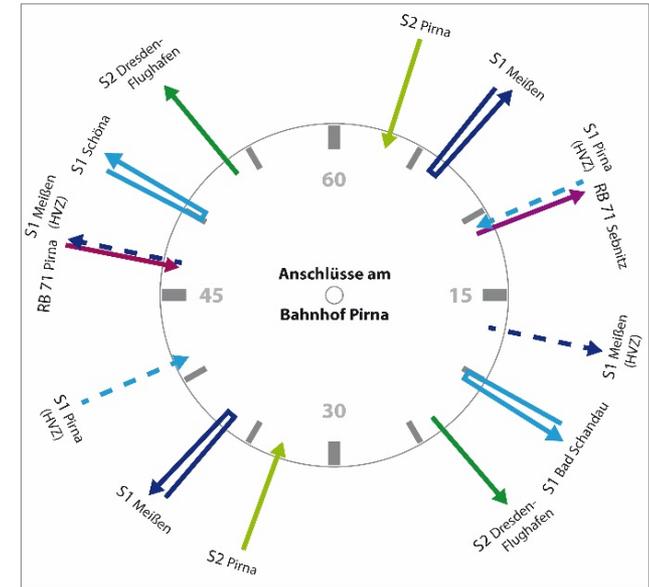
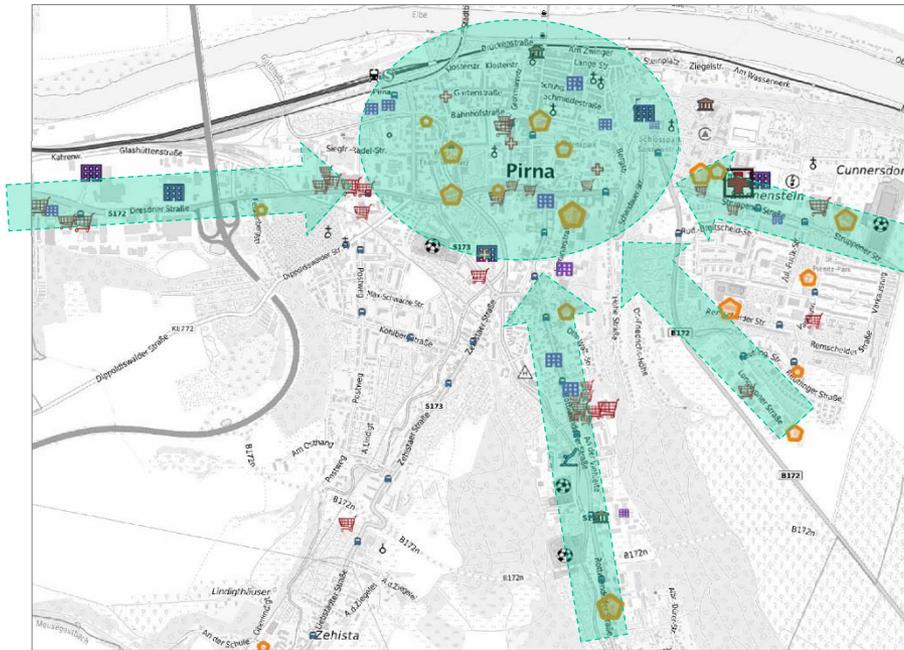
- hoher Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV), zunehmende ÖPNV-Nutzung  
**aber:**  
 ÖPNV ersetzt vor allem Fuß-/Radverkehr auf kurzen Wegen, (noch) kein Umstieg MIV → ÖPNV
  
- Potenzial ÖPNV **~15%**
  - Stadtvergleich:  
 Meißen 8,5%, Radebeul 11,7%, Eberswalde 12,7%, Bernau 15,4%



Auswertung Verkehrsbefragungen (SrV) 2013 / 2018

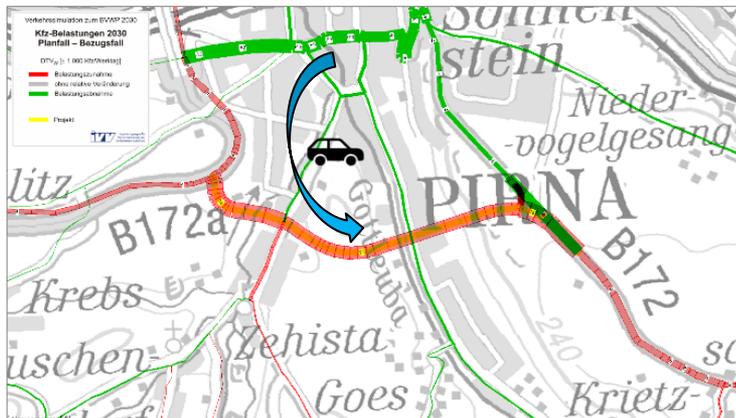
# Ausgangslage (Potenzial ÖPNV)

- attraktive (über-)regionale Bahnanbindung (z.B. von/nach Dresden 4-6x/Stunde), weitere Angebotsverdichtungen geplant
- lebendiges, überschaubares Zentrum, verkehrserzeugende Nutzungen zentrumsnah oder an Hauptachsen

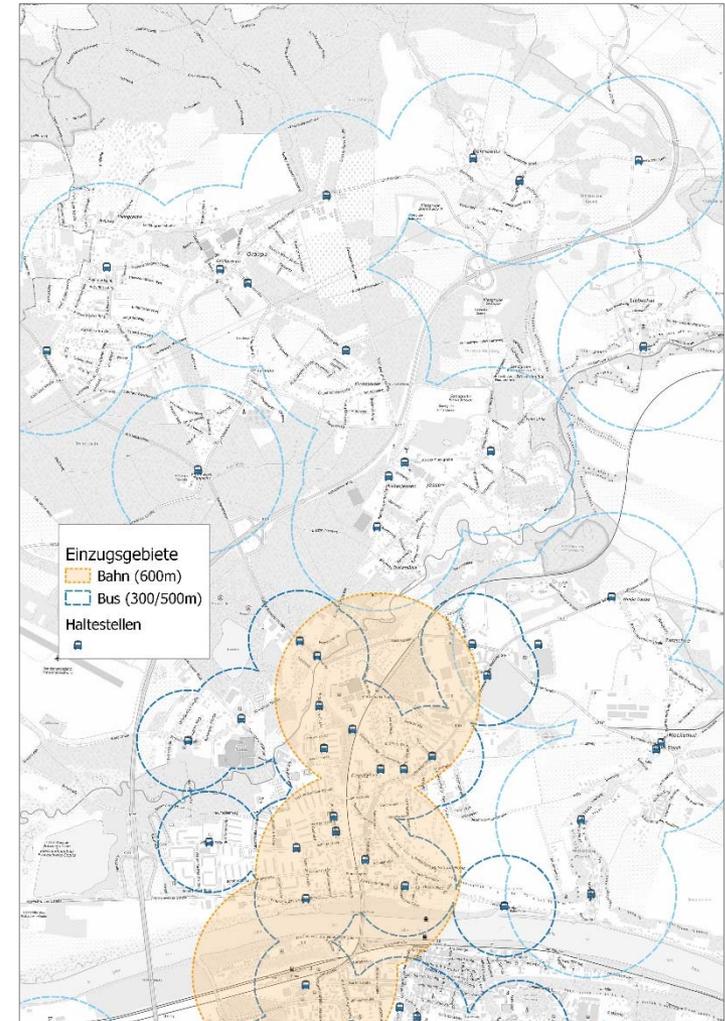


# Ausgangslage (Potenzial ÖPNV)

- bereits dichtes Bus-Haltestellennetz, Bahnhof + Haltepunkte Regionalbahn
  - Entlastung vom Durchgangsverkehr (Neubau Südumfahrung bis 2023)
    - Chance für ÖPNV-Beschleunigung!
  - Verkehrsberuhigung der Innenstadt
    - Verkehrsversuch Sperrung Marktplatz
    - Erweiterung Parkraumbewirtschaftung
- „push & pull“



Verkehrliche Auswirkungen der Südumfahrung Pirna, B172a (Bundesverkehrswegeplan BVWP)



# Ziele

## höhere Nutzungsintensität im ÖPNV durch:

- Stärkung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) als ÖPNV-Drehscheibe
- (mehr) Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen bzw. Elbseiten
- Vertaktung und Vereinfachung des Angebotes
- Schließen von Bedienungslücken (räumlich und zeitlich)
- Orientierung an den Nutzerbedürfnissen → Bürgerbeteiligung

→ *Die Neuausrichtung des Stadtbusnetzes ist ...*

		<p>Stadtverwaltung Pirna Fachgruppe Stadtentwicklung</p>
		<p><b>VERKEHRSPLANUNG</b> Kühler und Taxiwagen GmbH Bamberger Straße 7 01187 Dresden Telefon: +49 351 43639-0 Telefax: +49 351 43639-19 Email: dresden@vkt-gmbh.de www.vkt-gmbh.de</p>
<p><b>PTV Transport Consult GmbH</b> Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden Telefon: +49 351 40909-0 Telefax: +49 351 40909-24 cresden@consult.ptvgrp.com www.ptvgroup.com</p>	<p>the mind of movement</p>	

**Verkehrsentwicklungsplan  
Pirna 2030**

**Beschlussfassung vom 28.04.2015**

**... Schlüsselmaßnahme im  
Verkehrsentwicklungsplan  
VEP 2030**

**Leitbild Pirna 2030**

- In Zukunft Pirna – Willkommen zu Hause in der Stadt an der Elbe, umgeben von Dresden und der Sächsisch-Böhmischen Schweiz

**... ein Beitrag zur klimagerechten und energieeffizienten Stadt (Leitbild Pirna 2030)**



## Randbedingungen / Standards

---

... abgeleitet aus grundsätzlichen **Erfolgsfaktoren des ÖPNV**:  
(*Was erwarten die Fahrgäste?*)

- **wettbewerbsfähige Reisezeiten** gegenüber dem motorisierten Verkehr
  - Direktverbindungen
  - Vermeiden von Umwegen
  - Busbeschleunigung (behinderungsfreie Fahrt)
  - hohe Anschlussqualität (kurze Übergangszeiten, abgestimmte Fahrpläne)
  - optimierte Zugangswege
- eine hohe und **durchgängige Servicequalität** – d.h. attraktive, zuverlässige und geschlossene Reiseketten
  - lange Betriebszeiten (inkl. Abend / Wochenende)
  - hohe Angebotsdichte (Takt)
  - Pünktlichkeit und sichere Anschlüsse
- **geringe Nutzungshürden** – d.h. ein verständliches Angebot, einfache Nutzung
  - leicht merkbarer Fahrplan (Takt, Regelmäßigkeit)
  - verständliche, logische Netzgestaltung

# Randbedingungen / Standards

... abgeleitet aus der **Mitwirkung** der Bevölkerung:

- öffentliche Bürgerbeteiligung über online-Plattform

**ÖPNV-Konzept Pirna**

## Mitmachen

Wo soll die Reise hingehen? Wie kann der Stadtbus-Verkehr attraktiver gestaltet werden?

> digitale Bürgerbeteiligung zu Pirnas ÖPNV-Konzept

---

**Bürgerdialog**  
Informieren. Mitmachen. Gestalten

**Kontaktformular**

Nutzen Sie für Ihre Beteiligung am Bürgerdialog das nachfolgende Kontaktformular.

Angaben mit \* ... Pflichtangaben

Anrede  
 Frau  Herr

Vorname

Nachname

Alter  
 bis 18 Jahre  18 bis 65 Jahre  älter als 65 Jahre

Wohnort\*  
 Pirna Altstadt  Pirna  Dresden  außerhalb von Pirna

Thema\*  
 Linienführung  Haltestellen  Fahrplan  Fahrzeuge  Erreichbarkeit  Sonstiges

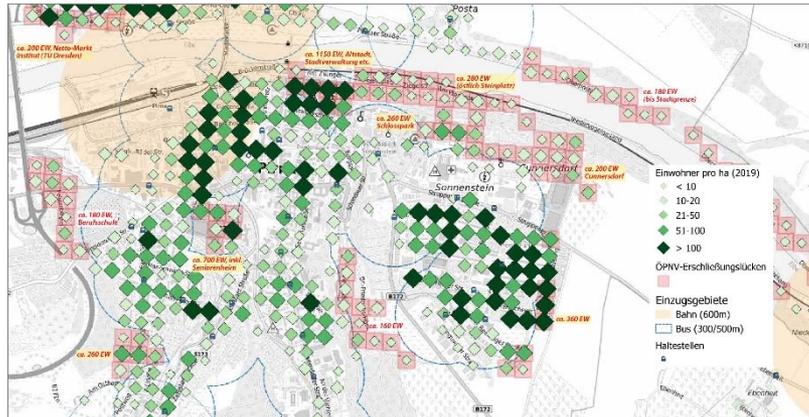
Ihre Nachricht an uns

Auf den nachfolgenden Seiten informieren die Stadt Pirna und das Planungsbüro Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH aus Dresden die Bürgerinnen und Bürger über den laufenden Planungsprozess zur Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes Pirna und laden zur Diskussion der Planungsansätze und ausgewählter Planungsergebnisse ein. Die Seiten werden entsprechend dem Planungsfortschritt laufend aktualisiert. Wir freuen uns auf Anregungen, Vorschläge und konstruktive Kritik. Nutzen Sie hierfür bitte das Kontaktformular.

Nutzen Sie diese Möglichkeit der Beteiligung am Planungsprozess und bringen Sie sich so in die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Pirna ein.

# Handlungsbedarf

## 1) Erschließungsdefizite, Mängel im heutigen Angebot - z.B. räumliche Lücken



## 3) aus Öffentlichkeitsbeteiligung - z.B. Anregungen für neue Linienführungen

### Bürgerdialog

Informieren. Mitmachen. Gestalten

Auf den nachfolgenden Seiten informieren die Stadt Pirna und das Planungsbüro Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH aus Dresden die Bürgerinnen und Bürger über den laufenden Planungsprozess zur Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes Pirna und laden zur Diskussion der Planungsansätze und ausgewählter Planungsergebnisse ein. Die Seiten werden entsprechend dem Planungsfortschritt laufend aktualisiert. Wir freuen uns auf Anregungen, Vorschläge und konstruktive Kritik. Nutzen Sie hierfür bitte das Kontaktformular

Nutzen Sie diese Möglichkeit der Beteiligung am Planungsprozess und bringen Sie sich so in die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Pirna ein.

**Planungsbüro:**

**Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH**  
Bamberger Straße 7  
01187 Dresden  
➤ [www.vkt-gmbh.de](http://www.vkt-gmbh.de)

**Auftraggeber:**

**Stadtverwaltung Pirna**  
Fachgruppe Stadtentwicklung  
Am Markt 1/2  
01796 Pirna  
➤ [www.pirna.de](http://www.pirna.de)

## 2) Umsetzung von Zielvorstellungen / Standards - z.B. Vorgaben zu Takt, Betriebszeiten je nach Siedlungsstruktur

Angebotsstandards nach Siedlungsdichte	Mindestangebot			Wochenende, Feiertag
	Montag – Freitag			
	Hauptverkehrszeit 6 – 8 Uhr, 15 – 18 Uhr	Nebenverkehrszeit 8 – 15 Uhr, 18 – 20 Uhr	Schwachverkehrszeit 4 – 6 Uhr, 20 – 22 Uhr	
<b>Innenstadtnähe</b> (hohe Bevölkerungsdichte)	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
<b>Stadttrand</b> (mittlere Bevölkerungsdichte)	30'-Takt	60'-Takt	120'-Takt nach Bedarf	120'-Takt
<b>Peripherie</b> (geringe Bevölkerungsdichte)	60'-Takt	120'-Takt	-	120'-Takt nach Bedarf

## Spezielle Herausforderungen (Auswahl)

- Widerspruch zwischen Ansprüchen des Schülerverkehrs und Mobilitätsbedürfnissen anderer Nutzergruppen
  - Schüler sind Hauptnutzergruppe (Beförderungspflicht!)
  - Schulzeiten  $\neq$  Taktfahrplan
  
- Lücken in der Infrastruktur
  - z.B. Umsteigebeziehung am Bahnhof
  
- Verkehrsberuhigung und enge Straßenräume in der Altstadt
  - eingeschränkte Befahrbarkeit



# Spezielle Herausforderungen (Auswahl)

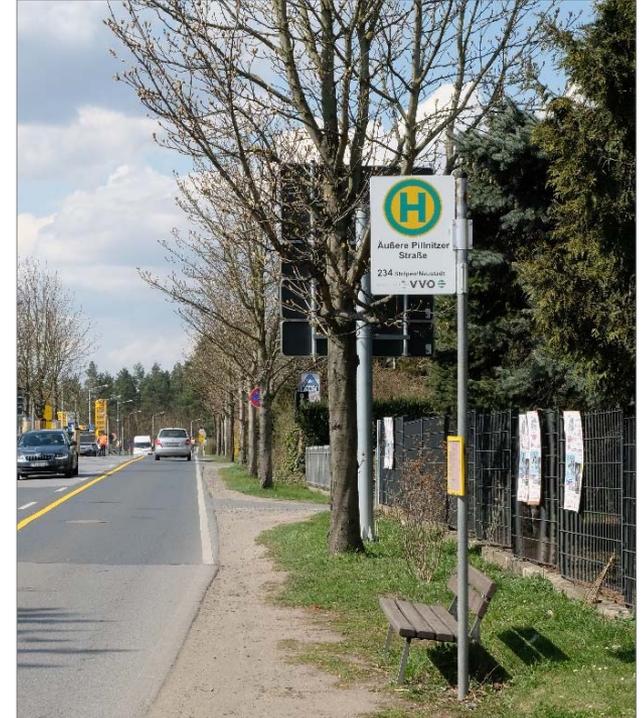
- Störungsanfälligkeit durch hohe Verkehrsbelastungen ...



- fehlende Busbeschleunigung an LSA



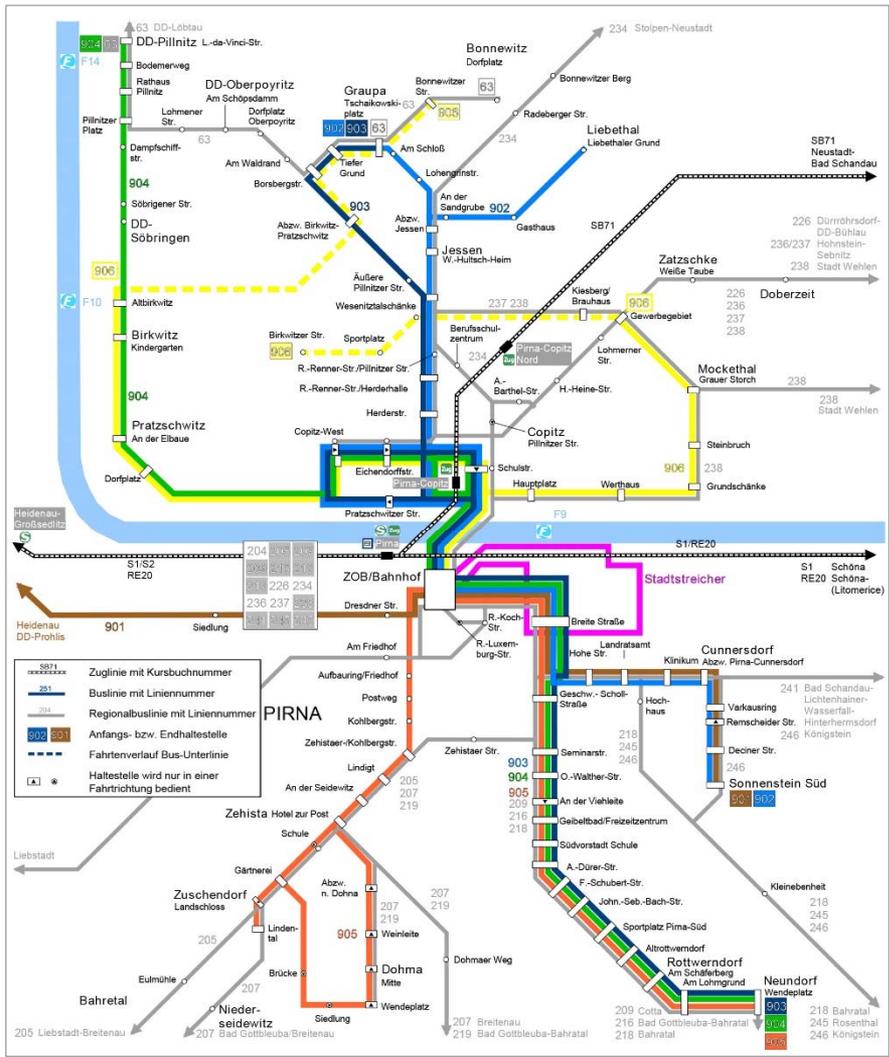
- mangelhafte Ausstattung der Haltestellen



- Barrierefreiheit oft nicht gewährleistet (ab 1.1.2022 (Pflichtaufgabe aus PBefG!))

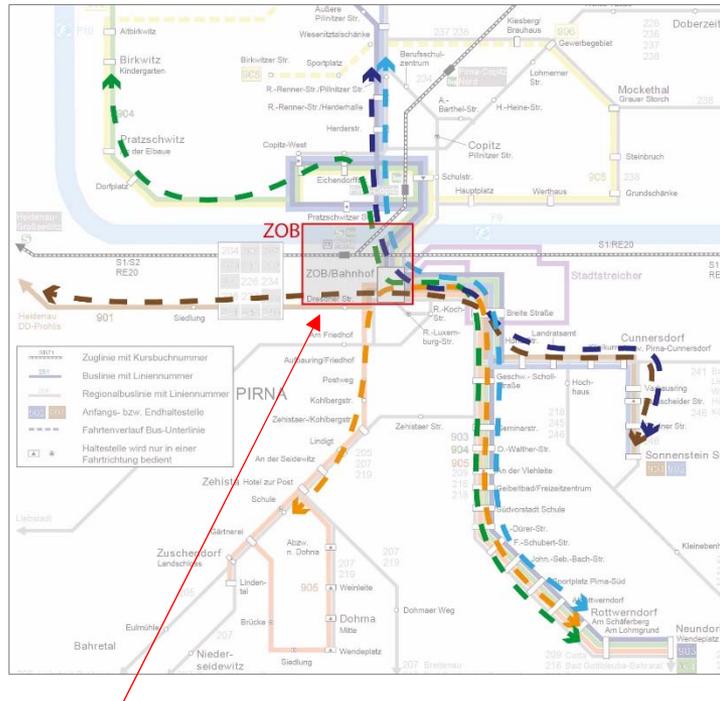
# Lösungsansätze / Maßnahmen

- Weiterentwicklung des bereits vorliegenden Konzeptes aus dem Verkehrsentwicklungsplan VEP 2030



# Lösungsansätze / Maßnahmen (Auswahl)

- (mehr) Durchmesserlinien zwischen den Stadtteilen, insbesondere Verbindungen über die Elbe



- geschlossene Reiseketten – attraktive, vertaktete Anschlüsse und Optimierung Umsteigebeziehungen (z.B. Zugang ZOB – Bahnhof)



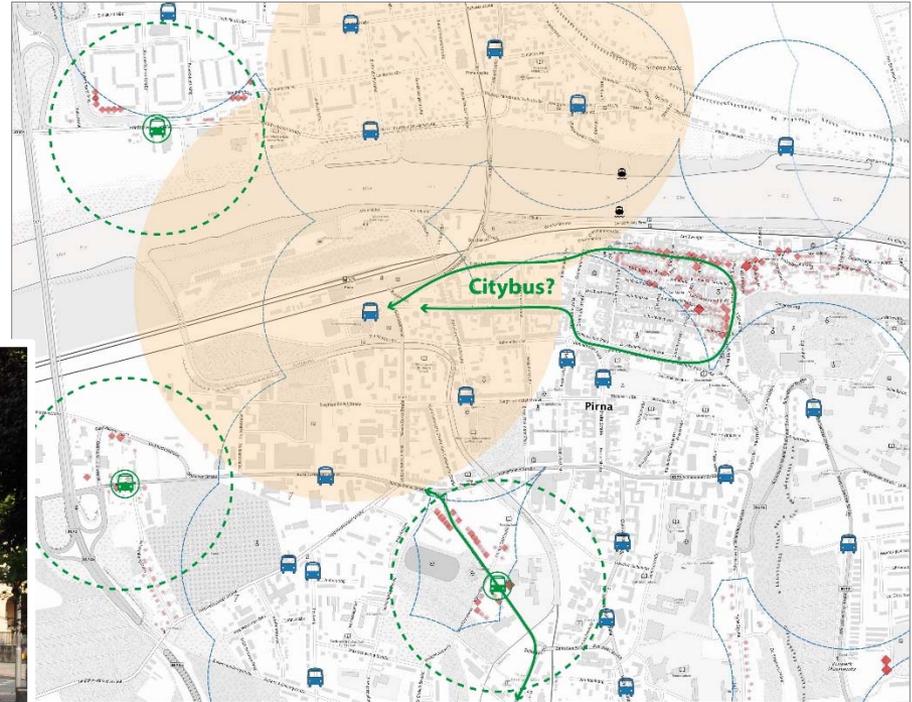
- ZOB als Zentrum des Busnetzes

- „Rendez-vous-System“: Busse möglichst vieler Linien sind gleichzeitig am Knotenpunkt (maßgebend Bahnanschluss!) → Umstieg in alle Richtungen



# Lösungsansätze / Maßnahmen (Auswahl)

- Beseitigung räumlicher Erschließungslücken
  - Anpassung der Linienführung
  - Ergänzung neuer Haltestellen
  - Wiedereinführung „Citybus“ in der Altstadt?



- Busbeschleunigung durch Vorrang an den LSA (Verkehrsentlastung der Südumfahrung nutzen!)

# Lösungsansätze / Maßnahmen (Auswahl)

- Einsatzmöglichkeiten alternativer Fahrzeugantriebe sind zu prüfen
  - Batteriebus oder H<sub>2</sub>-Antrieb als Beitrag zum Klimaschutz



Wasserstoffbus im Einsatz in Darmstadt



e-Bus Test in Dresden



e-Bus im Einsatz in Zug (CH)

# Danke!

## Kontakt:

Christoph Sommer  
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH  
Bamberger Straße 7  
01187 Dresden  
Telefon: +49 351 43639-0  
Telefax: +49 351 43639-19

[www.vkt-gmbh.de](http://www.vkt-gmbh.de)  
[sommer@vkt-gmbh.de](mailto:sommer@vkt-gmbh.de)