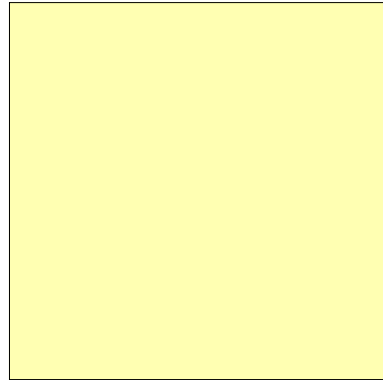
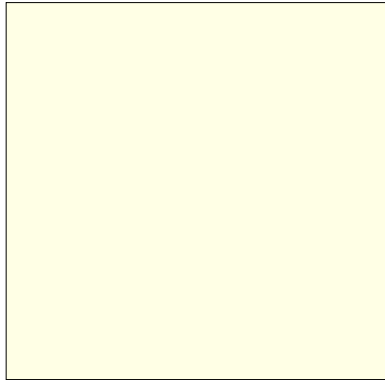




**PTV Transport
Consult GmbH**

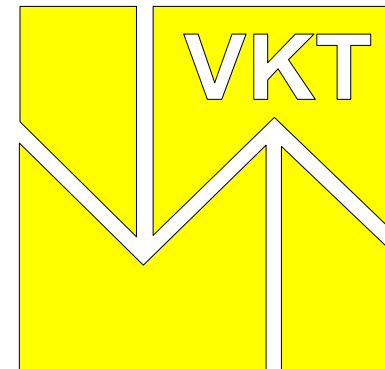
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
www.ptvgroup.com

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Str. 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Telefax: +49 351 43639-19
www.vkt-gmbh.de

Konkretisierung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)
Pirna 2030

Lenkungsgruppe
Pirna, 08.07.2021

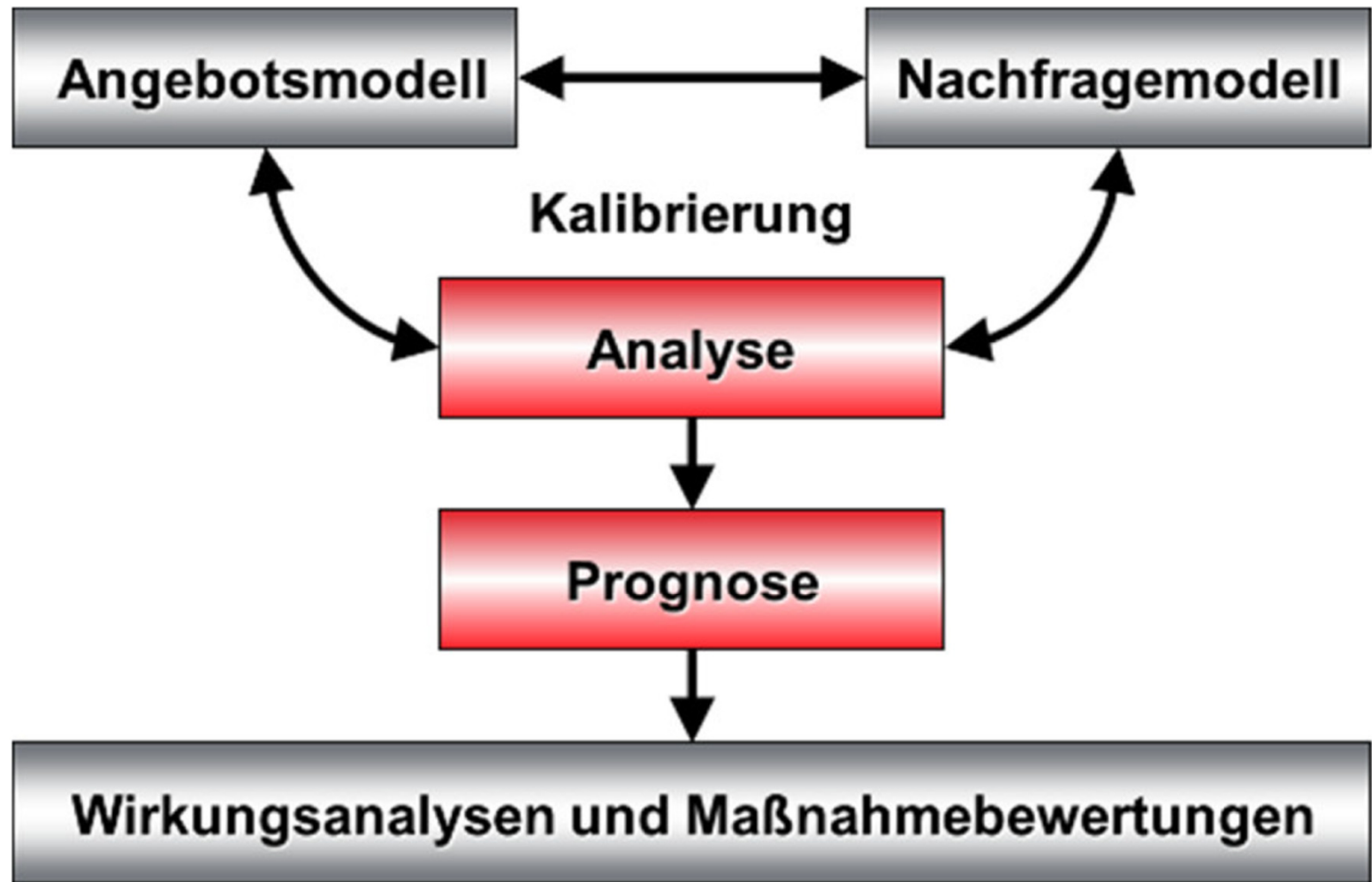


Lenkungsgruppe am 08.07.2021

Inhalt:

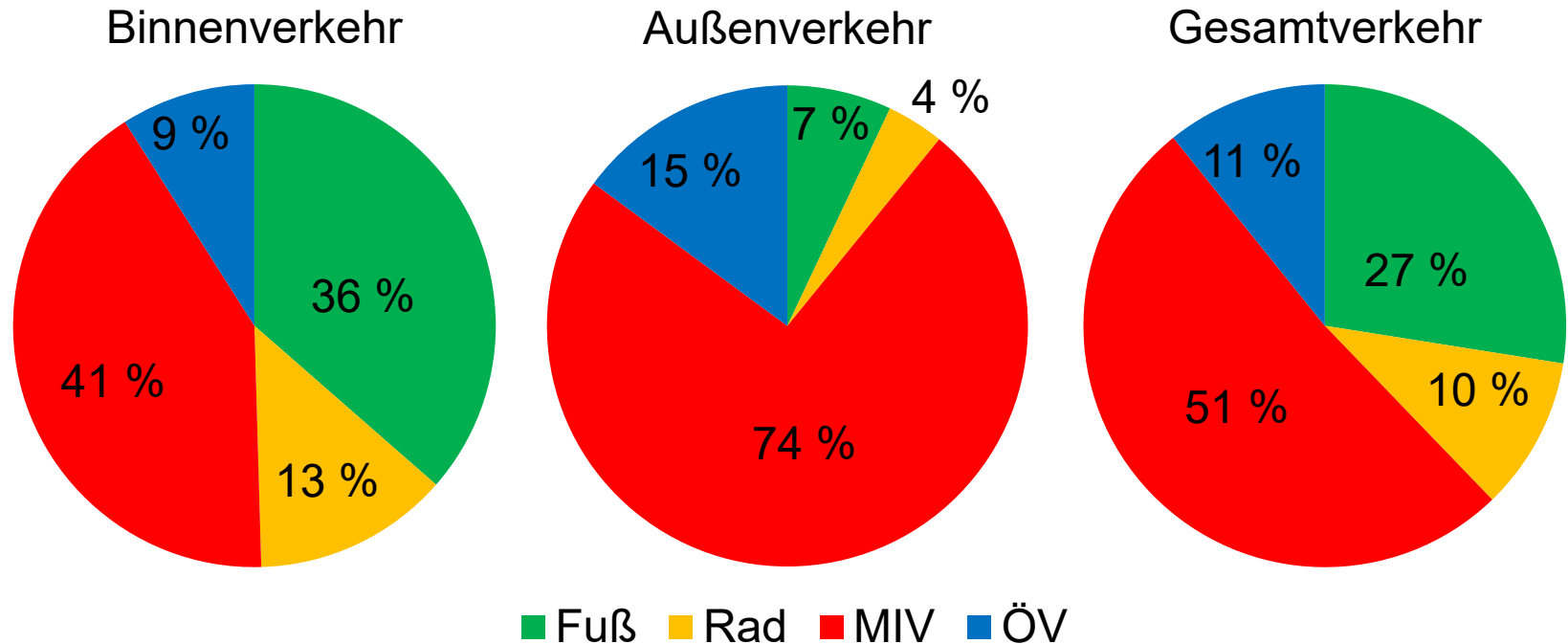
- Ausgangslage und Verkehrsentwicklung 2030+ (Verkehrsmodell)
 - Methodik, Übersicht Planfälle, Istzustand
 - Siedlungs- und Verkehrsentwicklung allgemein
 - Wirkung der Südumfahrung B 172, Einfluss Gewerbeentwicklungen
- Handlungsspielräume und Zielsetzungen
 - Randbedingungen, projektrelevante Einflüsse, Handlungsspielräume
 - Anliegen aus öffentlicher Mitwirkung (Online-Beteiligung, Ergebnisse)
 - qualitative und quantitative Zielvorgaben zur Verkehrsentwicklung / Verkehrsraumgestaltung
 - Abbildung in Szenarien (Verkehrsmodell)
- Ausgewählte Zwischenergebnisse
 - Städtisches Radverkehrskonzept, ÖPNV-Konzept (Parallelplanung)
 - Ruhender Verkehr (Parkraumkonzept Innenstadt)
 - Verkehrskonzept Innenstadt
 - Schwerpunkt: (Um)gestaltung von Verkehrsräumen, Empfehlungen
- weiteres Vorgehen, Zeitplan, organisatorisches

Verkehrsmodell - Methodik

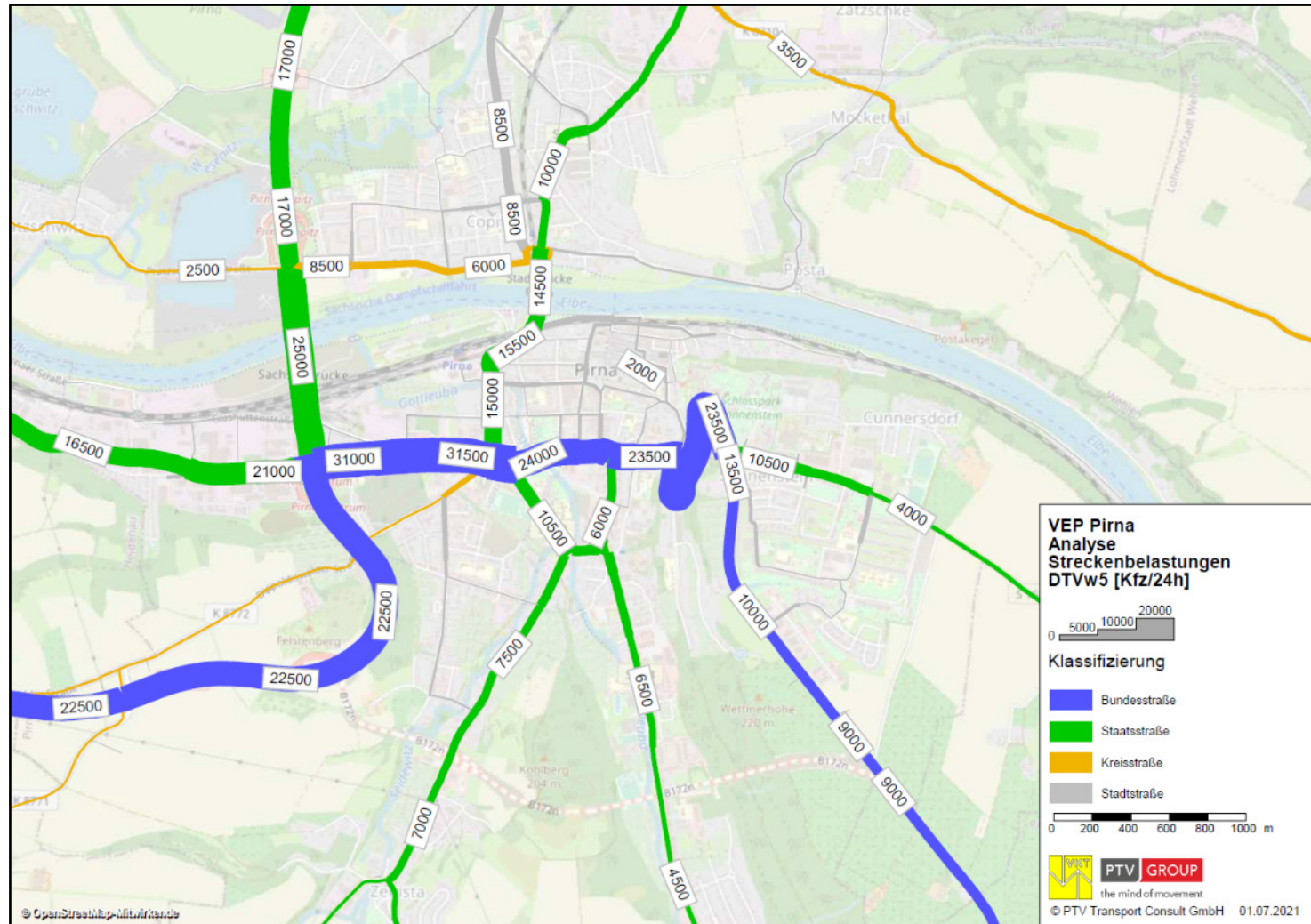


Verkehrsmodell Analyse 2019

- Übernahme der Außenverkehre Pirnas aus Landesverkehrsprognose
- Neuberechnung des Binnenverkehrs Pirnas aus aktuellen Strukturdaten (2019) und den Ergebnissen des SrV 2018
- Modal-Split Pirnas aus dem SrV 2018:



Verkehrsmodell Analyse 2019



Verkehrsmodell – Grundlagen zur Verkehrsentwicklung 2030+

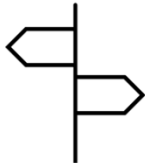
■ Rahmenbedingungen für die Prognosefälle



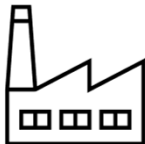
Bevölkerungsentwicklung



Entwicklung der Siedlungsstruktur



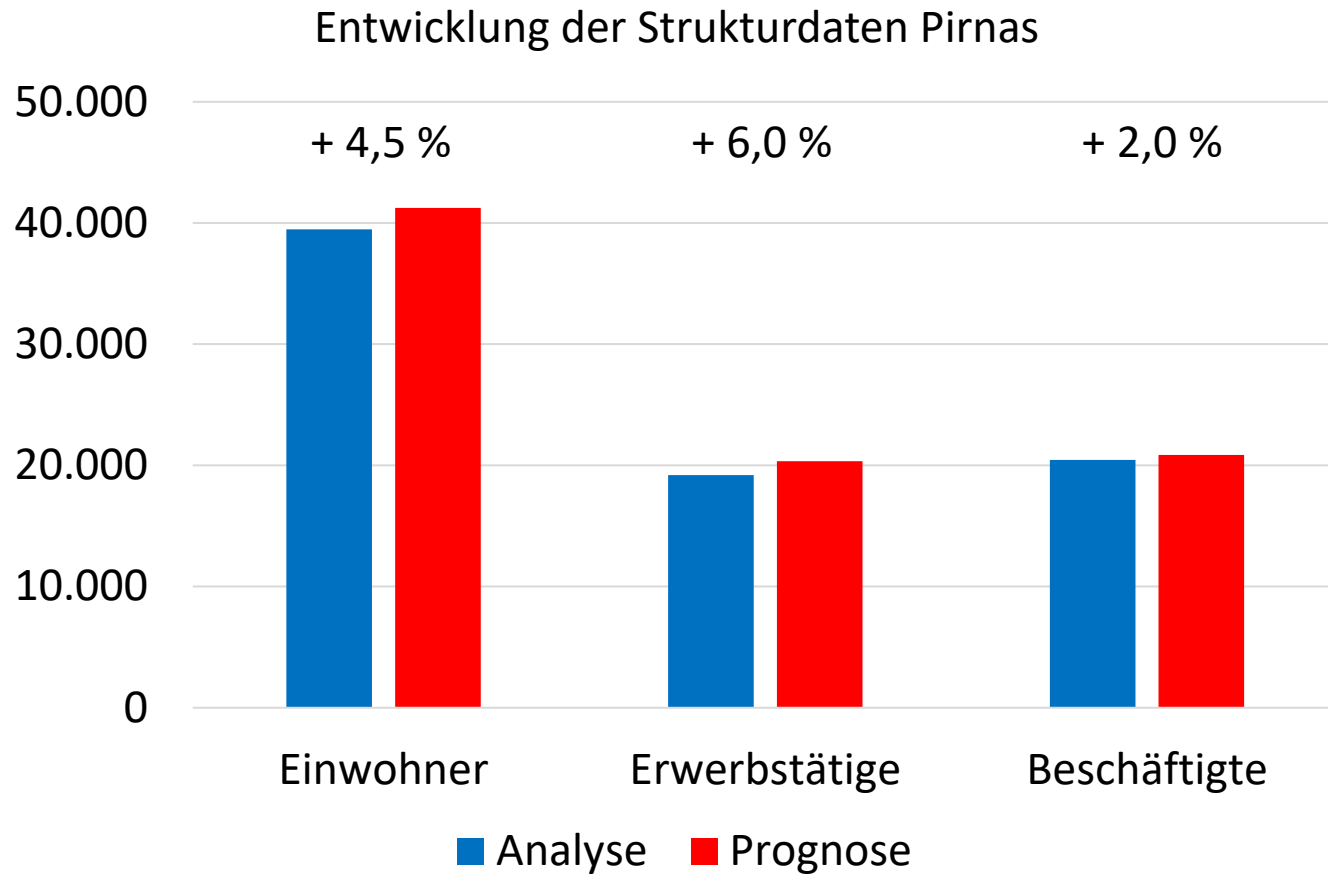
Fertigstellung der Südumfahrung Pirna
Verkehrsberuhigung im Zentrum – v.a. entlang der B172_{alt}



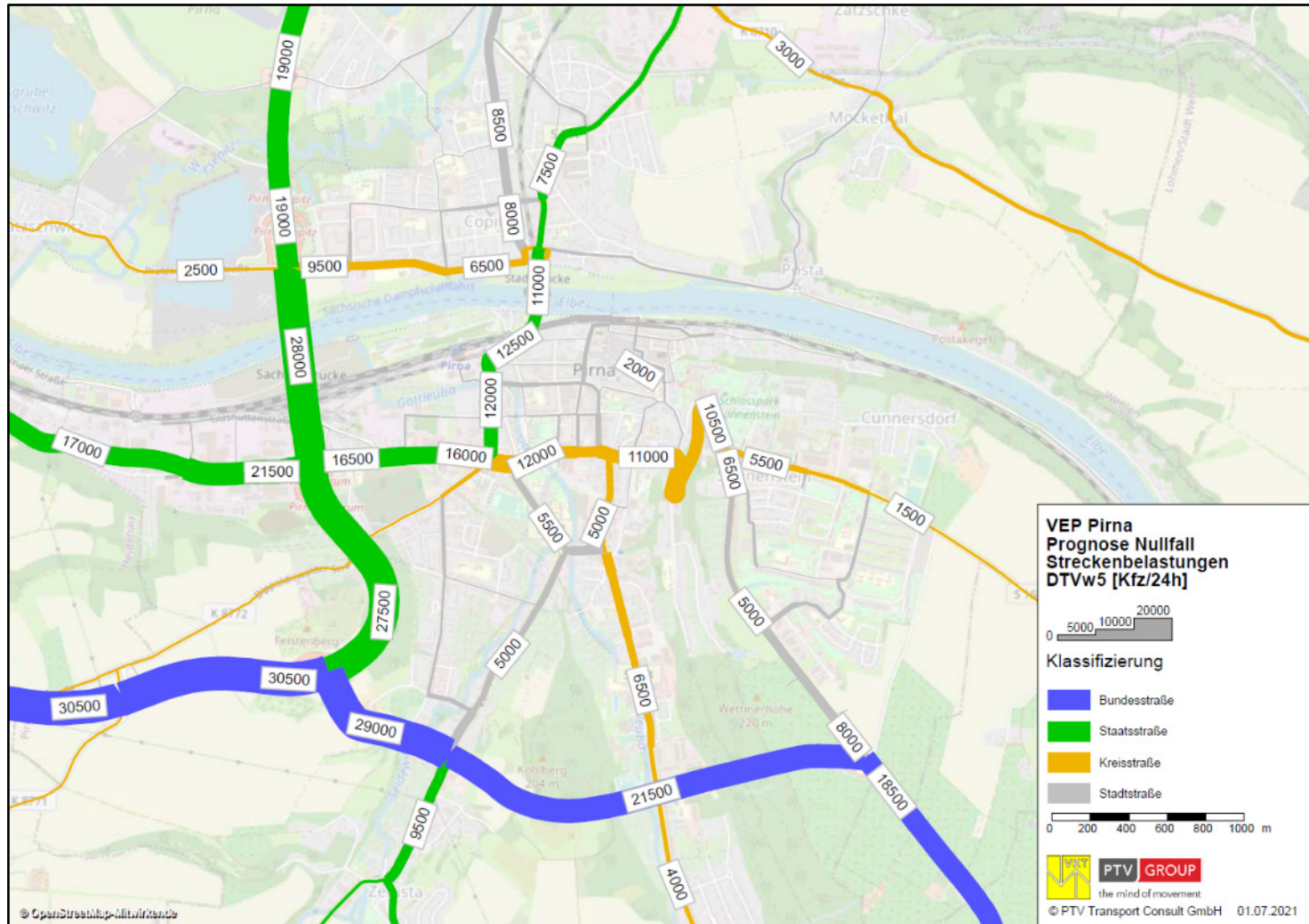
neue Gewerbegebietsansiedlungen
(IPO, Sonnenstein)

Verkehrsmodell – Prognose Nullfall

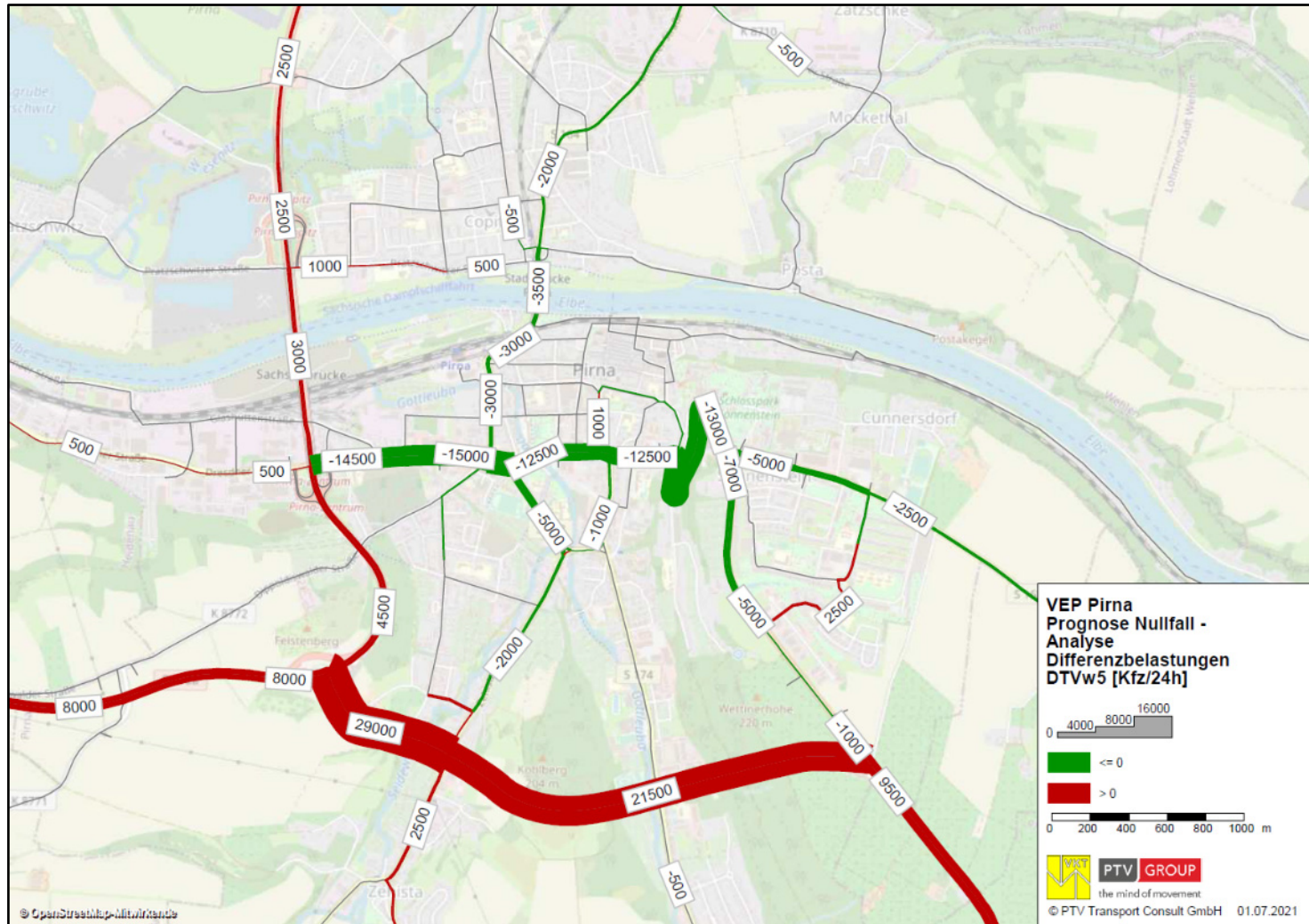
- Neuberechnung des Binnenverkehrs Pirnas aus den Prognose-Strukturdaten Pirnas des Jahres 2035



Verkehrsmodell – Prognose Nullfall (mit Südumfahrung B 172)



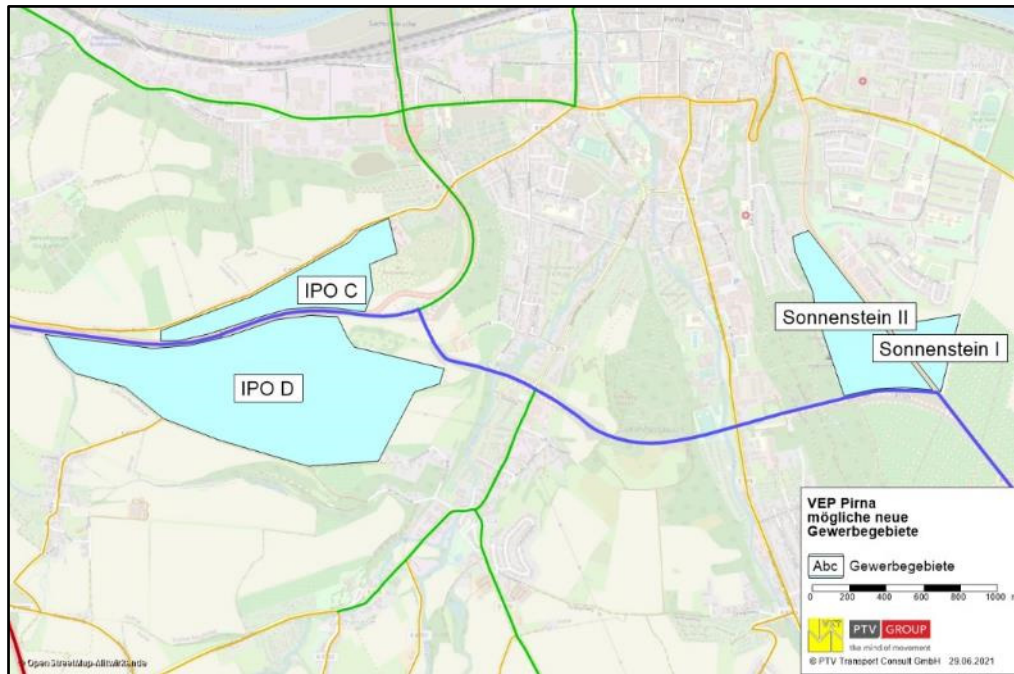
Verkehrsmodell – Prognose Nullfall (Einfluss Südumfahrung)



Verkehrsmodell Prognose Planungsnullfall

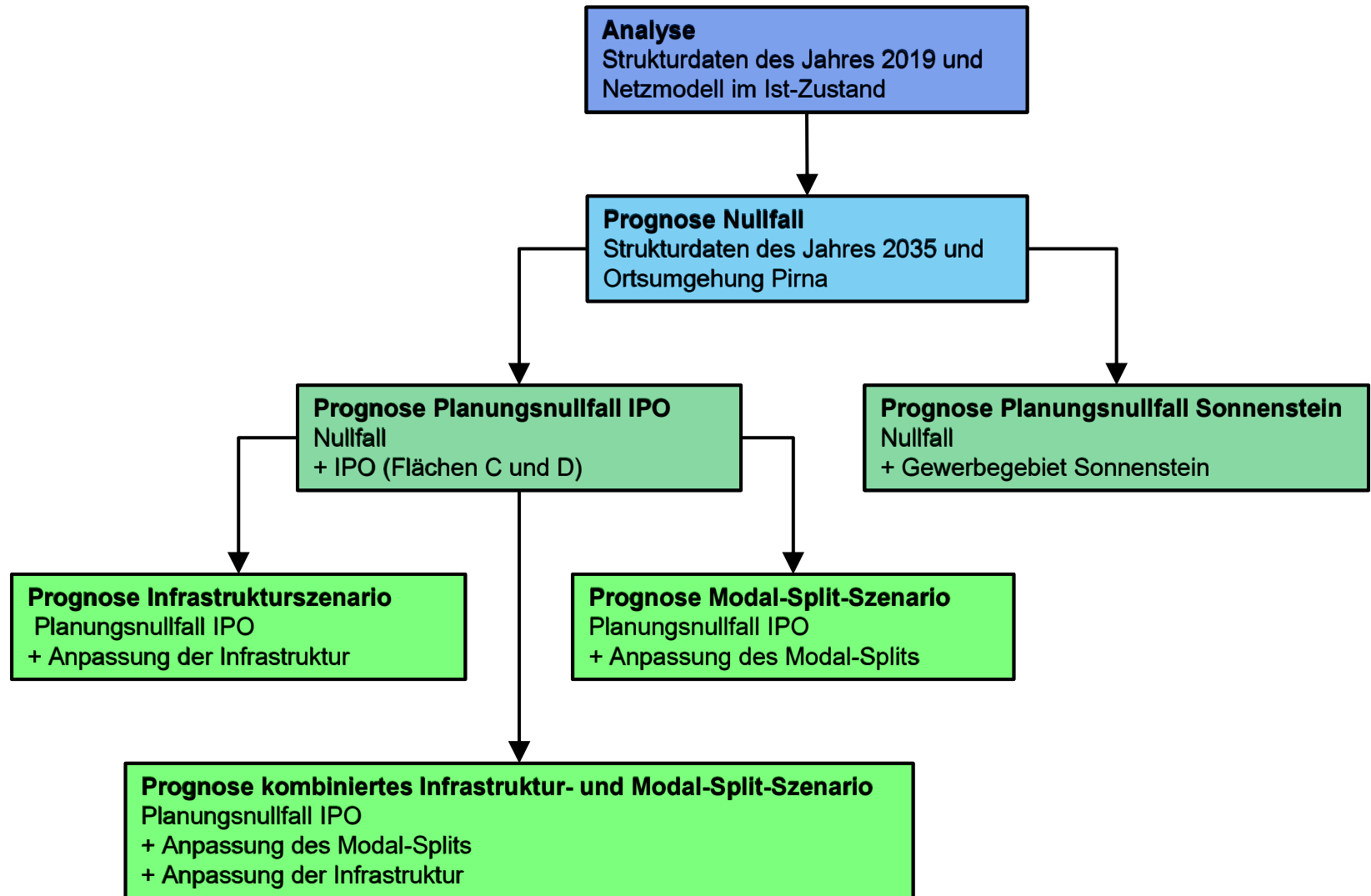
■ Gewerbeentwicklung in 2 Szenarien betrachtet:

1. Industriepark Oberelbe (IPO) auf Stadtgebiet, Flächen C / D (ca. 105 ha)
2. Erweiterung Gewerbegebiet Sonnenstein, Flächen I und II (ca. 30 ha)

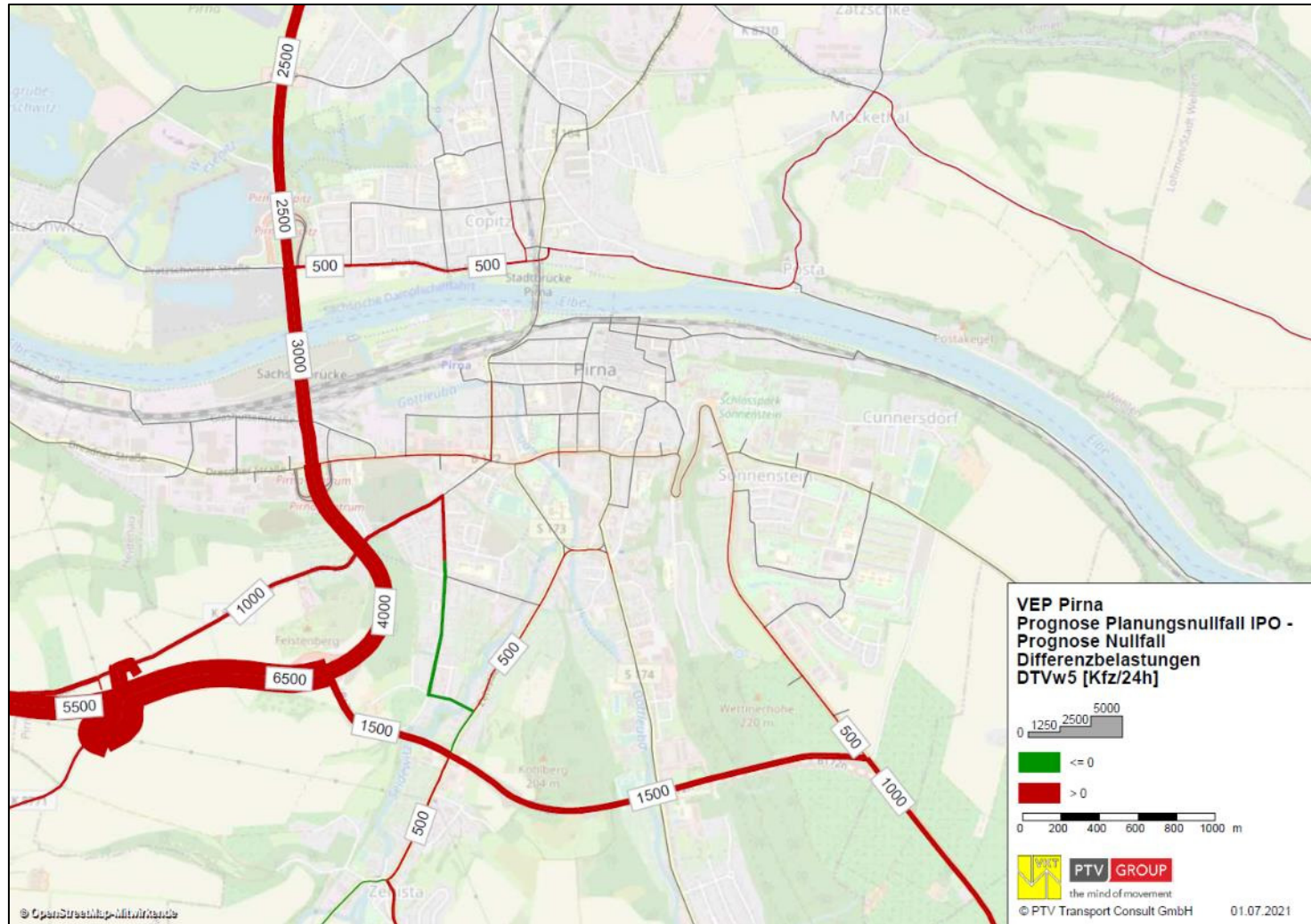


→ Grundlage der weiteren Untersuchungen ist die Umsetzung des IPO auf Stadtgebiet Pirna (Teilflächen C und D).

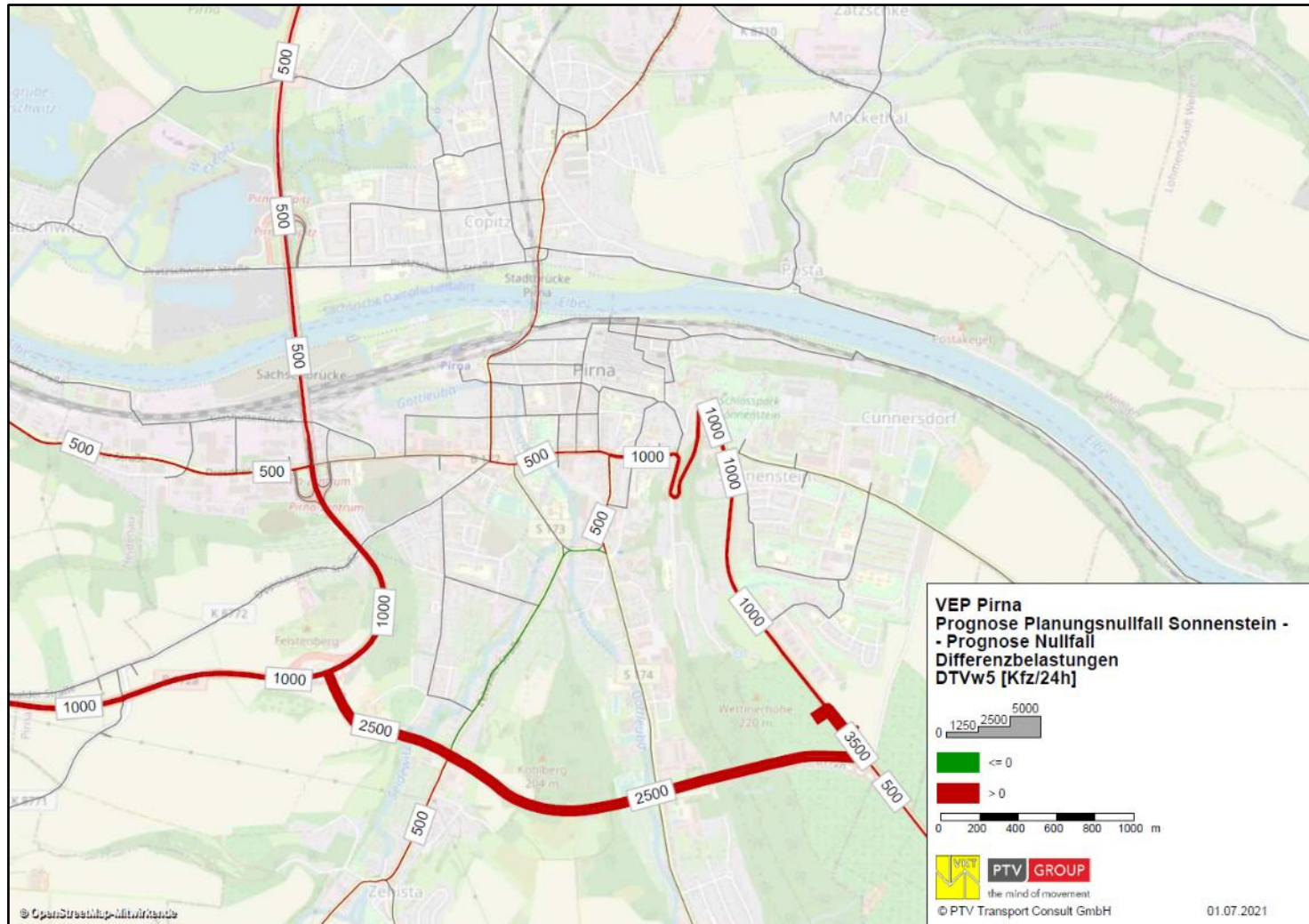
Verkehrsmodell - Übersicht der Planungsfälle



Verkehrsmodell Prognose Planungsnullfall (Einfluss IPO)



Verkehrsmodell Prognose Planungsnullfall (Einfluss Sonnenstein)



Handlungsspielräume und Zielsetzungen

■ übergeordnete **Randbedingungen und Vorgaben:**

- VEP Pirna 2030 - Leitszenario Umwelt: nachhaltige Mobilitätsentwicklung – Sicherstellung der Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs
- Leitbild Pirna 2030: „klimagerechte und energieeffiziente Stadt“ (Leitsatz 6) u.a. durch „umweltverträgliche Mobilität und Stadt der kurzen Wege“ (6B)
- Klimaschutzkonzept: CO₂-Reduzierungsziele für 2020 voraussichtlich verfehlt, Nachholbedarf insbesondere im Verbrauchssektor "Verkehr"
- Pirna ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e.V. (seit 2019)
- Ortsumgehung B 172 entlastet die Stadt vom überörtlichen Verkehr
→ Chancen für Verkehrsraumgestaltung und Stadtentwicklung

Leitbild Pirna 2030

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



Arbeitsgemeinschaft
sächsischer Kommunen
zur Förderung des
Rad- und Fußverkehrs e.V.

Projektrelevante Einflüsse

■ **Parallelplanungen** / projektrelevante Einflüsse:

- ÖPNV-Konzept (abgeschlossen 2020)
- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung (SR-Beschluss 13.04.2021)
- Verkehrsversuch Markt (Sperrung für Durchgangsverkehr)
- Kauf der Bahntrassen Gottleuba / Seidewitz (Ziel: Radwegebau)
- Erweiterung P&R-Angebot am Bahnhof (Erschließungskonzept)
- Umgestaltungsprojekte (z.B. Dohnaischer Platz – Breite Straße)
- Radverkehrsplanungen (Konzept Landkreis SOE, Planungen an Staatsstraßen, Radschnellweg Pirna – Dresden)
- lokale Projekte zur Fahrrad-Infrastruktur (z.B. Äußere Pillnitzer Str.)

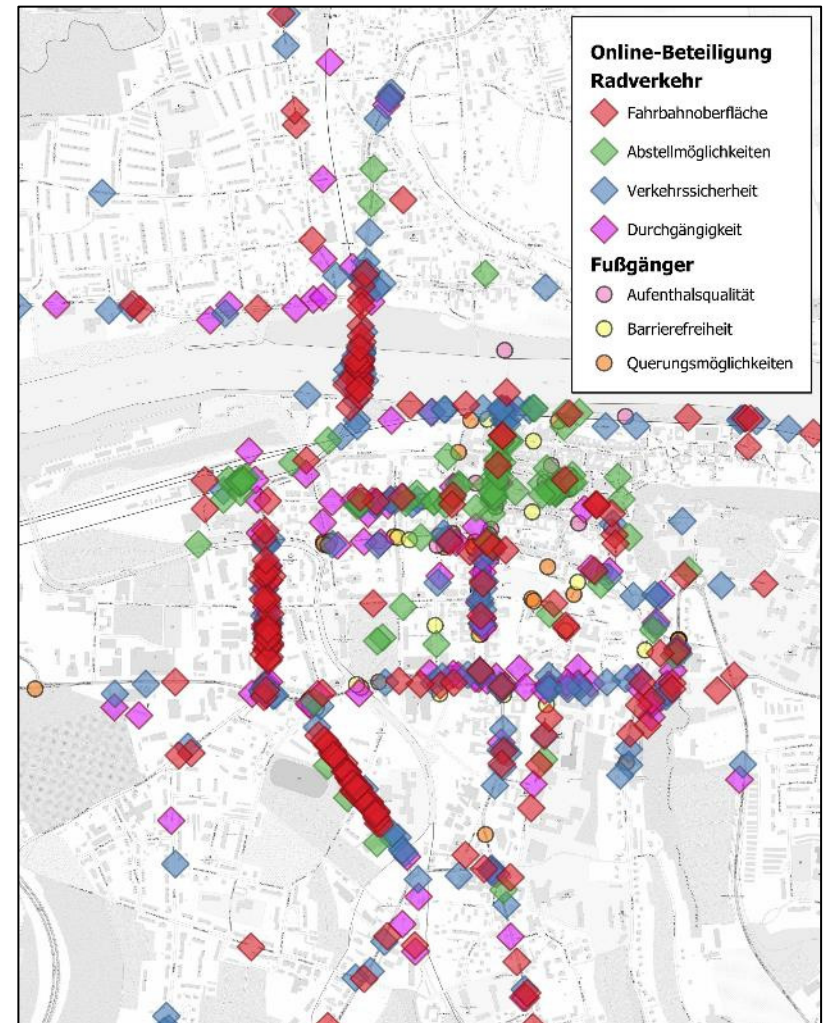
Öffentliche Mitwirkung (Online-Beteiligung)

■ Radverkehr

- Durchgängigkeit von Radrouten und allgemeines Sicherheitsgefühl
- Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung (Umwege vermeiden)
- mehr wettergeschützte, diebstahlgesicherte und überdachte Abstellanlagen

■ Fußverkehr

- Beeinträchtigungen durch Radverkehr in Fußgängerzone
- Konflikt mit Kfz-Verkehr über den Markt (Aufenthaltsqualität + Sicherheitsgefühl)
- punktuell fehlende Querungsmöglichkeiten (bspw. B172 und Breite Str.)



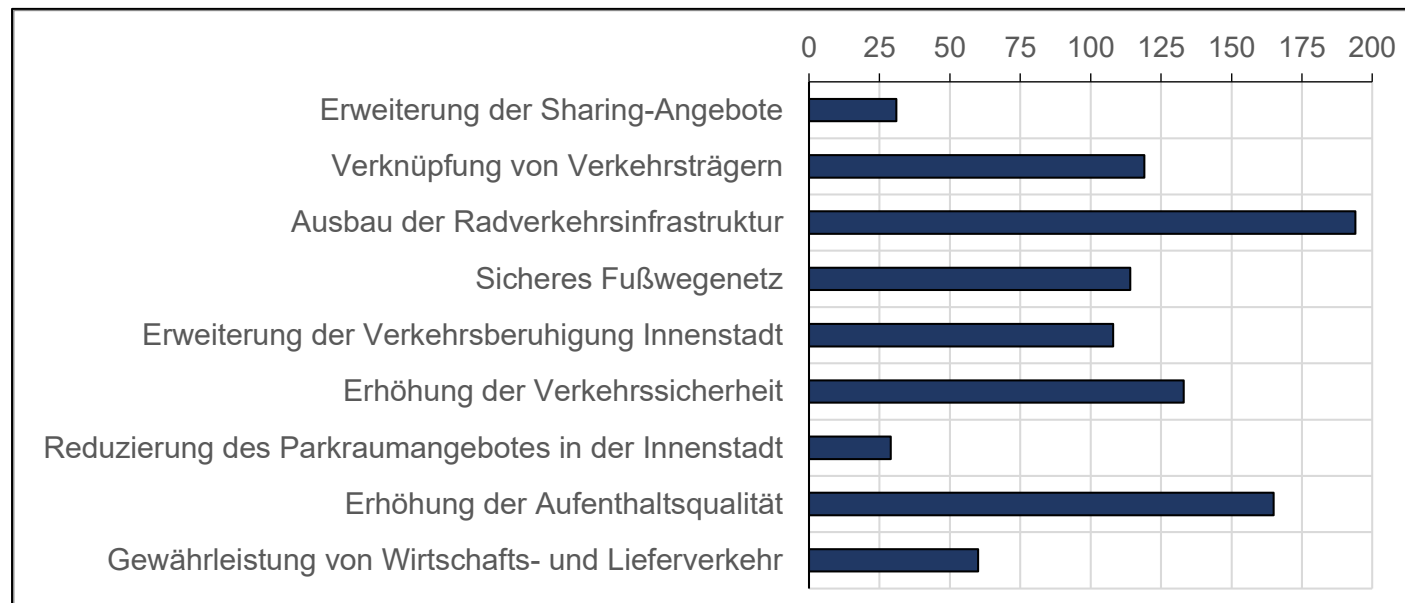
Verortete Defizite Radverkehr + Fußgänger (Online-Beteiligung)

Öffentliche Mitwirkung (Online-Beteiligung)

■ Ruhender Verkehr

- Parkraumangebot für Anwohner erhöhen + Kontrolle Bewohnerparken
- Reduzierung des Parken dem Markt Erhöhung → Aufenthaltsqualität
- Potenzial Pkw-Fahrten auf ÖPNV zu verlagern (Push+Pull, ÖPNV-Konzept)

■ Handlungsfelder / Schwerpunkte für Verkehrsentwicklungsplanung



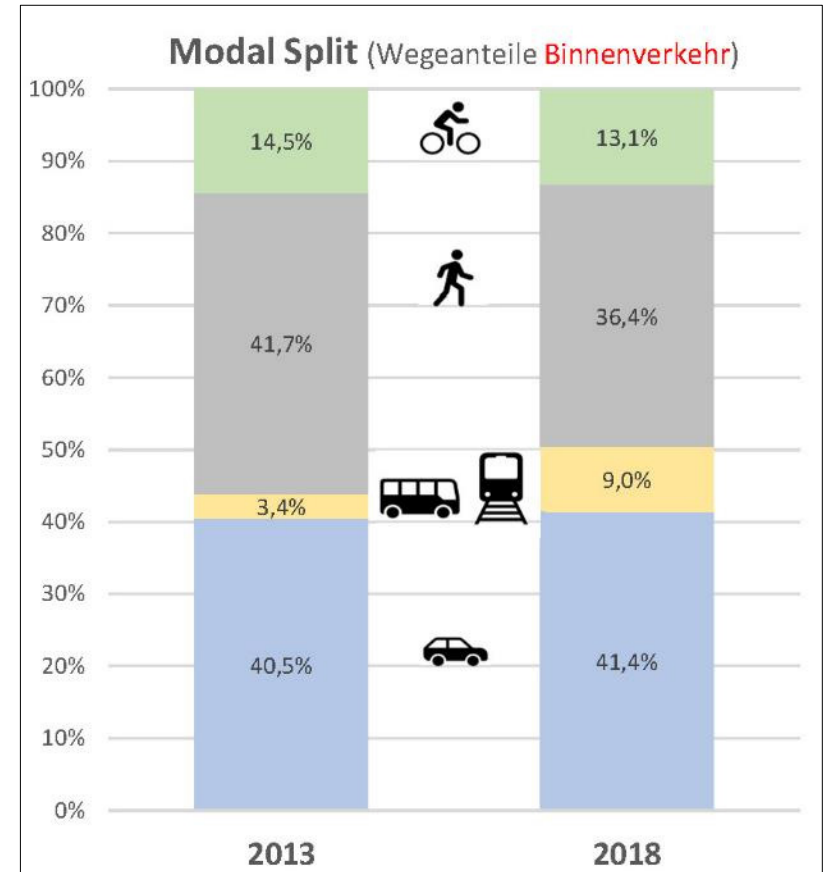
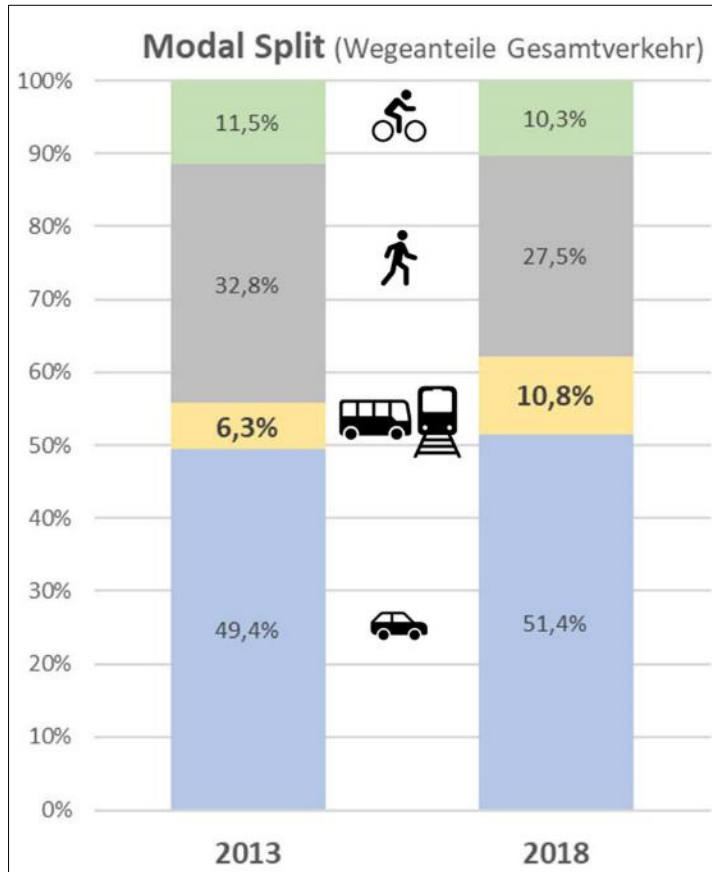
Handlungsfelder zukünftiger Verkehrsentwicklung (absolute Anzahl der Nennungen)

Handlungsspielräume und Zielsetzungen für VEP

- Beeinflussung des Verkehrsverhaltens / der Verkehrsmittelwahl
 - „**push**“ z.B. Parkraumbewirtschaftung
 - „**pull**“ z.B. Ausbau ÖPNV-Angebot, Radverkehrsanlagen
- Umgestaltung von Straßenräumen / Anpassungen im Verkehrsregime
→ v.a. Nutzung der Gestaltungsspielräume nach Entlastung durch
Südmumfahrung B 172
- Untersuchung der Auswirkungen in Modellszenarien

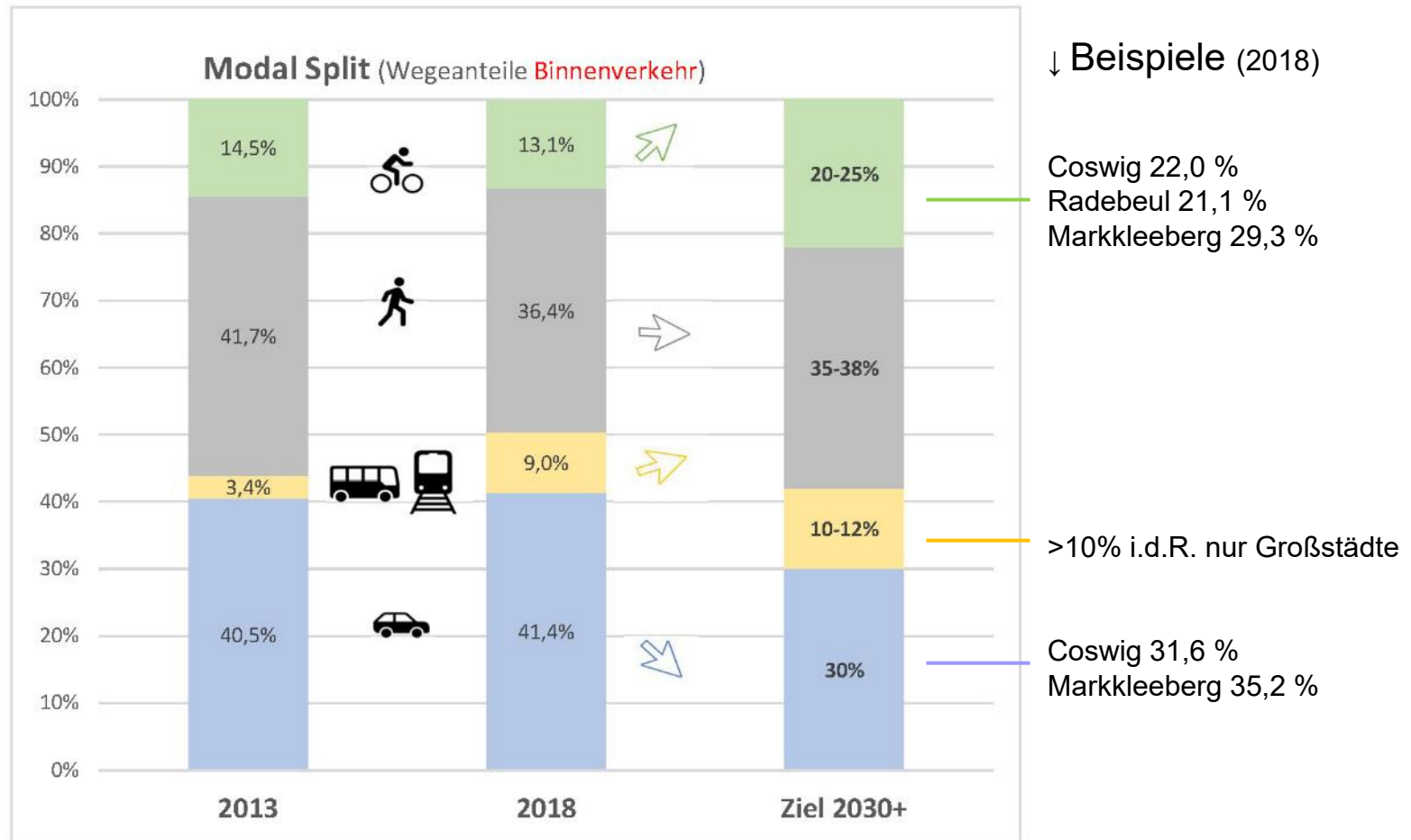
Zielsetzung für Verkehrsverhalten

■ Verkehrsmittelwahl (Modal Split) heute:



→ Wege von 1 bis 3 km (SrV 2018): 48% Auto > 18% Rad + 24% zu Fuß

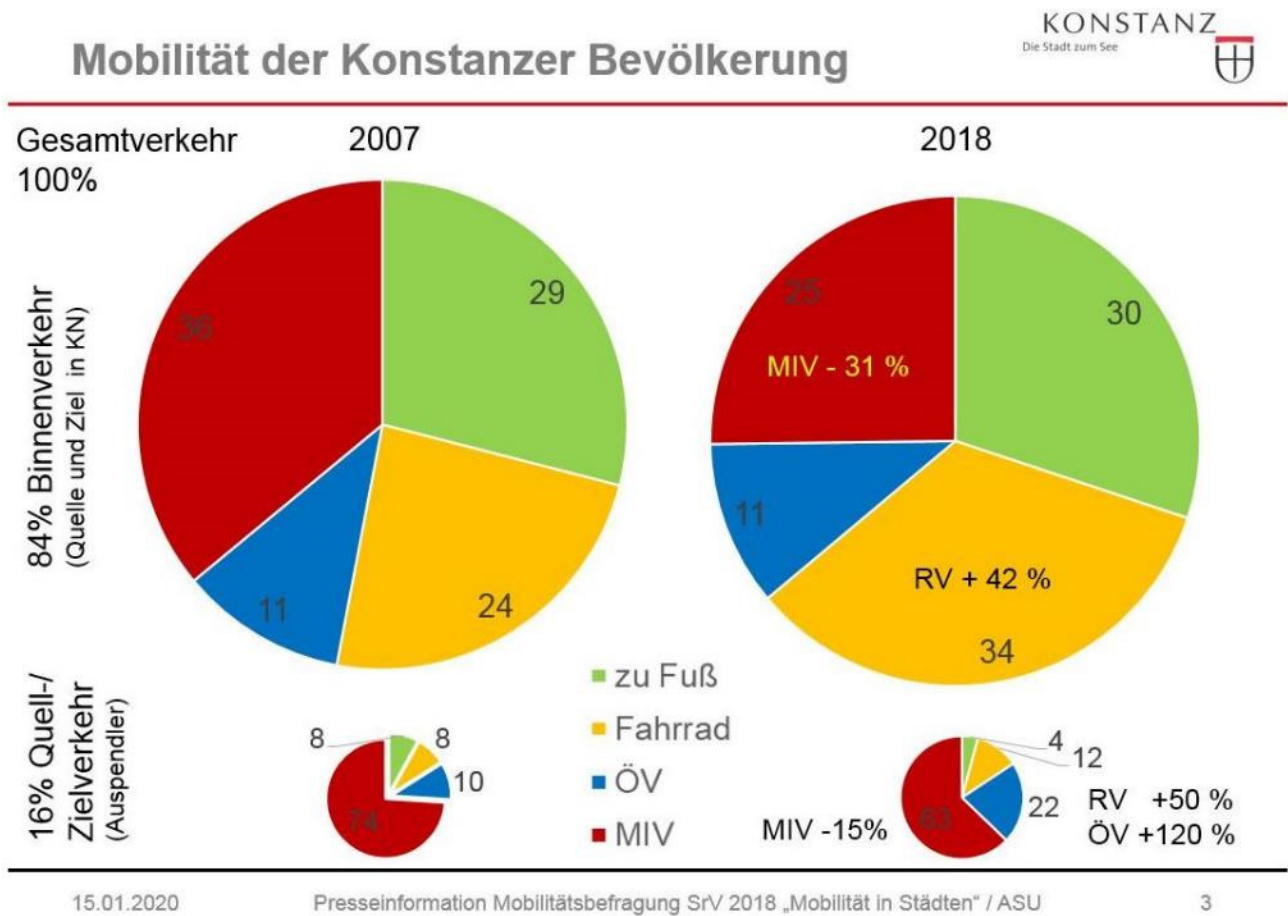
Zielsetzung für Verkehrsverhalten (Szenario „Modal Split“)



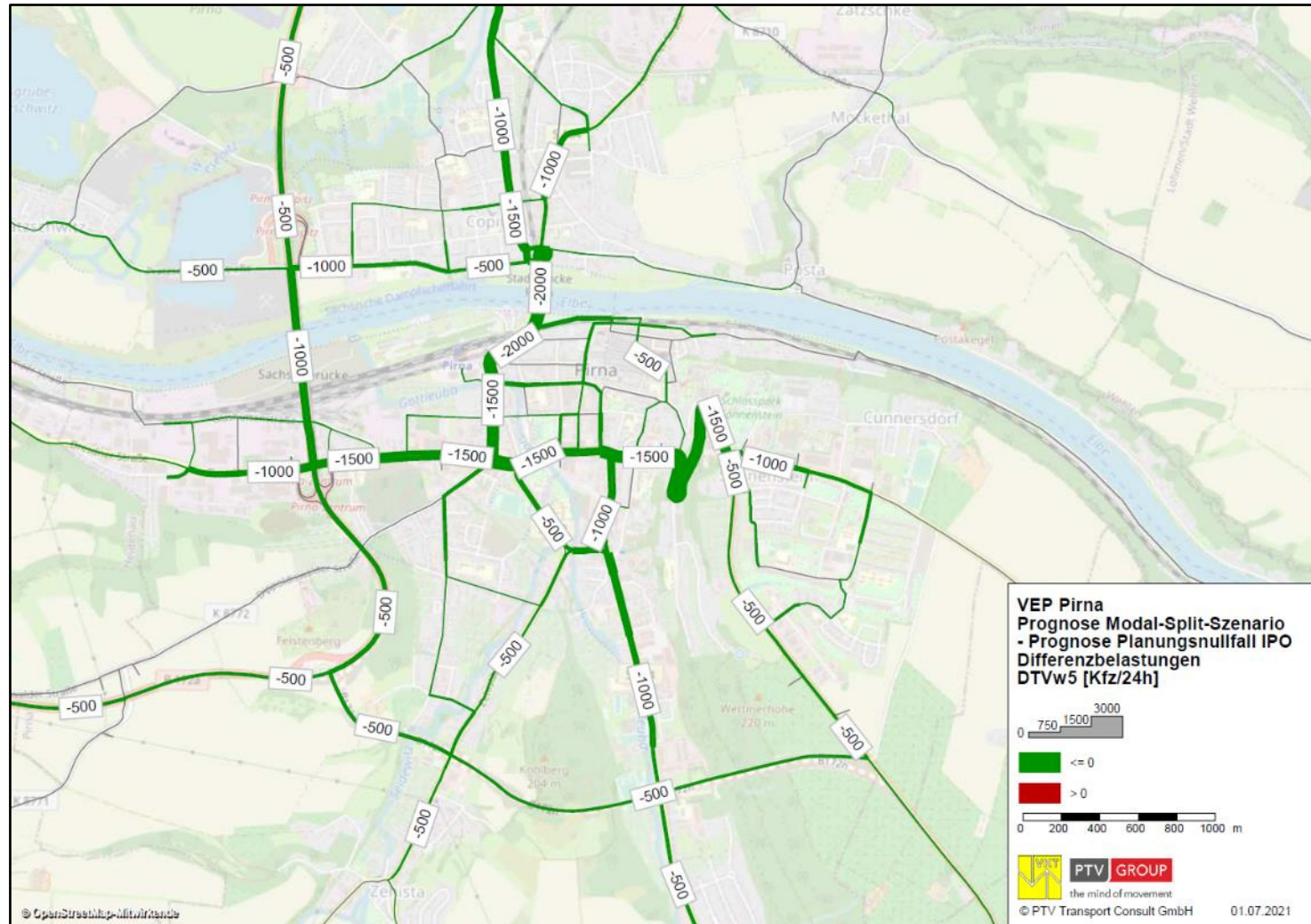
→ Verlagerung von Kfz-Verkehr primär auf Radverkehr und ÖPNV

Zielsetzung für Verkehrsverhalten – Best Practice

■ Konstanz - Masterplan Mobilität (2013): „**Radverkehr ist Leitverkehr**“



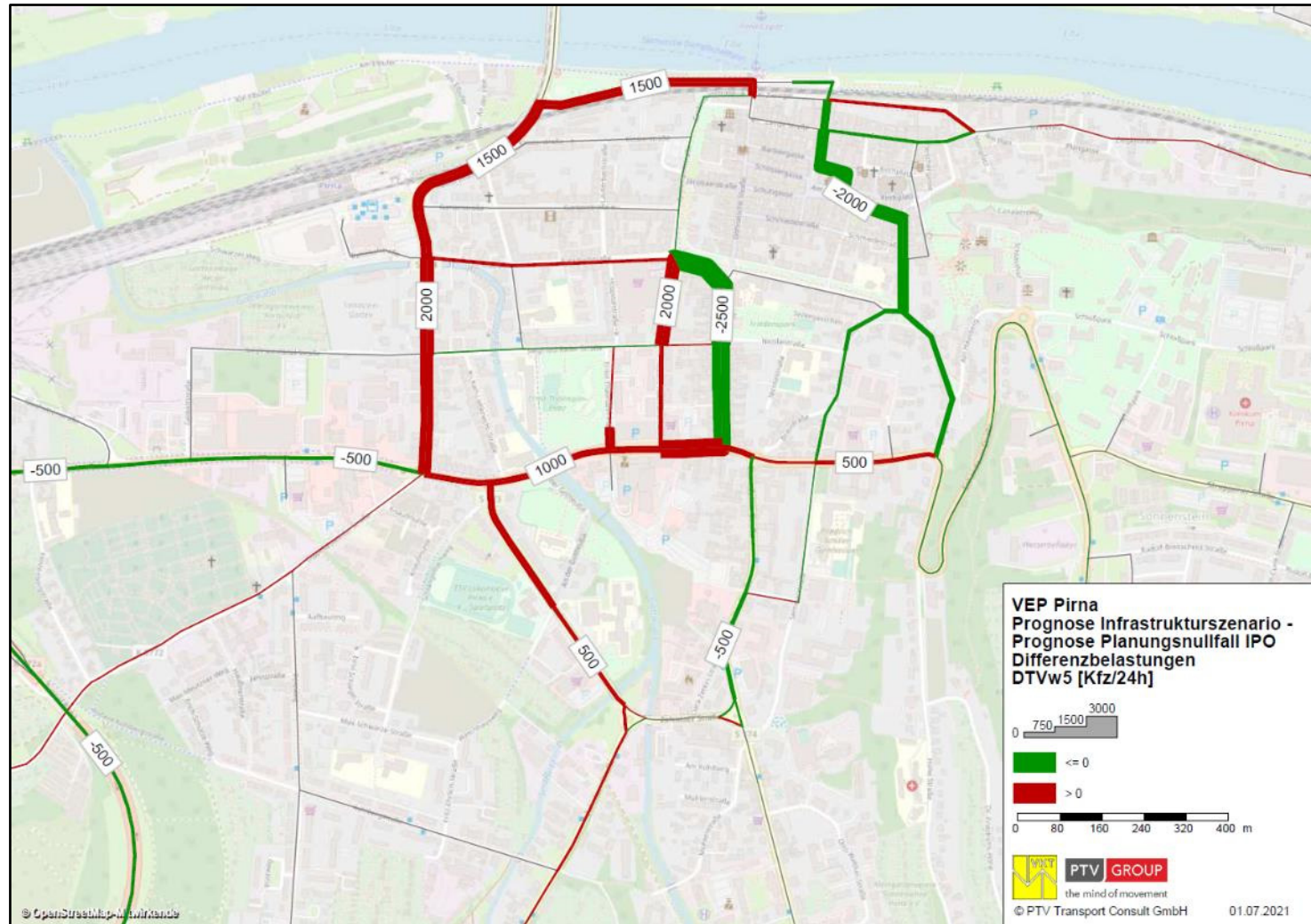
Verkehrsmodell Prognose – Szenario „Modal-Split“



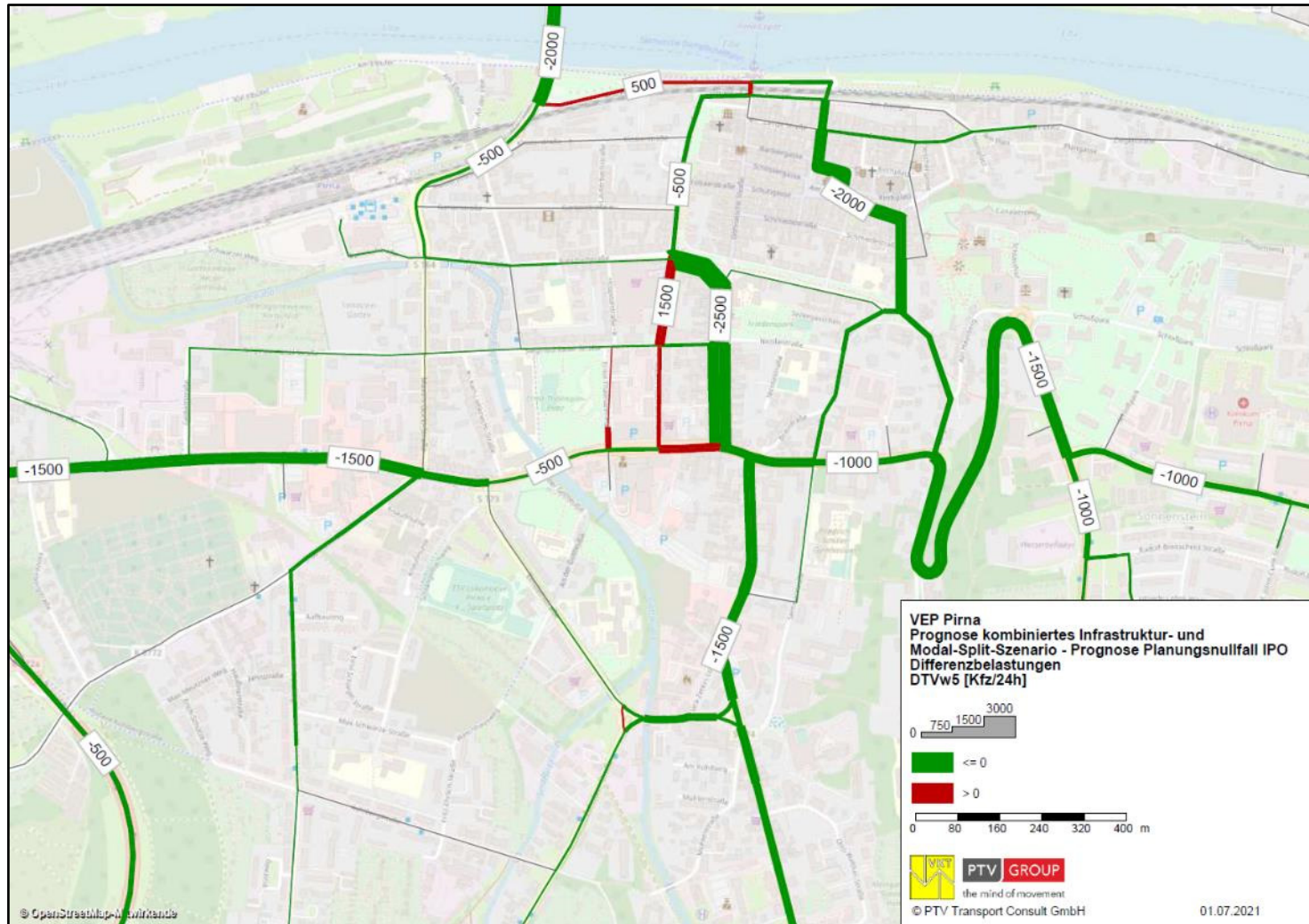
Verkehrsmodell Prognose Infrastrukturszenario

- Umbau der B 172 (alt) östlich der Sachsenbrücke auf zwei Fahrstreifen
- Umgestaltung der Maxim-Gorki-Straße / Brückenstraße
(2 Fahrstreifen, Fahrbahnhaltestellen am ZOB)
- Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs
- Sperrung des Marktes für den Durchgangsverkehr
- Verkehrsberuhigung Breite Straße und Gartenstraße:
 - gesamter Straßenzug Tempo 20
 - Abschnitt „Schwarzer Adler“ (Dohnaischer Platz) verkehrsberuhigter Bereich
 - Aufhebung der Einbahnstraße Siegfried-Rädel-Straße zwischen der Robert-Koch-Straße und der Breiten Straße
- neue Abbiegebeziehungen:
 - Linksabbiegen von der Königsteiner Straße in die Einsteinstraße und
 - Linksabbiegen von der Ernst-Thälmann-Straße in die Königsteiner Straße
- aufgehobene Abbiegebeziehung:
 - Linksabbiegen von der Schandauer Straße in die Seminarstraße

Verkehrsmodell Prognose – Szenario „Infrastruktur“



Verkehrsmodell Prognose – Szenario Infrastruktur *und* Modal-Split



Radverkehrskonzept – Inhalte

- Fokus auf Alltagsverkehr
 - sicher (objektiv/subjektiv)
 - direkt / schnell
 - lückenlos
 - komfortabel
 - bedarfsgerecht
- Überarbeitung Routennetz (VEP-Zielnetz) anhand von:
 - Siedlungsstruktur, Sicherheitsdefiziten, vorhandenen Anlagen, Chancen für Ergänzungen
z.B. Umnutzung Bahntrassen (Gottleuba, Seidewitz)
 - regionale Koordination: Konzept Landkreis SOE (Mai 2021), LASuV (Radwegplanungen an Staatsstraßen), Radschnellweg Pirna – Dresden
- Lösungsansätze (ggf. Varianten) → Maßnahmenkonzept mit Prioritäten
→ verwaltungsinterne Abstimmung
- Übersichtspläne / Maßnahmenliste / Prinzipskizzen für Detaillösungen

Radverkehrskonzept – Handlungsbedarf (Auswahl)



← Ausbau Bahntrassen als Hauptachsen (Bsp. Seidewitz)

↓ Anbindung Siedlungsschwerpunkte (Bsp. Sonnenstein)

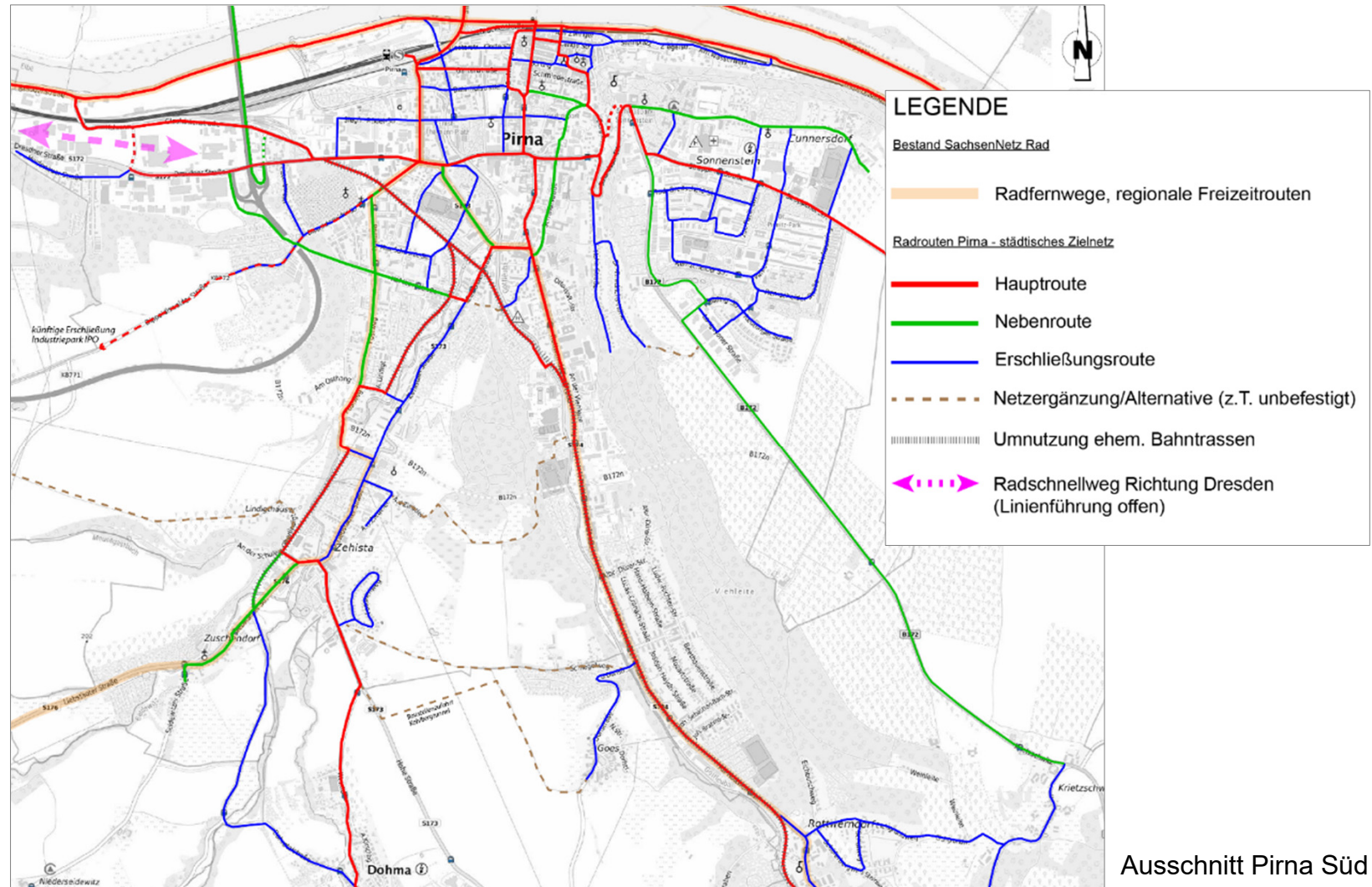


Lückenschlüsse (Bsp. Einbahnstraßen) ↑

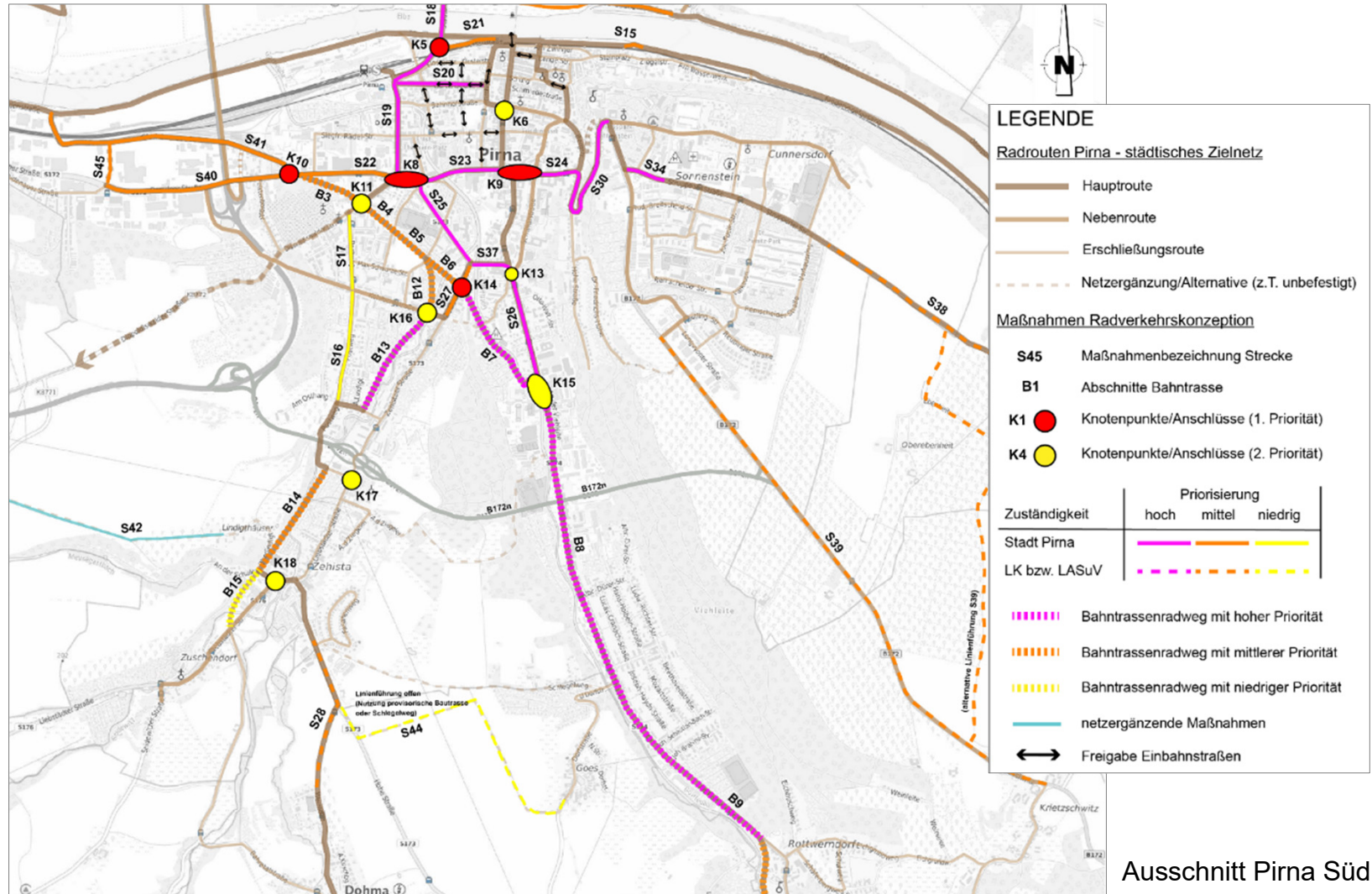
Sicherheit an Knotenpunkten →



Radverkehrskonzept – Zielnetz

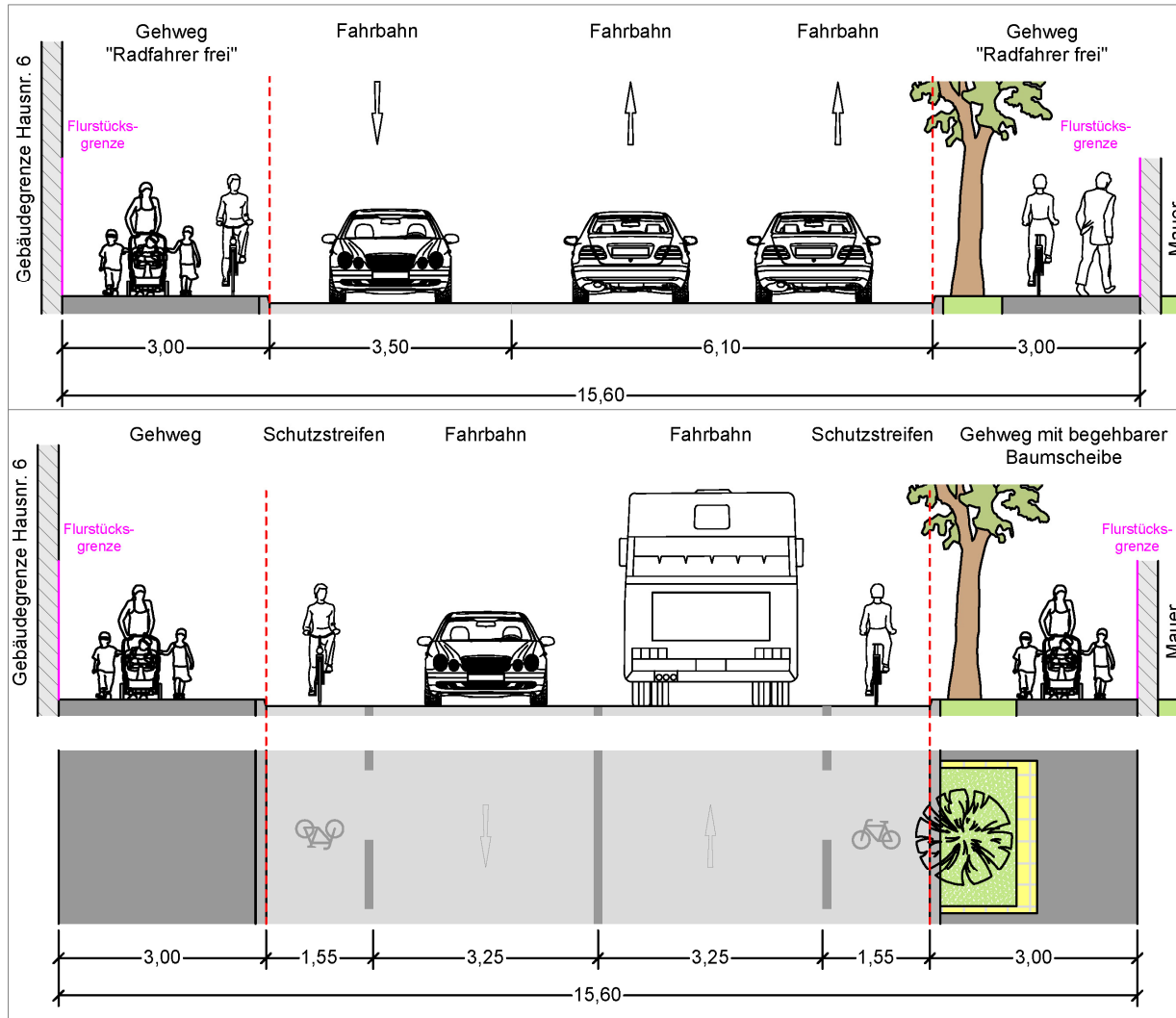


Radverkehrskonzept – Maßnahmenübersichten



Ausschnitt Pirna Süd

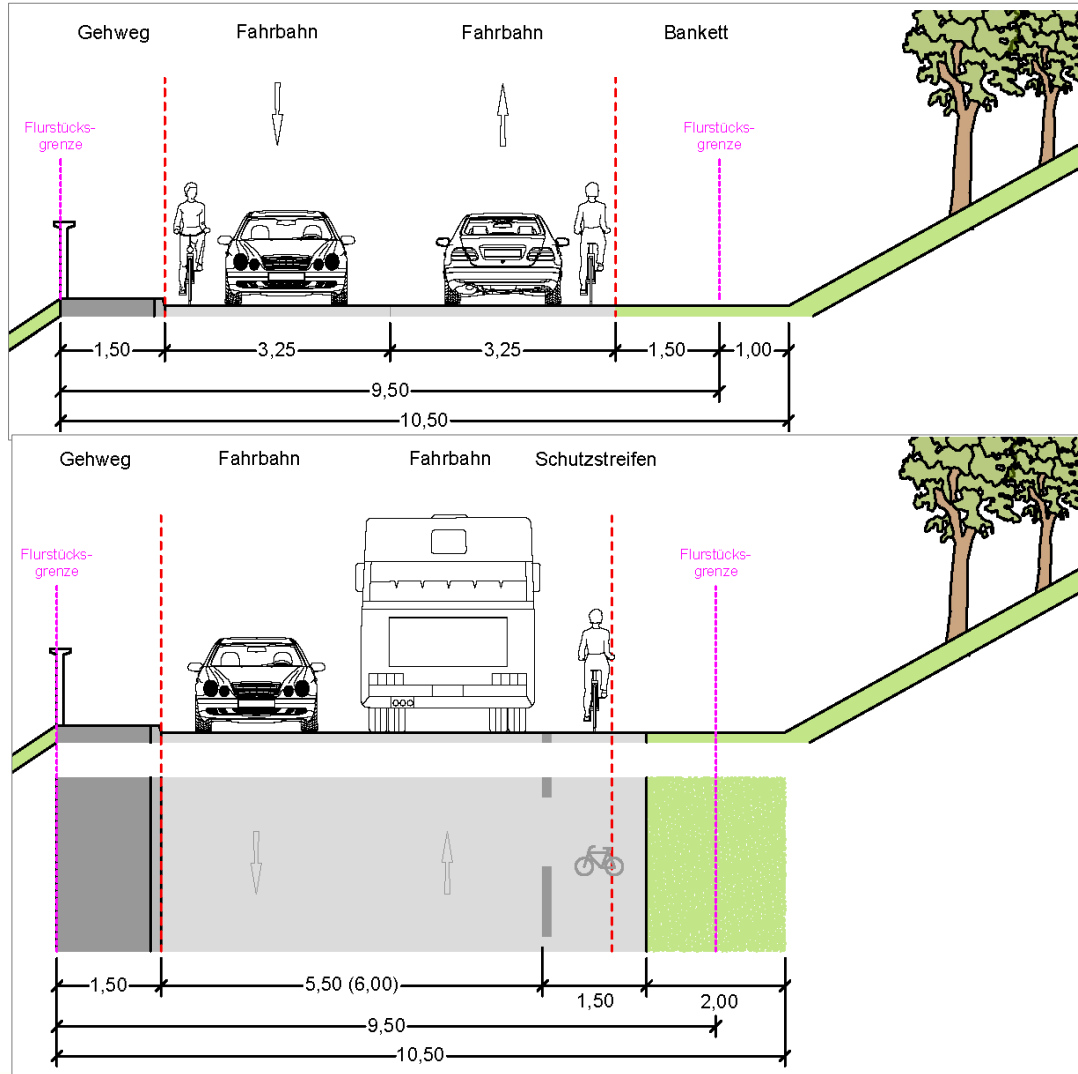
Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)



M.-Gorki-Str.

Umgestaltung mit
Radverkehrsanlagen
(Variante mit beidseitigen
Schutzstreifen)

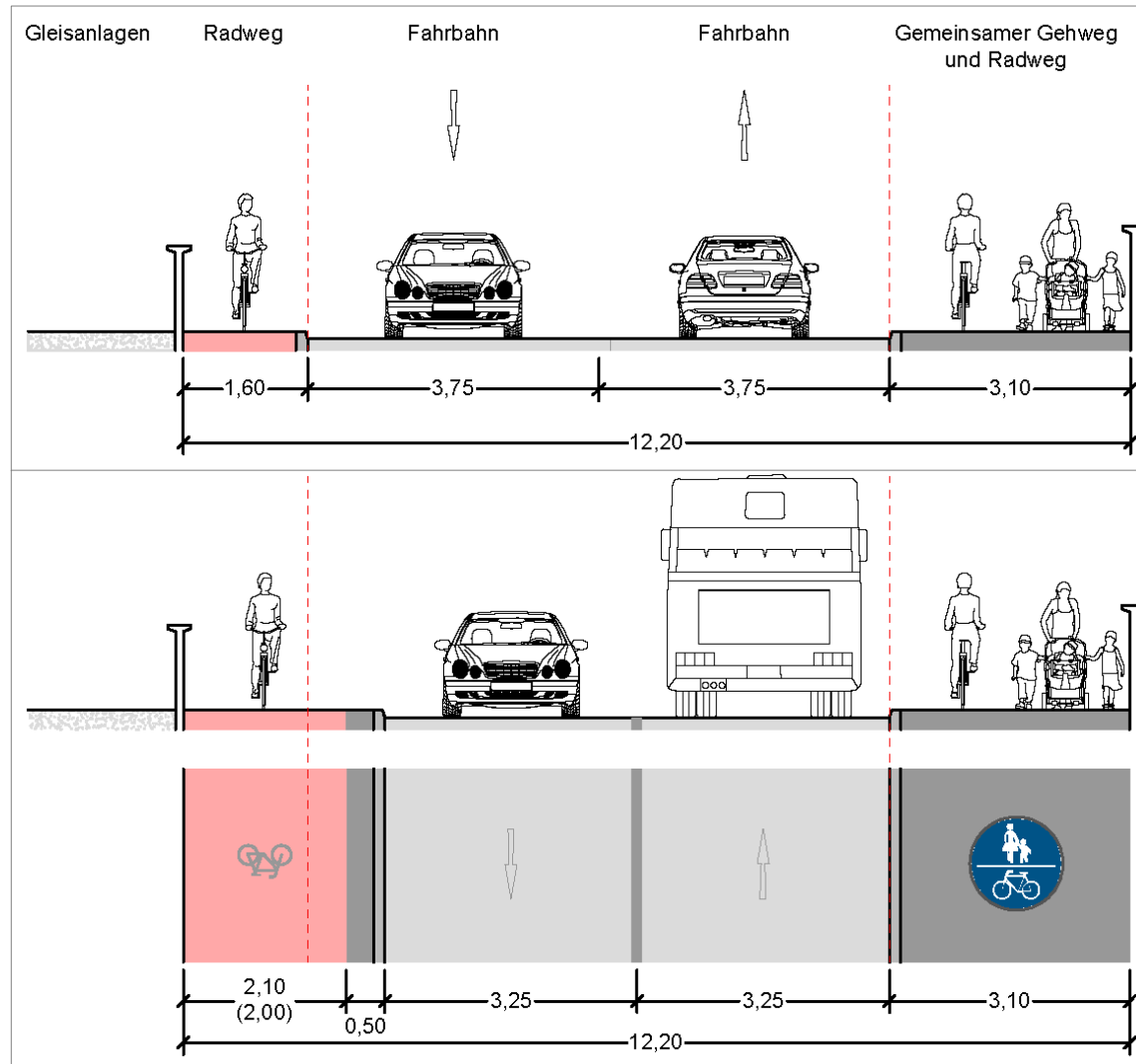
Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)



Aufstieg Sonnenstein (B172 alt)

Radfahrstreifen oder
Schutzstreifen bergwärts

Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)

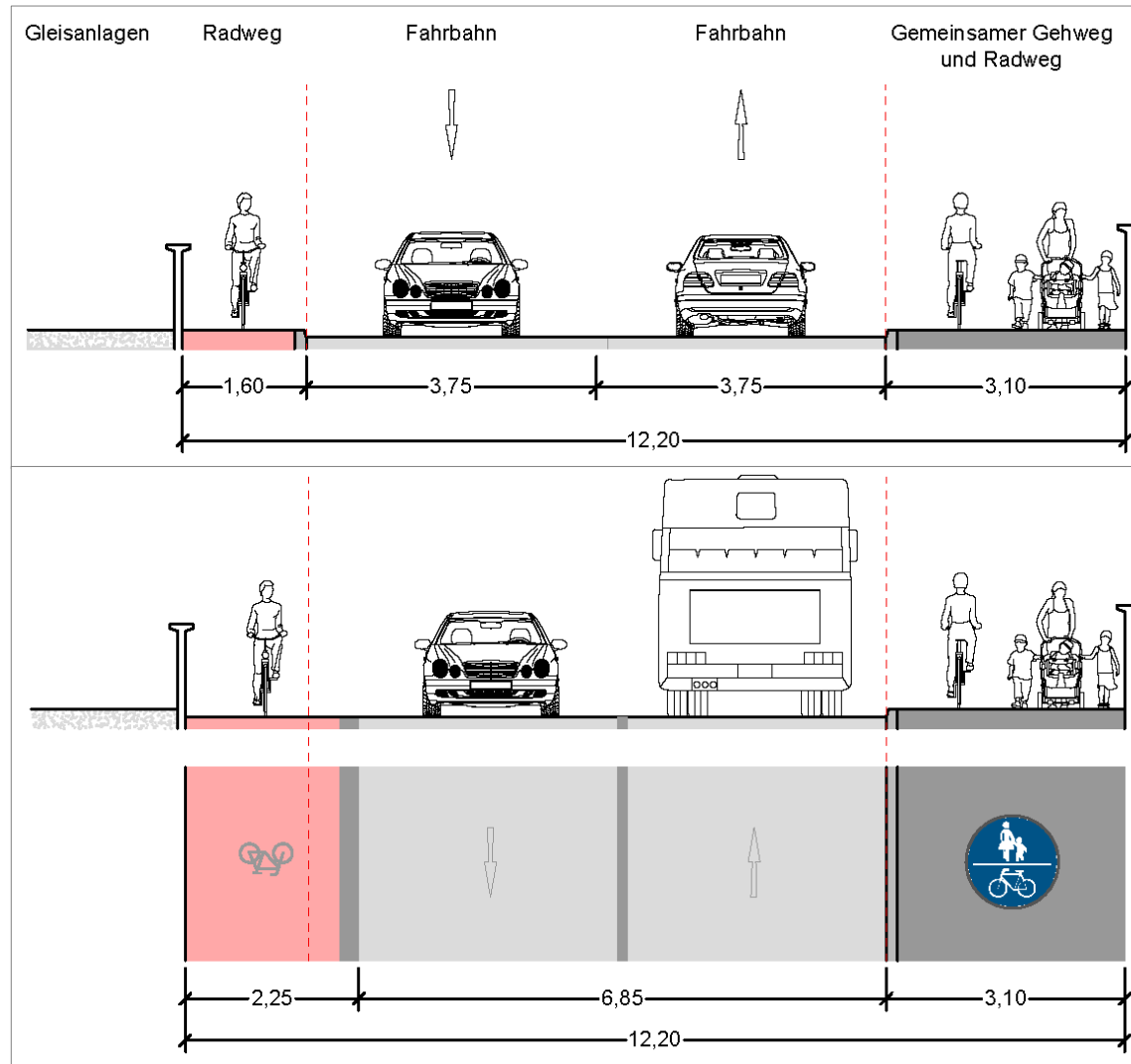


Stadtbrücke

Richtung Zentrum:
Verbreiterung Radweg
oder
Radfahrstreifen auf
Fahrbahnniveau

(abhängig von baulichen
Randbedingungen)

Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)



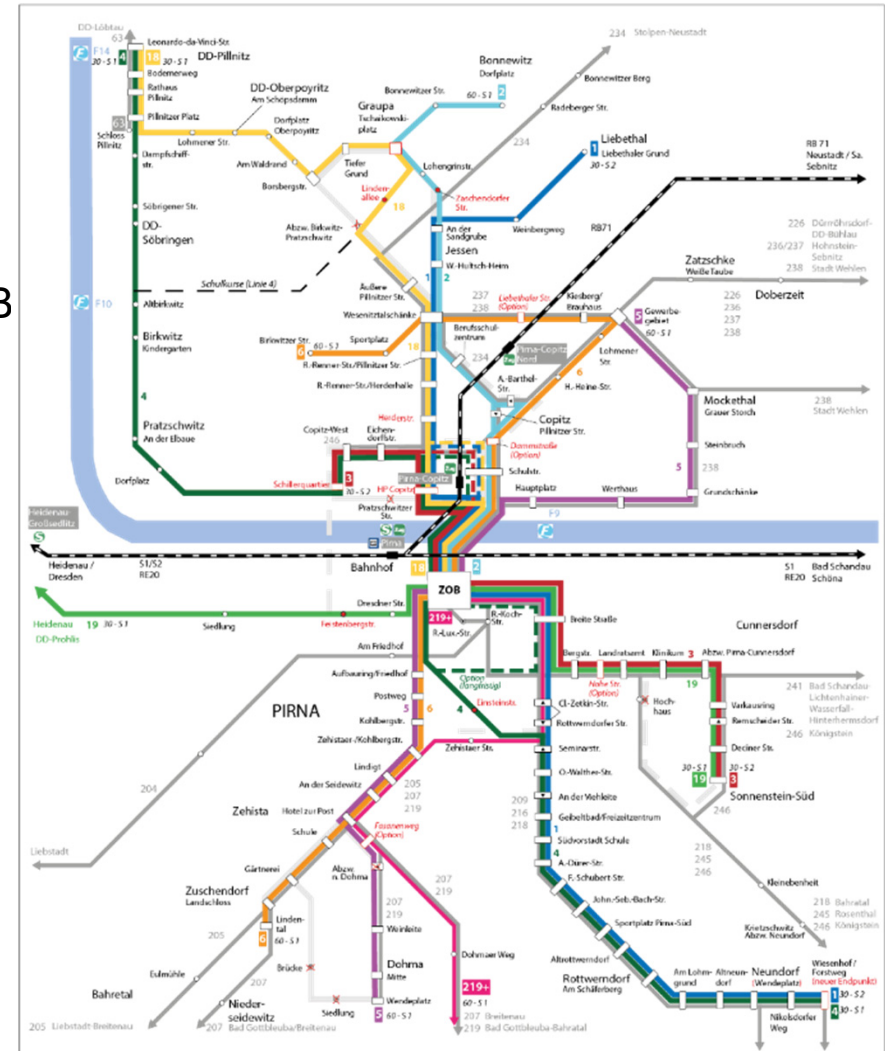
Stadtbrücke

Richtung Zentrum:
Verbreiterung Radweg
oder
Radfahrstreifen auf
Fahrbahnniveau

(abhängig von baulichen
Randbedingungen)

ÖPNV-Konzept

- im Dez. 2020 abgeschlossen
- **Schwerpunkte:**
 - konsequenter Taktfahrplan
 - Ausrichtung auf S-Bahn
„Anschlusstreffen“ am Bhf./ZOB
 - mehr Durchmesserlinien
 - einheitliche Linienführungen ↔
 - Ausdehnung/Vereinheitlichung
der Betriebszeiten
- **Einfluss auf VEP:**
 - Knotengestaltung
 - Haltestelleninfrastruktur
 - Bus-Beschleunigung an LSA
- Umsetzung war 2022 geplant,
weiteres Vorgehen offen ...



Verkehrskonzept Innenstadt (Handlungsschwerpunkte)

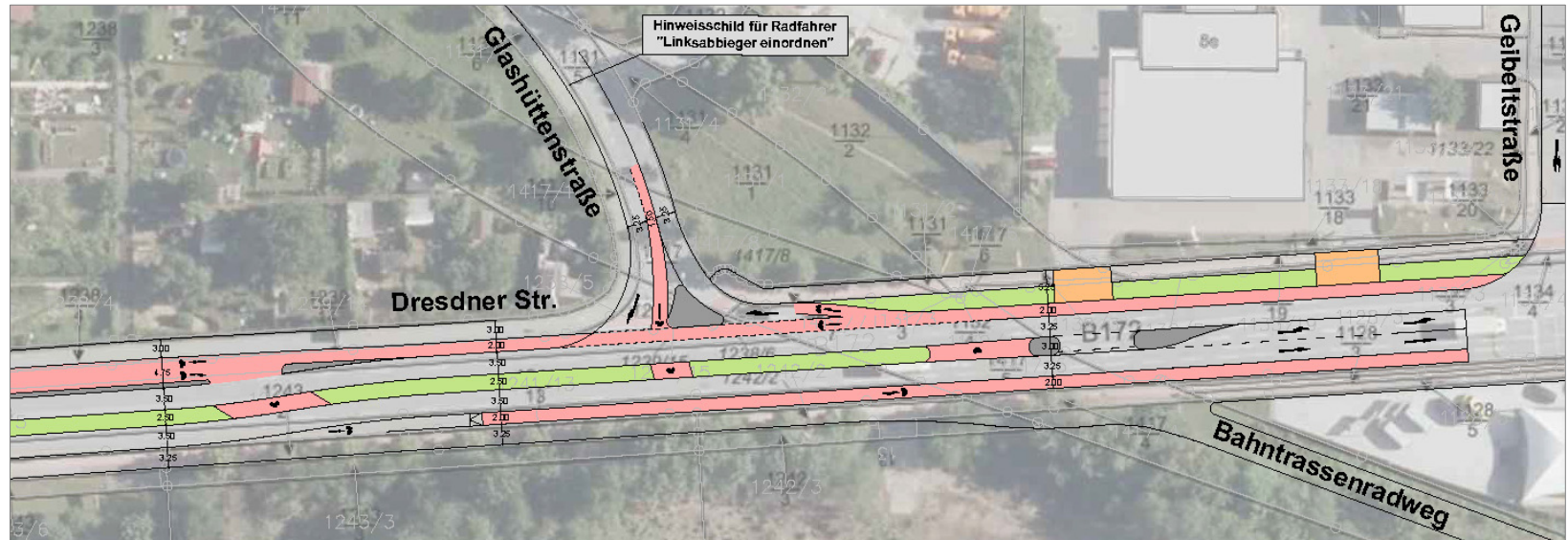
- Verkehrsorganisation / Verkehrsregime / Straßenraumgestaltung
 - Verringerung Kfz-Durchgangsverkehr N-S-Achse (Stadtbrücke und M.-Gorki-Str.) sowie über den Markt (Verkehrsversuch 2021)
 - Straßenraumgestaltung entlang der B172_{alt} (Reduktion Trennwirkung, Verbesserung Radinfrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit)
 - Erschließung nördliche Erweiterung P+R / EW-Parkhaus Klosterstraße
- Ruhender Verkehr
 - Verringerung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum (Bewirtschaftung)
 - Erhöhung der Parkraumkapazitäten für Anwohner
 - Reduzierung von Behinderungen durch Wirtschafts- und Lieferverkehr
- Radverkehr
 - Schaffung von durchgehenden Radrouten im Stadtgebiet
 - Verbesserung und Ergänzung des Angebotes von Abstellanlagen und Servicestationen

→ **integrierte Betrachtung der Lösungsansätze (Push&Pull)**

Straßenraumgestaltung – Schwerpunkte (Auswahl)

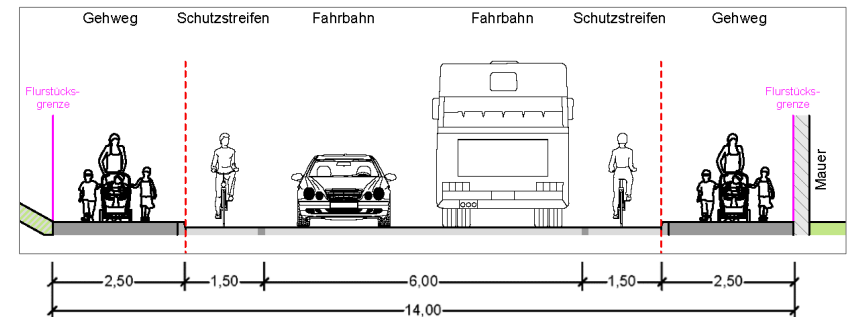
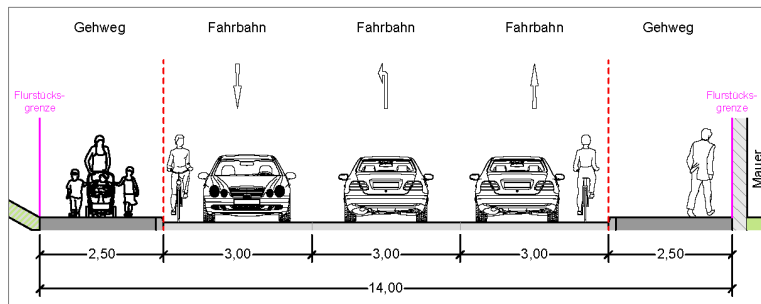
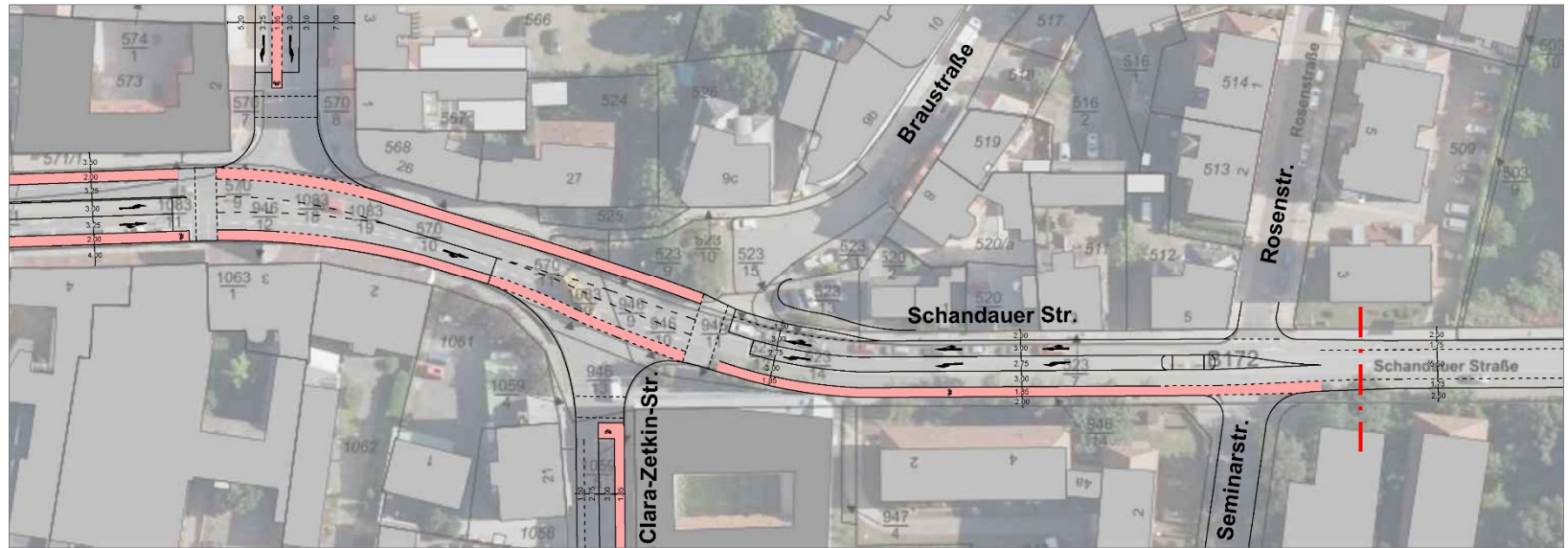
B 172 alt

Radverkehrsanlagen / sichere Querungsstellen / Gestaltungsfreiräume (z.B. Mittelstreifen)



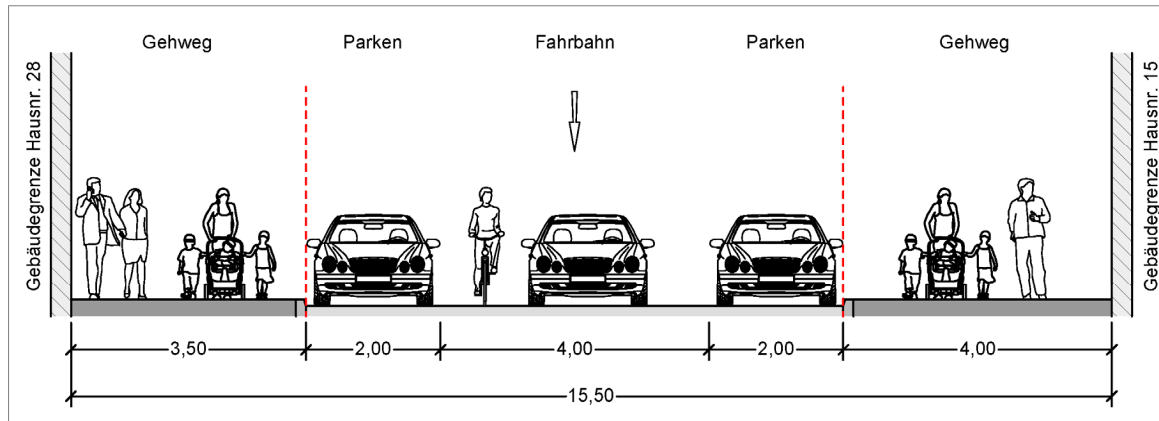
Klärungsbedarf: Anschluss Radschnellweg in Richtung Heidenau-Dresden

Straßenraumgestaltung – Schwerpunkte (Auswahl)



Verzicht auf Abbiegespuren zu Gunsten von Radverkehrsanlagen (Bsp. Schandauer.-/Seminarstraße)

Straßenraumgestaltung – Schwerpunkte (Auswahl)

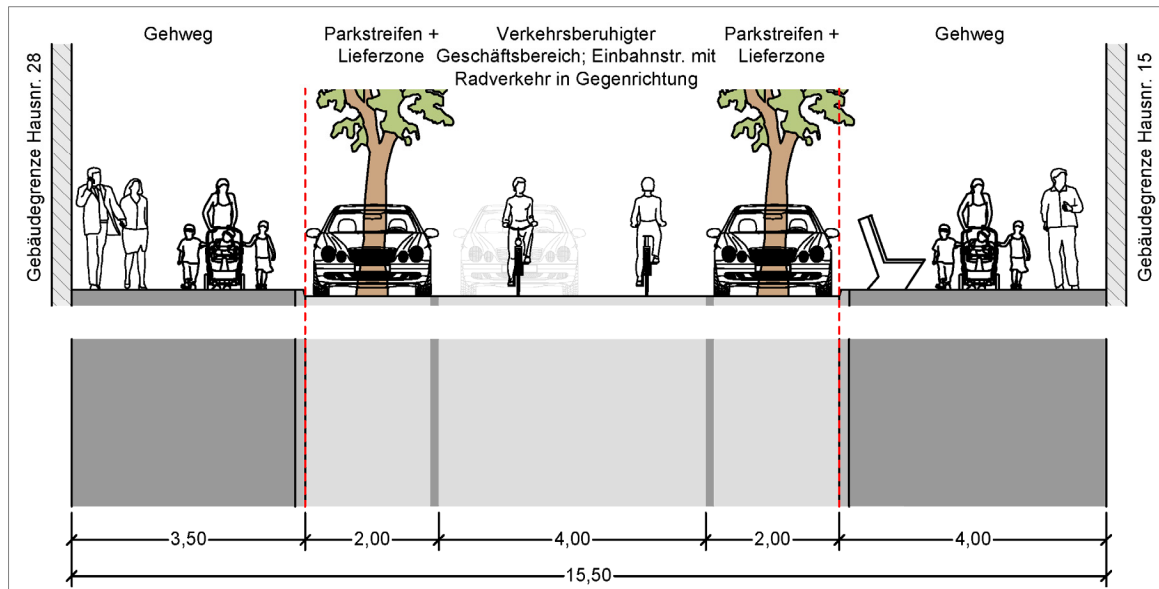


Gartenstraße

**verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich (T 20)**

Öffnung Einbahnstraße für
Radverkehr

Umgestaltung ggf. langfristig
(Bepflanzung, Aufenthalts-
flächen etc.)



Verkehrskonzept Innenstadt – Ruhender Verkehr

- vollständige Bewirtschaftung aller Parkstände im öffentlichen Straßenraum
- ausreichendes (ggf. erweitertes) Angebot von Stellplätzen für Bewohner
- bedarfsgerechtes Angebot an Kurzzeitstellplätzen für Erledigungen/Besuche
- Lenkung der Parkraumnachfrage von Mittel-/Langzeitparkern in die Parkhäuser
- Vermeidung von Parksuchverkehren
- Berücksichtigung des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs



Lieferzonen

(Quelle: Bundesverband Paket & Express Logistik)

Verkehrskonzept Innenstadt – Ruhender Verkehr

■ Maßnahmenschwerpunkte



Anpassung der Parkgebührenordnung (SR-Beschluss)

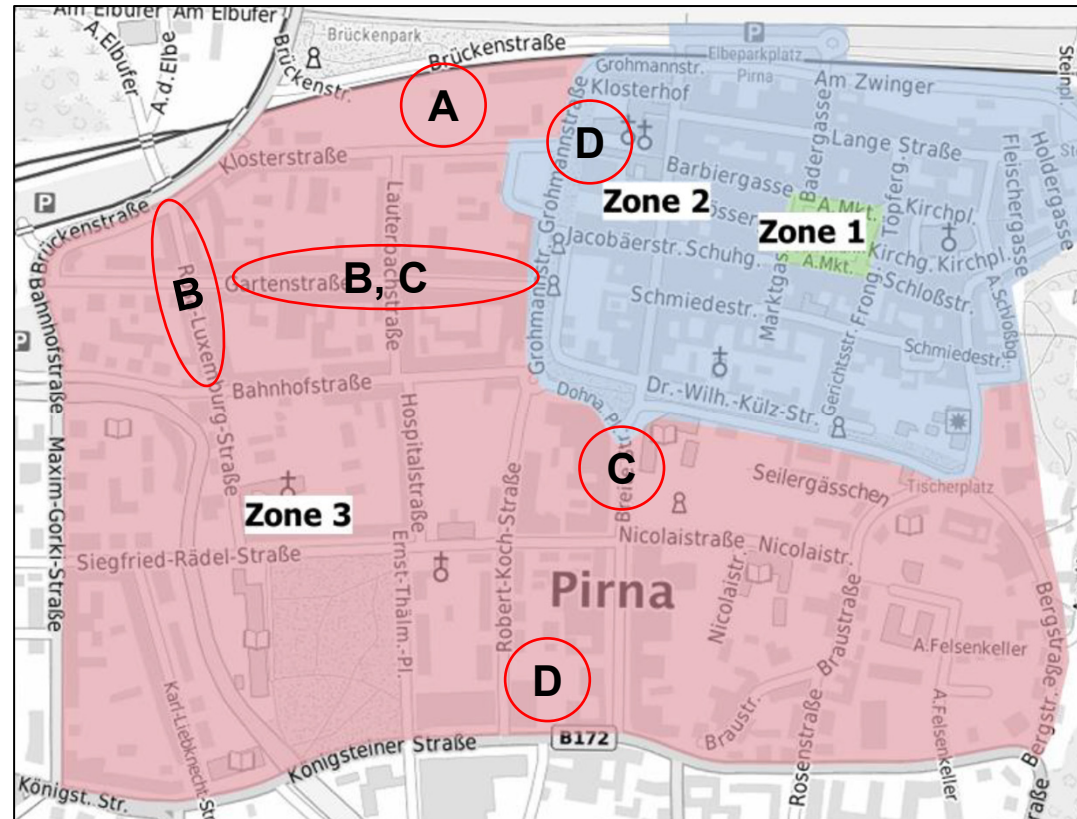
ergänzend im VEP:

Bewohnerparkhaus Klosterstraße (A)

punktueller Änderung
Parkregime und/oder
Bewirtschaftung (B)

Lieferverkehrszone für Logistiker (C)

Einrichtung von „Micro-Hubs“ (D)



Abgrenzung der Parkgebührenzonen (ab 01.05.2021)

Maßnahmenbewertung, Monitoring und Evaluation

■ Indikatoren

- Modal-Split-Erhebungen (SrV)
- Streckenbelastungen und Verlagerungseffekte im Straßennetz (MIV)
- Treibhausgasbilanz Kfz-Verkehr (Zielerreichung Klimaschutz)
- Netzdichte Rad- und Fußverkehr (z.B. Anteil durchgängiger Radrouten)
- Nutzungsintensität und Verkehrsqualität im ÖPNV

■ Monitoring und Evaluation

- Verkehrszählungen im Radverkehr, Fußverkehr, MIV
- künftige Ergebnisse SrV 2023 / 2028 / ...
- regelmäßige Beurteilung des Umsetzungsstandes von Teilkonzepten (z.B. Zielnetz Radverkehr)
- Befragung Bevölkerung

Nächste Bearbeitungsschritte und Zeitplan

- Abstimmung / Konkretisierung Maßnahmen Straßenraumgestaltung
- Vertiefung weiterer Themen: z.B. Verkehrsmittelverknüpfung, Sharing-Angebote
- Dokumentation, Ergebnisbericht

Arbeitsschritt	Bearbeitungsmonat																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
				2020	2021											2021	2022	
Beauftragung (07.07.2020)	■																	
Grundlagenermittlung/Problemanalyse	■	■	■															
Verkehrsentwicklung bis 2030 (2030+)		■	■	■	■													
VMK Pirna-Innenstadt			■	■	■	■	■	■	■	■								
Parkraummanagement							■	■	■	■	■	■						
Radverkehrskonzept							■	■	■	■	■	■						
Hauptstraßennetz und Knotenpunkte					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
Verknüpfung/ergänzende Mobilitätsangebote									■	■	■	■	■	■	■			
Lenkungsgruppe		■	■		■			■			■				■			
Bürgerbeteiligung (Workshops)				■							■							
Bürgerbeteiligung (online)		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Dokumentation der Ergebnisse																■	■	■

Lenkungsgruppensitzung am 08.07.2021

Danke!

Kontakt:

Christoph Sommer / Arnd Bärsch / Andreas Gruner

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7

01187 Dresden

Telefon: +49 351 43639-0

sommer@vkt-gmbh.de / baersch@vkt-gmbh.de / gruner@vkt-gmbh.de

www.vkt-gmbh.de

Jörg Uhlig / Ralf Lohse / Christian Weiß

PTV Transport Consult GmbH

Cunnersdorfer Straße 25

01189 Dresden

Telefon: +49 351 40900-0

joerg.uhlig@ptvgroup.com / ralf.lohse@ptvgroup.com / christian.weiss@ptvgroup.com

www.ptvgroup.com