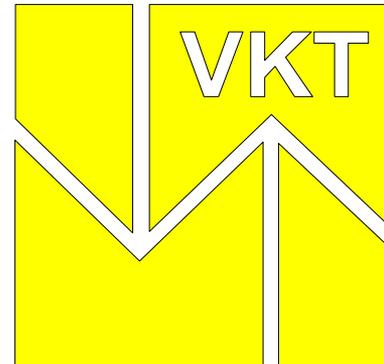


Konkretisierung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)  
Pirna 2030

**Ergebnisse**

**Lenkungsgruppe**  
**Pirna, 29.06.2022**



## Lenkungsgruppe am 29.06.2022

---

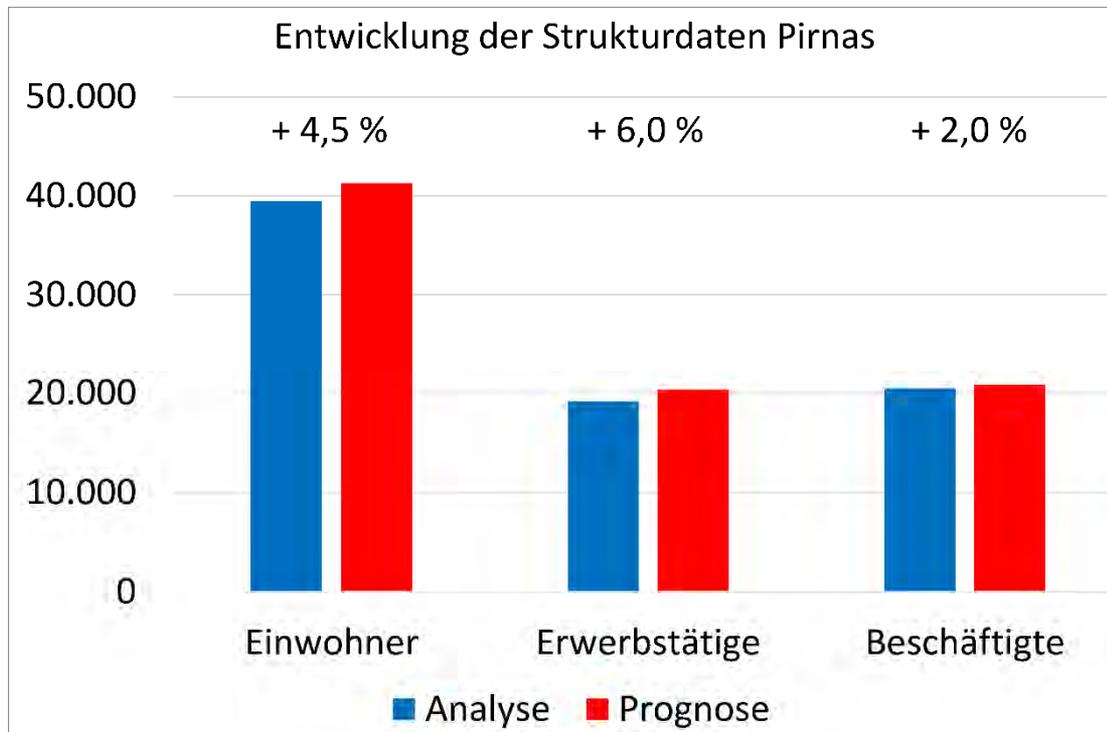
### **Inhalt:**

#### **Ergebnispräsentation zur Konkretisierung des VEP 2030**

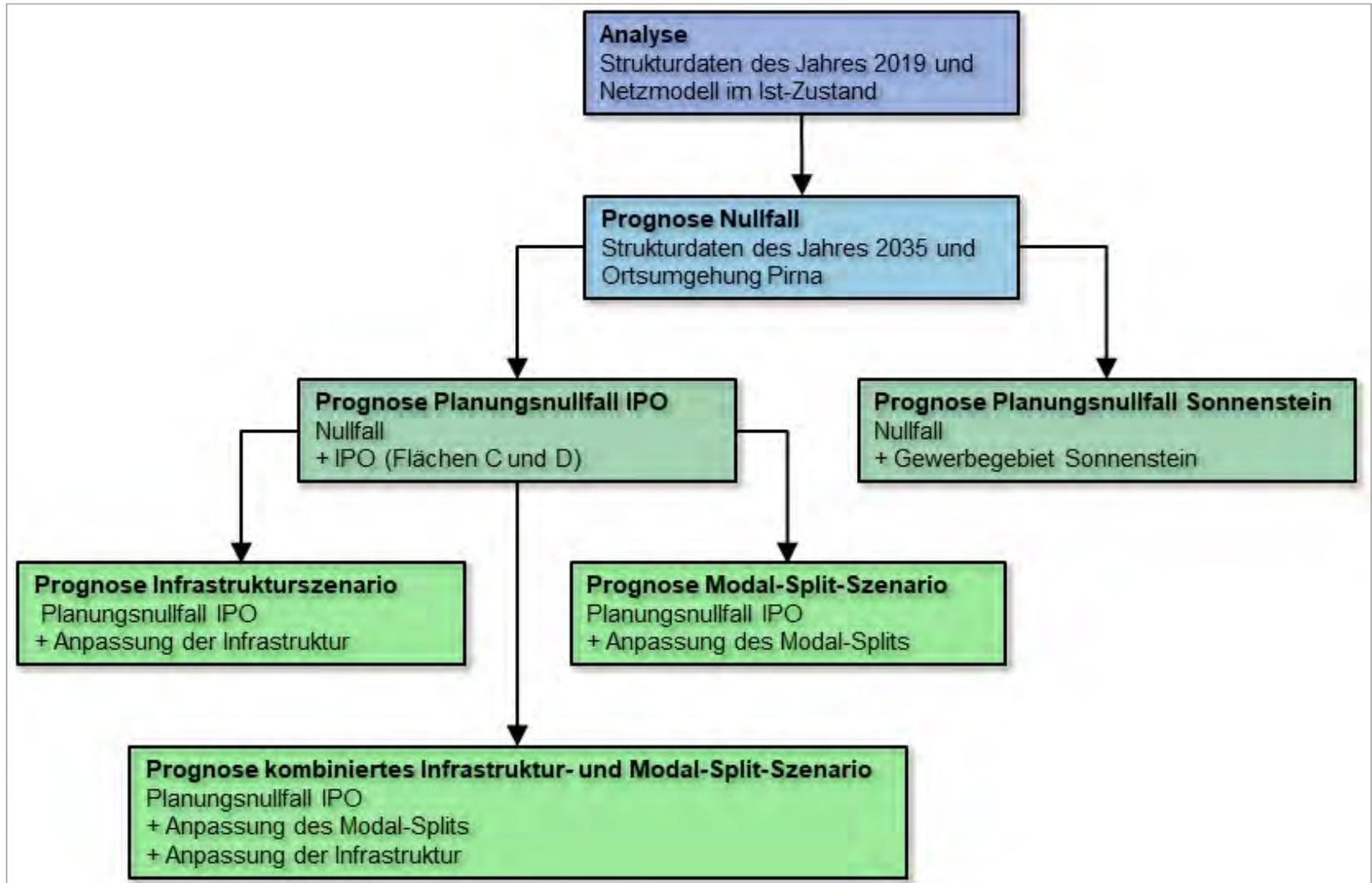
- **Randbedingungen und Handlungsspielraum**
  - Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Verkehrsmodell)
  - Zielvorgaben zur Verkehrsmittelwahl
  - weitere projektrelevante Einflüsse
  - Mitwirkungsverfahren (Online-Beteiligung)
- **Ergebnisse zu ausgewählten Handlungsschwerpunkten**
  - Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt  
(Schwerpunkte: Parken, Verkehrsorganisation)
  - Parkraummanagement  
(Schwerpunkte: Copitz, Parkleitsystem, Großveranstaltungen)
  - Städtisches Radverkehrskonzept
  - Hauptstraßennetz und Knotenpunkte (Verkehrsraumgestaltung)
  - Sharing-Angebote und E-Mobilität
- **weiteres Vorgehen, organisatorisches**

# Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – Verkehrsmodellgrundlagen

- Außenverkehre Pirnas gem. Landesverkehrsprognose
- Binnenverkehr (Analyse) aus aktuellen Strukturdaten (2019) und den Ergebnissen des SrV 2018
- Binnenverkehr (Prognose) aus den Prognose-Strukturdaten für 2035

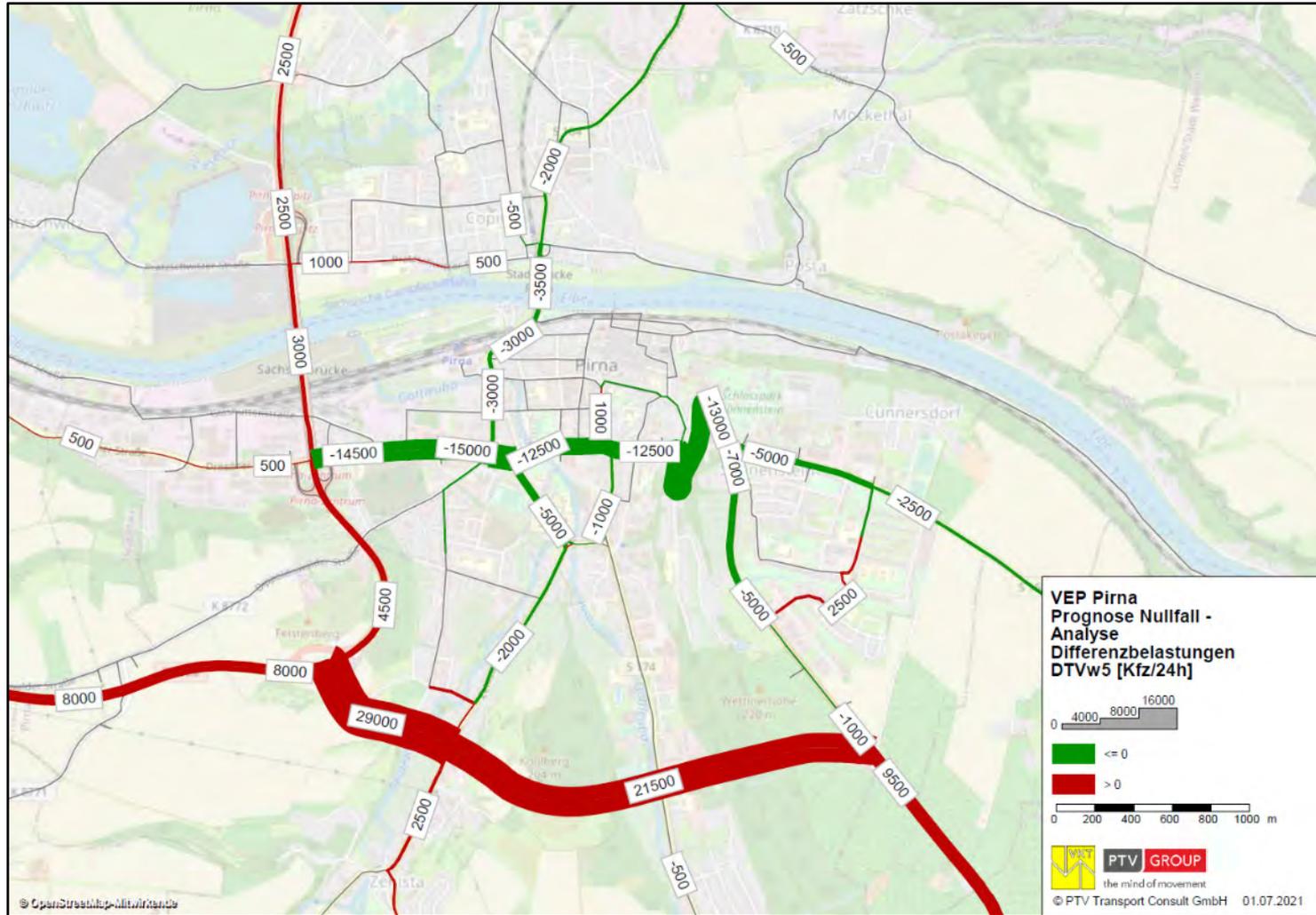


# Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – Modell-Szenarien



# Verkehrsmodell – Prognose Nullfall (Einfluss Südumfahrung)

Konkretisierung  
des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Pirna 2030

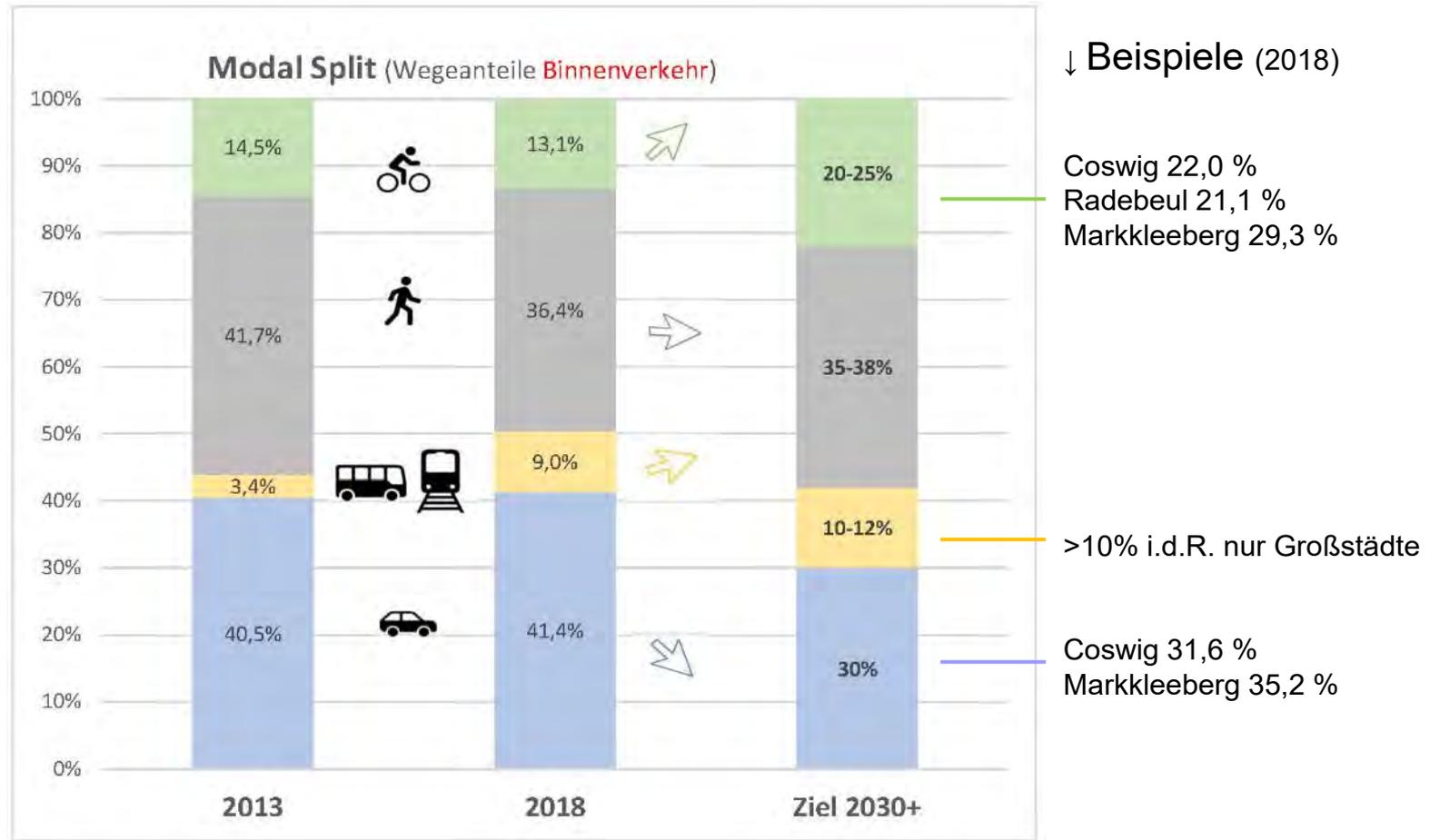


the mind of movement

Lenkungsgruppe am 29.06.2022



# Zielvorgaben für Verkehrsmittelwahl (Szenario „Modal Split“)



→ Verlagerung von Kfz-Verkehr primär auf Radverkehr (und ÖPNV)

## Zielvorgaben und Randbedingungen aus Parallelplanungen

- **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:** CO<sub>2</sub>-Reduzierungsziele für 2020 voraussichtlich verfehlt, Nachholbedarf insbesondere im Verbrauchssektor "Verkehr"
- **Smart City-Konzept** (2020): u.a. Parkleitkonzept, Ausbau Car-Sharing
- **ÖPNV-Konzept** (2021): Neuausrichtung Stadtbusnetz
- **Infrastrukturmaßnahmen und Planungen – z.B.:**  
B172-Südumfahrung, Sperrung Marktplatz, Radschnellverbindung PIR-DD
- Pirna ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e.V. (seit 2019)

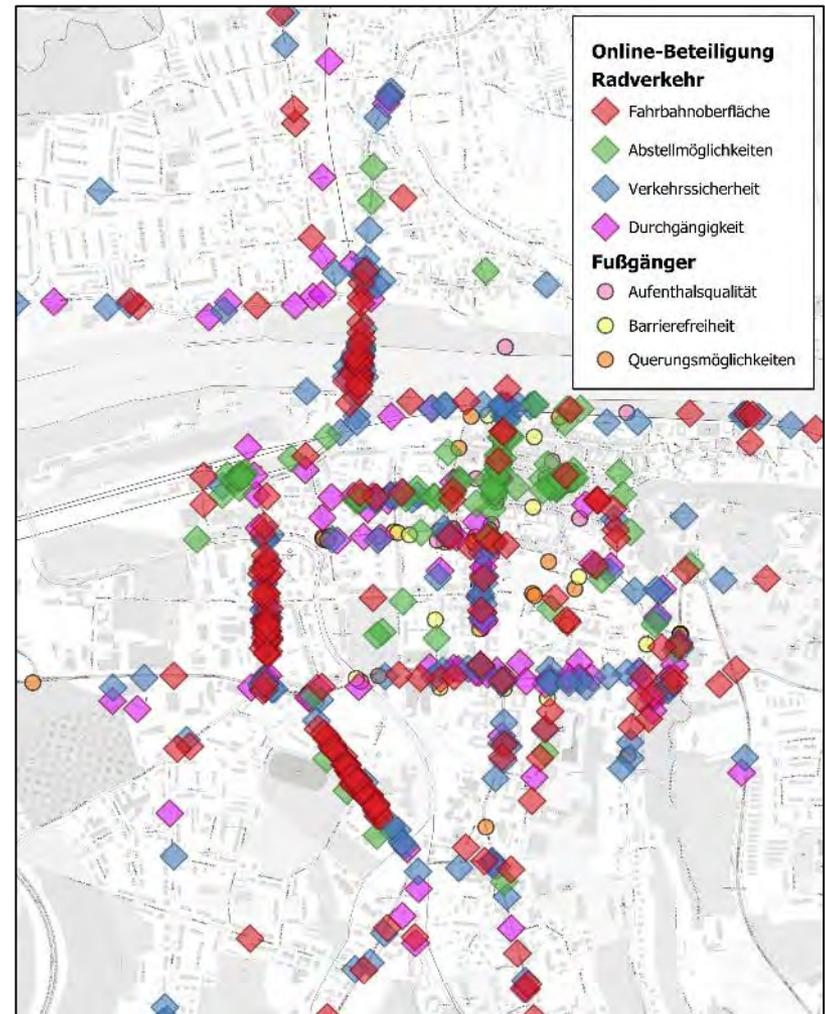
### Leitbild Pirna 2030

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



# Öffentliche Mitwirkung (Input aus Online-Beteiligung)

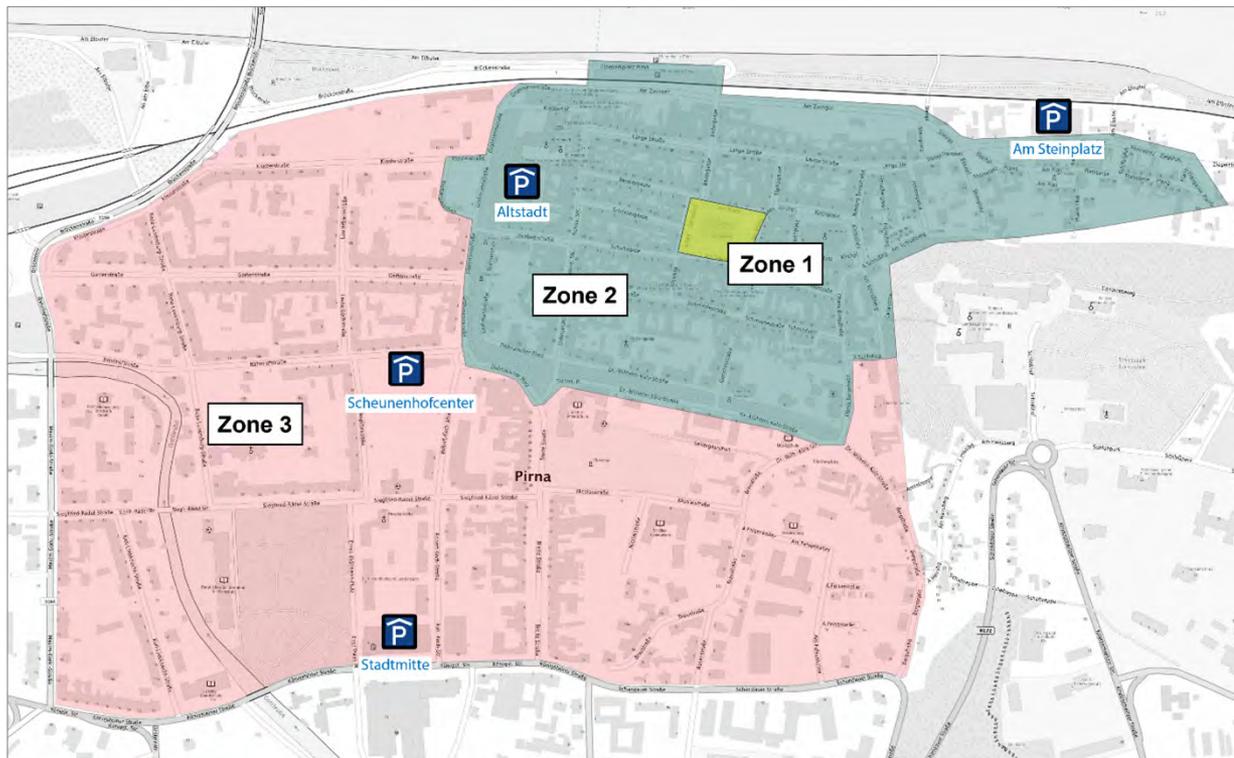
- **Radverkehr**
  - Durchgängigkeit von Radrouten und allgemeines Sicherheitsgefühl
  - Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung (Umwege vermeiden)
  - mehr wettergeschützte, diebstahlgesicherte und überdachte Abstellanlagen
- **Fußverkehr**
  - Beeinträchtigungen durch Radverkehr in Fußgängerzone
  - Konflikt mit Kfz-Verkehr über den Markt (Aufenthaltsqualität + Sicherheitsgefühl)
  - punktuell fehlende Querungsmöglichkeiten (bspw. B172 und Breite Str.)



Verortete Defizite Radverkehr + Fußgänger (Online-Beteiligung)

# Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt

- Parkraumkonzept / Anpassungen der Parkraumbewirtschaftung ✓
- teildynamisches Parkleisystem (aktuell: Förderantrag)
- Ziel: effizientere Parkraumauslastung (Reserven der Parkhäuser)



## Ergänzungen VEP:

- Ausweitung Bewohnerparken westliche Innenstadt (z.B. Klosterstraße)
- Umverteilung von Parkständen zugunsten von Radverkehrsflächen
- Anpassungen bei Bewohnerparkausweisen (Kriterien, Gebühren)
- Ausweitung Kurzzeit-P (Umgebung Gartenstr.)

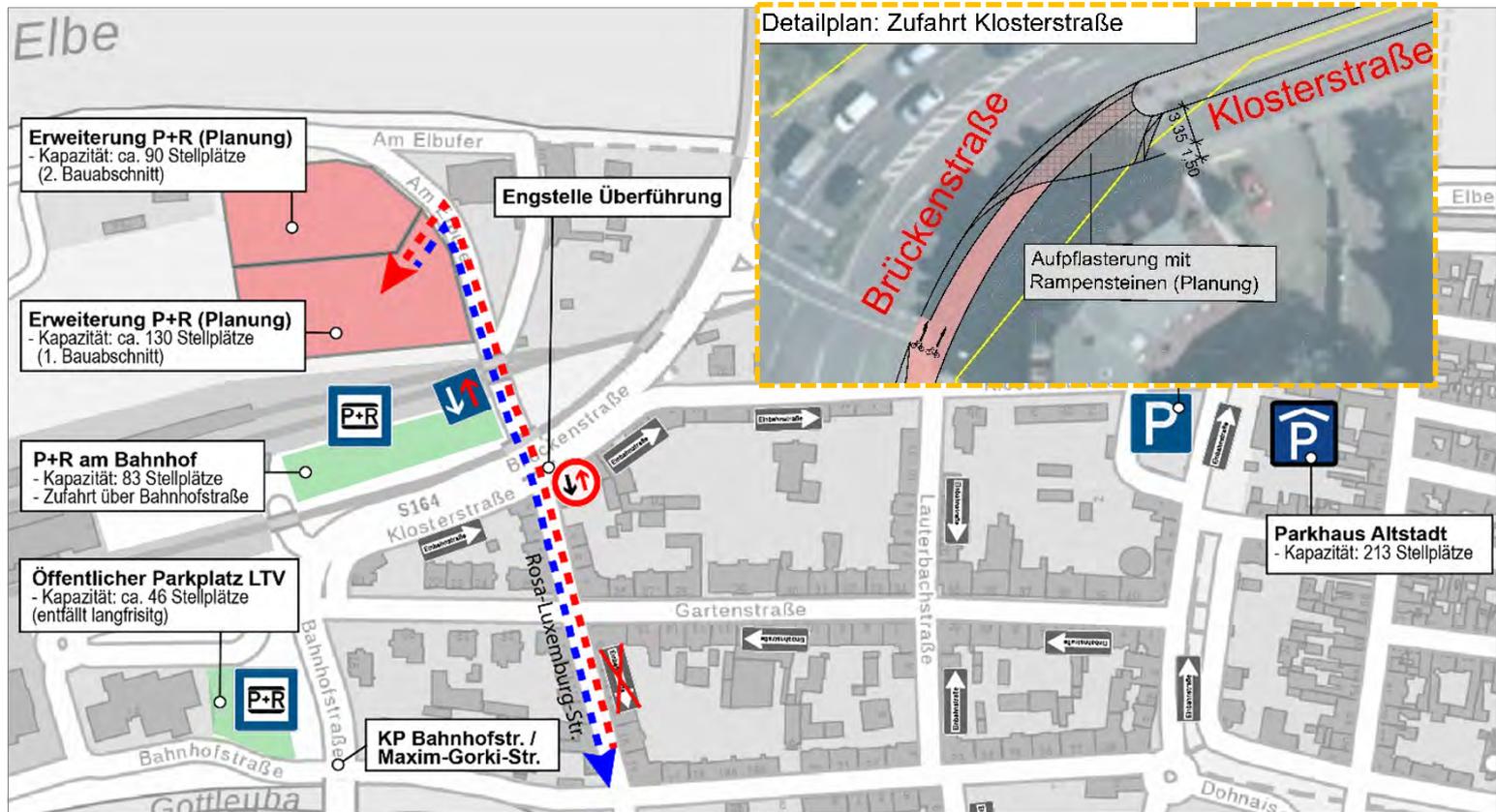
## Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt

### ■ Verkehrsregime:

- Sperrung des Marktes für den Durchgangsverkehr ✓
- Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung (*in Arbeit*)  
  
→ gem. StVO-Novelle 2020 (VwV 2021) neu als Regelfall anwendbar:  
*„Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, **soll** Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden ...“*
- Ausweitung der Verkehrsberuhigung:
  - Tempo-20 („verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) Gartenstraße und Umgebung; abschnittsweise auch in Grohmannstraße und Breite Straße
  - Verkehrsberuhigter Bereich Dohnaischer Platz („Schwarzer Adler“)
- Ladezonen für den Lieferverkehr (v.a. Gartenstraße)

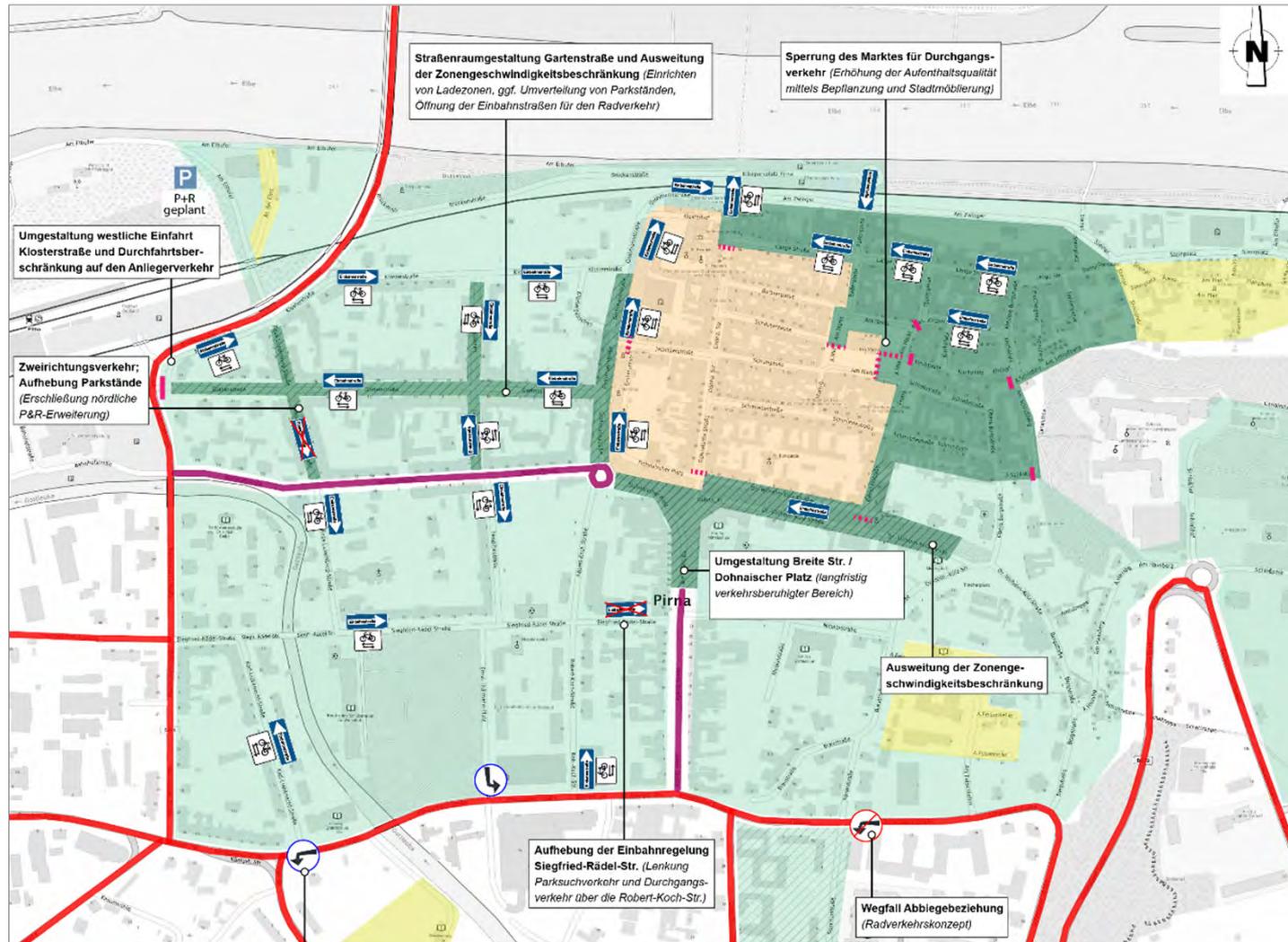
# Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt

- Anpassungen im Rahmen von Parallelplanungen (z.B. Erschließung P+R-Erweiterung)



Erschließung P+R-Erweiterung über R.-Luxemburg-Str. (Variantenuntersuchung 2022)

# Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt (Gesamtübersicht)



# Parkraummanagement (gesamtstädtische Strategie)

- Parkraumkonzept Copitz → punktuelle Anpassungen, u.a.:
  - effizientere Auslastung der Straßenparkstände durch Markierungen
  - Anpassungen der Bewirtschaftungsform (z.B. Kurzparken nur tagsüber)
  - Angebote für Nutzer, die auf wohnungsnaher Stellplätze angewiesen sind (Kooperation mit Wohnungsverwaltungen)
  
- Parkleitsystem (teildynamisch) zur Unterstützung der „Parkachse“ R.-Koch-Str. / Grohmannstraße



statisch in den Zufahrten ( ✓ )



dynamisch auf der „Parkachse“ (Prinzip)



# Parkraummanagement (gesamtstädtische Strategie)

- Parkraumkonzept für Großveranstaltungen:
  - Sammelparkplätze Schloss Sonnenstein (Bestand) und „Wasserplatz“ (neu) + evtl. Areal alter Busbahnhof
  - Förderung von Mobilitätsalternativen – u.a. Kommunikation, ÖPNV-Kombi-Tickets, temporäre Kapazitätserweiterung Fahrradparken etc.



Weniger Autoverkehr, mehr Besucher mit der Bahn

**Freie Fahrt zum Stadtfest Karlsruhe – kostenlos Bus & Bahn fahren**

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

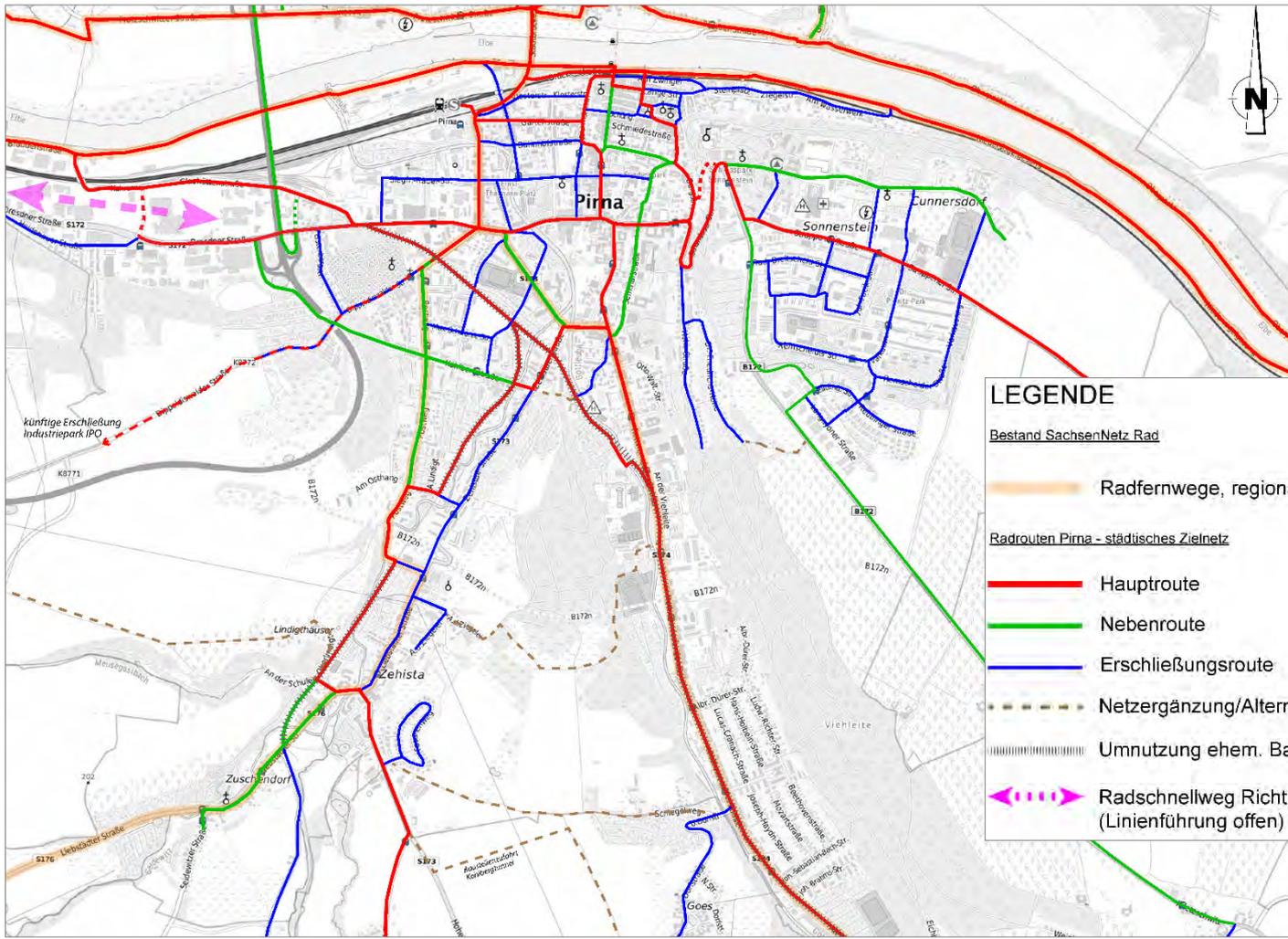
# Radverkehrskonzept – Inhalte

- Überarbeitung Routennetz (VEP-Zielnetz) mit Fokus Alltagsverkehr:
  - Berücksichtigung von Siedlungsstruktur, Sicherheitsdefiziten, vorhandenen Anlagen, neuen Infrastrukturen (v.a. Bahntrassen Gottleuba, Seidewitz) Parallelplanungen (LK SOE, Radschnellweg PIR-DD, städtische Projekte)
- Einheitliche Ausbaustandards und Kriterien für Priorisierung
- Ergebnisse: Übersichtspläne / Maßnahmenlisten / Detaillösungen

Routenfunktion / Führungsform Radverkehr	Hauptrouten		Nebenrouten		Erschließungsrouten	
	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
Radweg	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich	nicht erforderlich
Radfahrstreifen	gut geeignet	-	gut geeignet	-	nicht erforderlich	-
Schutzstreifen	bedingt geeignet <small>bei begünstigten Platzverhältnissen</small>	unzulässig	gut geeignet	unzulässig	gut geeignet	unzulässig
Gemeinsamer / getrennter Geh-/ Radweg	bedingt geeignet <small>bei Trennung von Fuß- und Radverkehr</small>	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 <small>(bei ausreichenden Platzverhältnissen)</small>	-	bedingt geeignet	-
Mischverkehr	gut geeignet <small>bei Tempo &lt;30 km/h</small>	ungeeignet	gut geeignet <small>bei Tempo &lt;30 km/h</small>	bedingt geeignet <small>bis 4.000 DTV und max. Tempo 70 km/h</small>	gut geeignet <small>Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum</small>	gut geeignet <small>bis 4.000 DTV und max. Tempo 70 km/h</small>
Fahrradstraße	gut geeignet <small>Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum</small>	gut geeignet <small>Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum</small>	gut geeignet <small>Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum</small>	gut geeignet <small>Detailprüfung Kfz-Verkehr und Straßenraum</small>	nicht erforderlich	nicht erforderlich
Landwirtschaftliche Wege (Anlieger frei), befestigt	bedingt geeignet	bedingt geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet

Ausbaustandards  
nach Netzhierarchie  
und Lage

# Radverkehrskonzept – Zielnetz



**LEGENDE**

Bestand SachsenNetz Rad

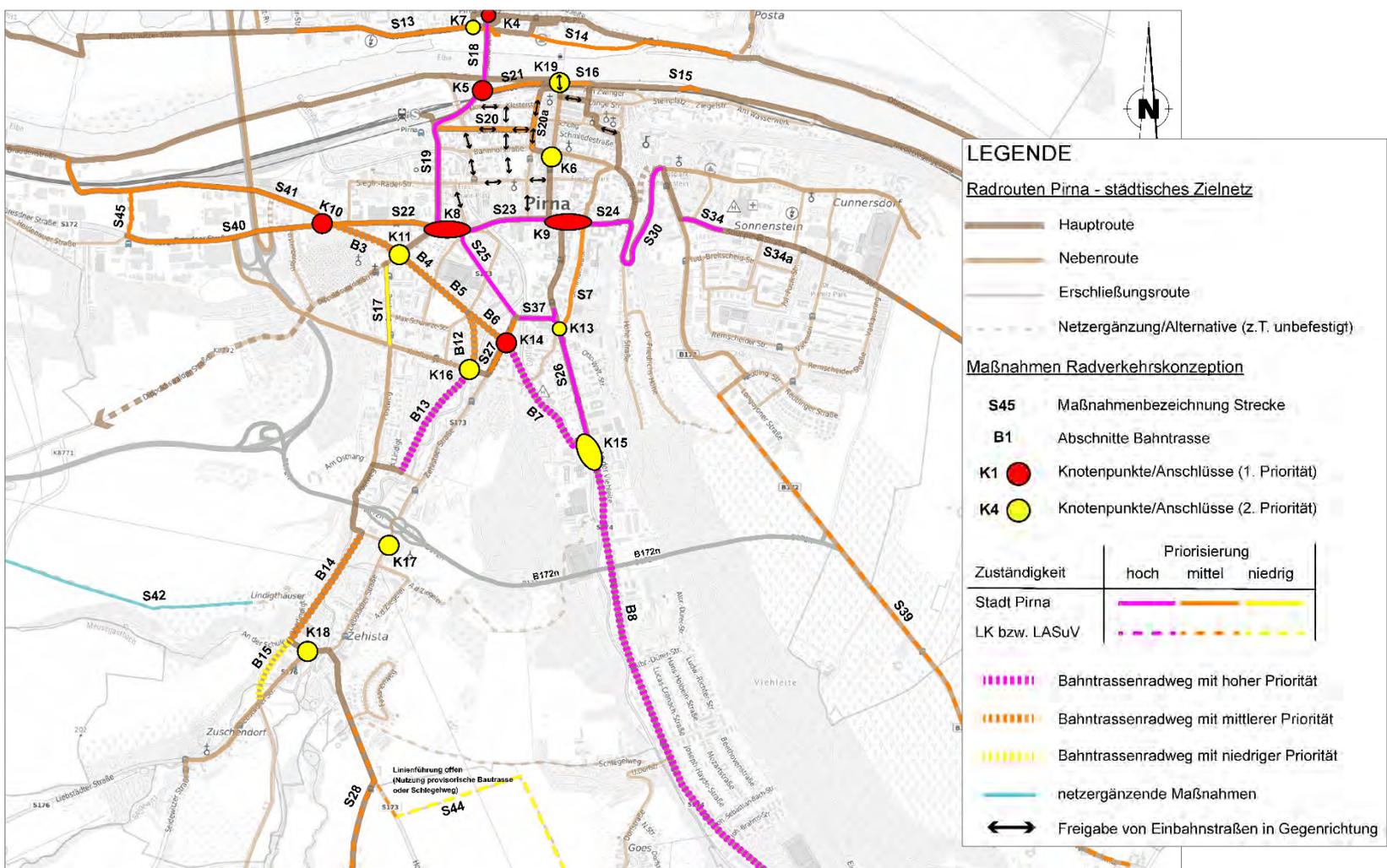
- Radfernwege, regionale Freizeitroutes

Radrouten Pirna - städtisches Zielnetz

- Hauptroute
- Nebenroute
- Erschließungsrouten
- Netzergänzung/Alternative (z.T. unbefestigt)
- Umnutzung ehem. Bahntrassen
- Radschnellweg Richtung Dresden (Linienführung offen)

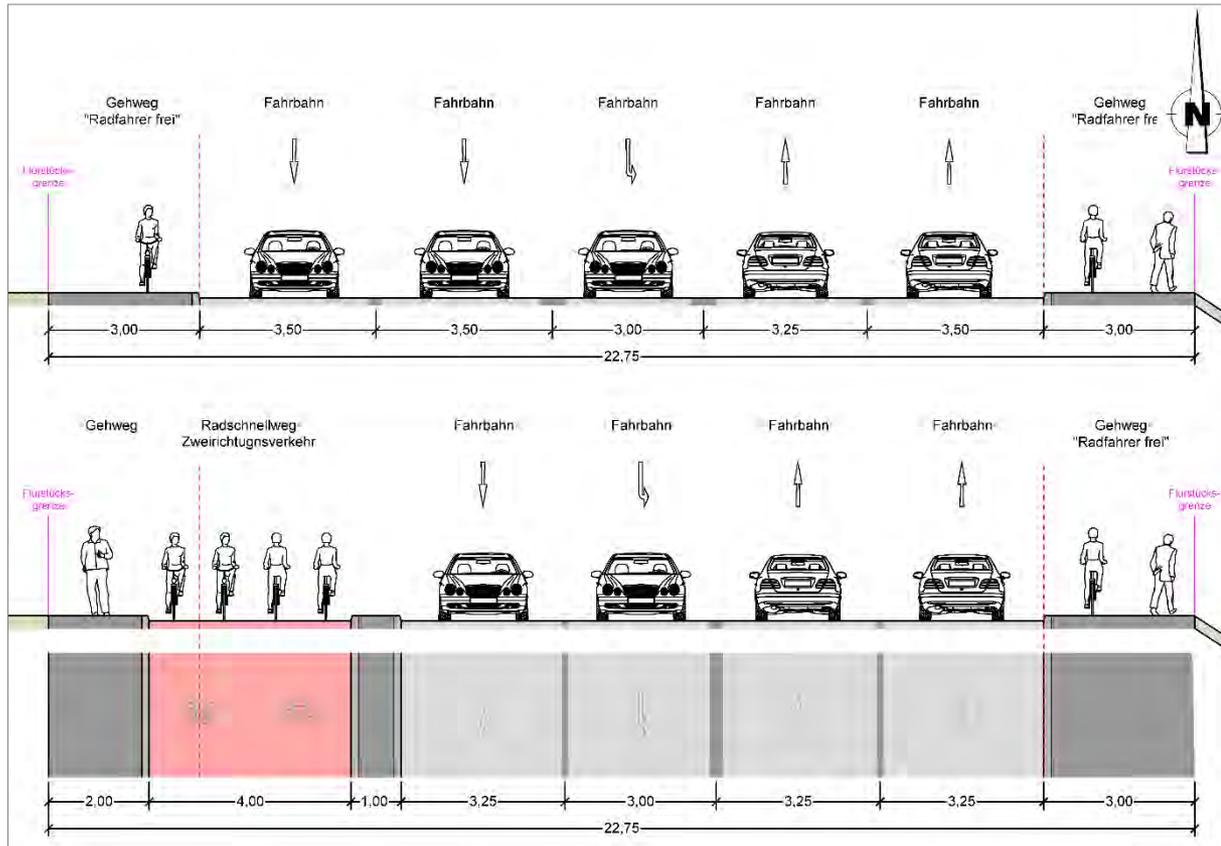
Ausschnitt Pirna Süd

# Radverkehrskonzept – Maßnahmenübersichten



Ausschnitt Pirna Süd

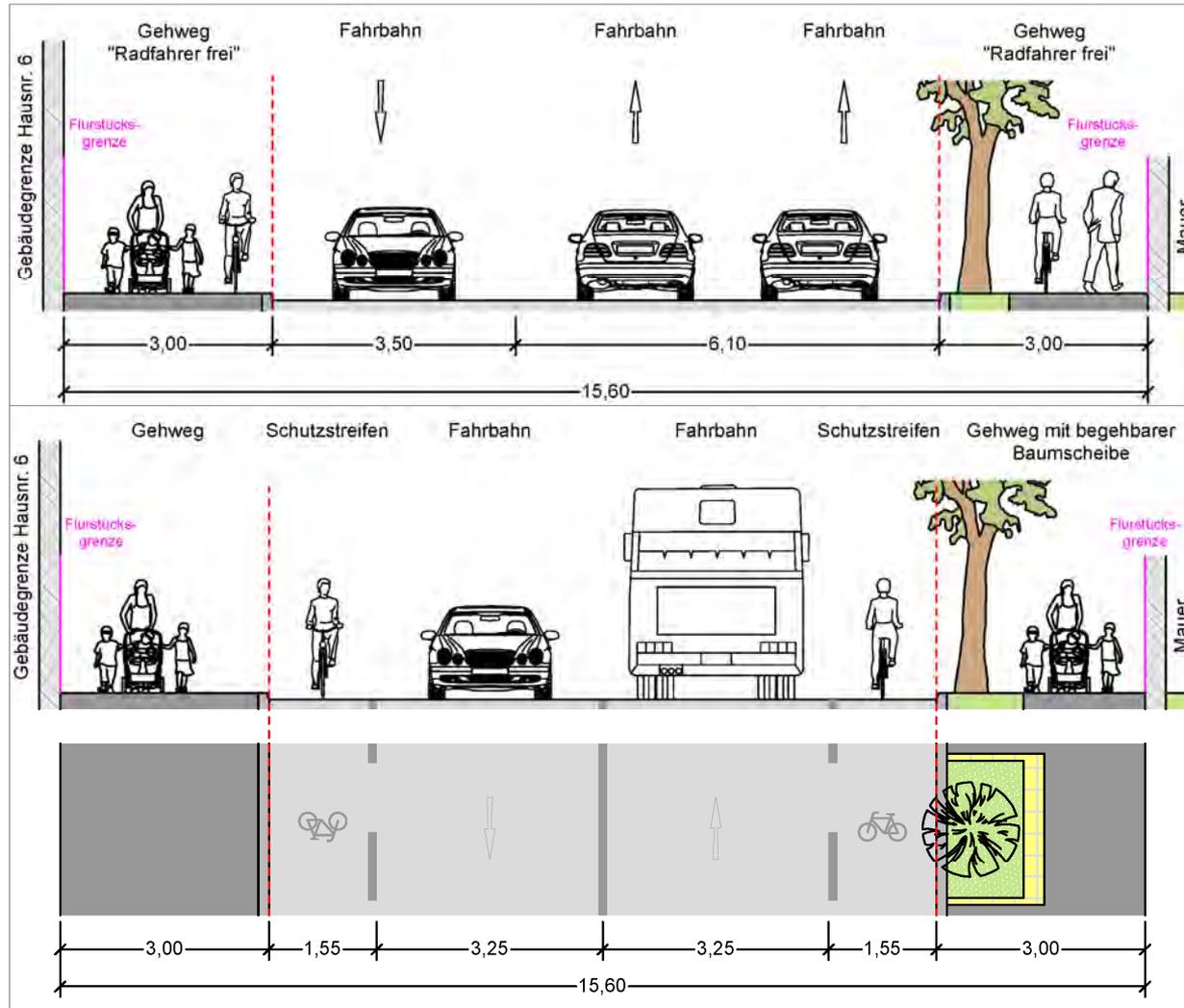
# Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)



## B 172 (alt), Zufahrt zur Sachsenbrücke

Umgestaltung mit  
Radverkehrsanlagen  
(=Trassenvariante für  
Radschnellweg PIR-DD)

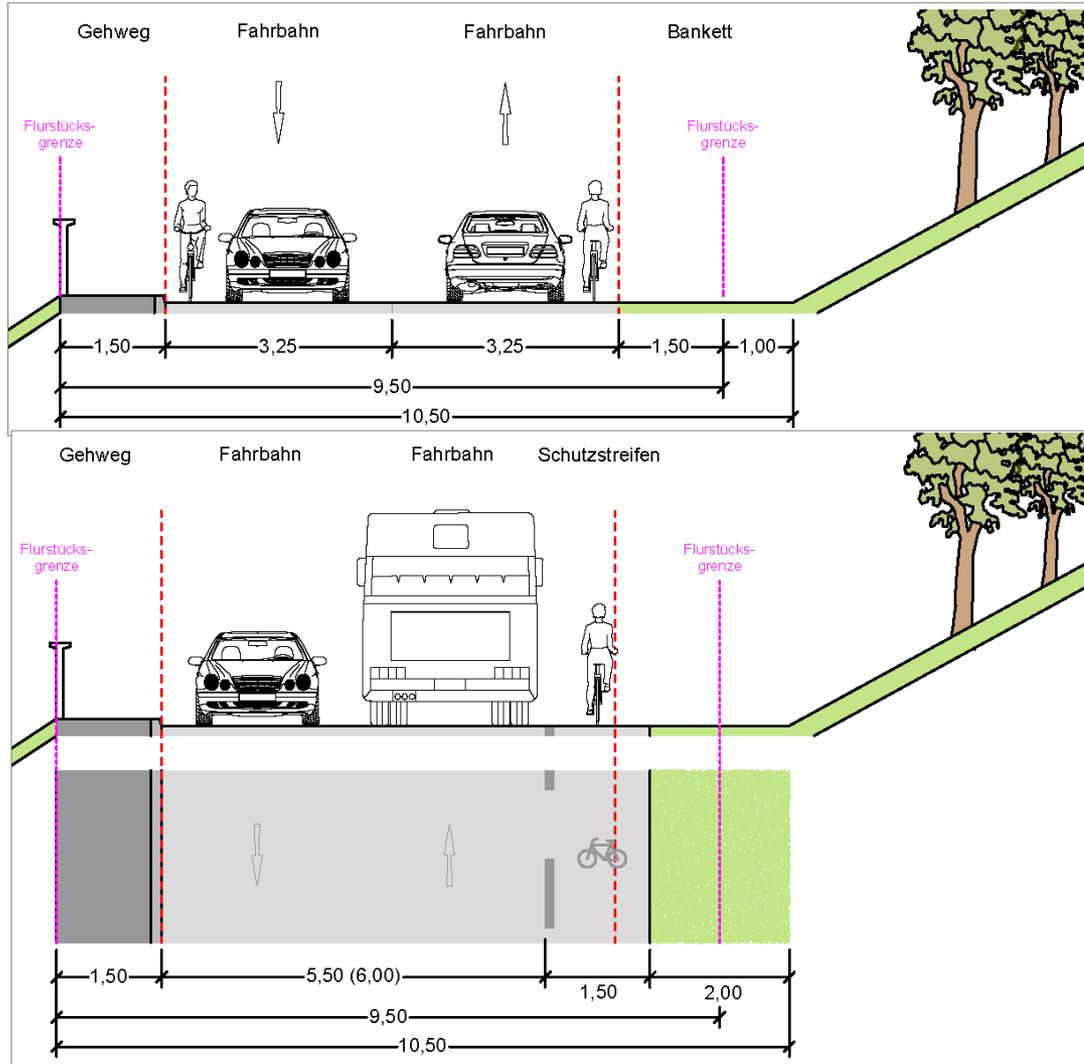
# Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)



## M.-Gorki-Str.

Umgestaltung mit Radverkehrsanlagen (beidseitige Schutzstreifen)

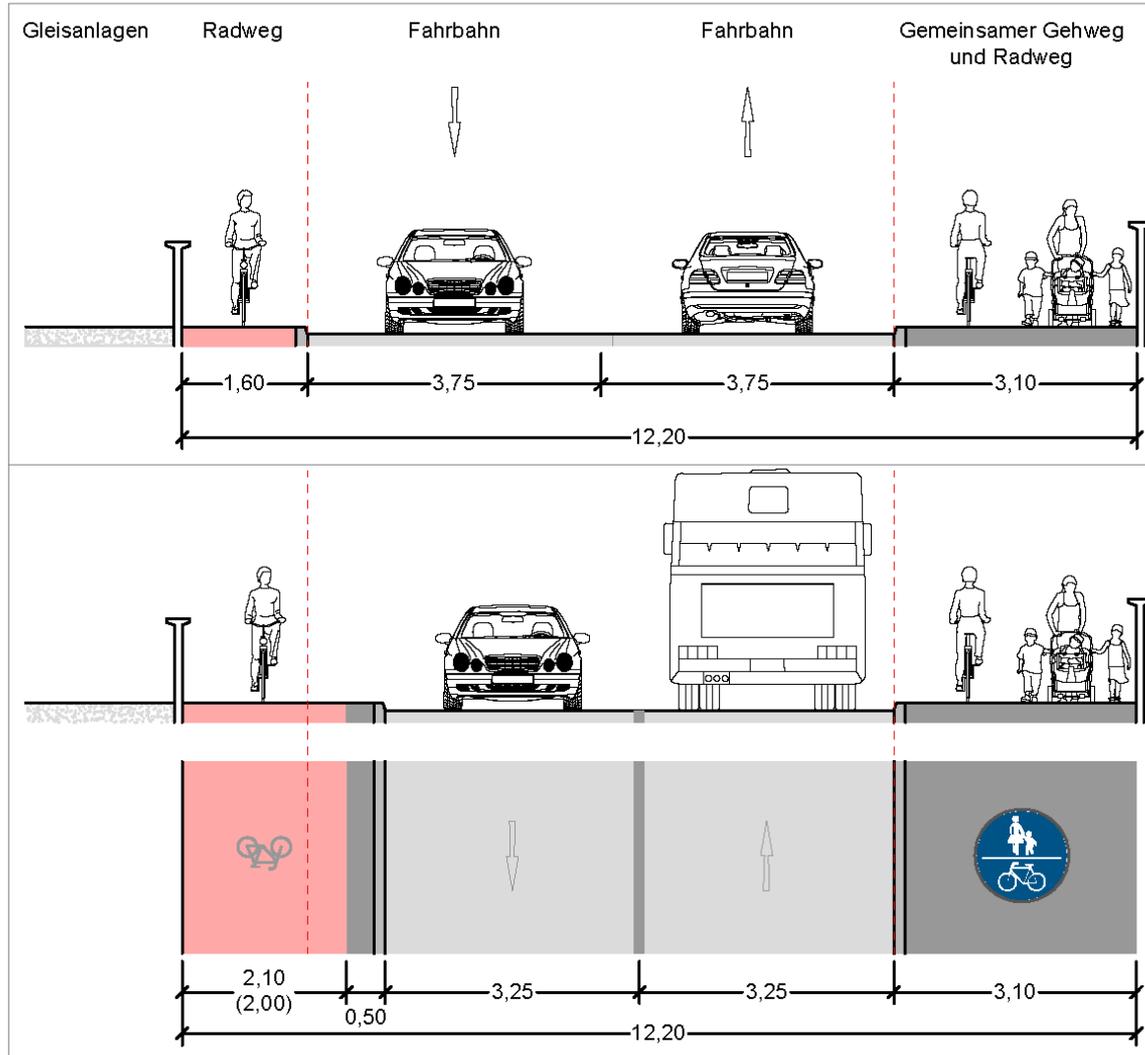
# Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)



## Aufstieg Sonnenstein (B172 alt)

Schutzstreifen bergwärts  
(evtl. Radfahrstreifen)

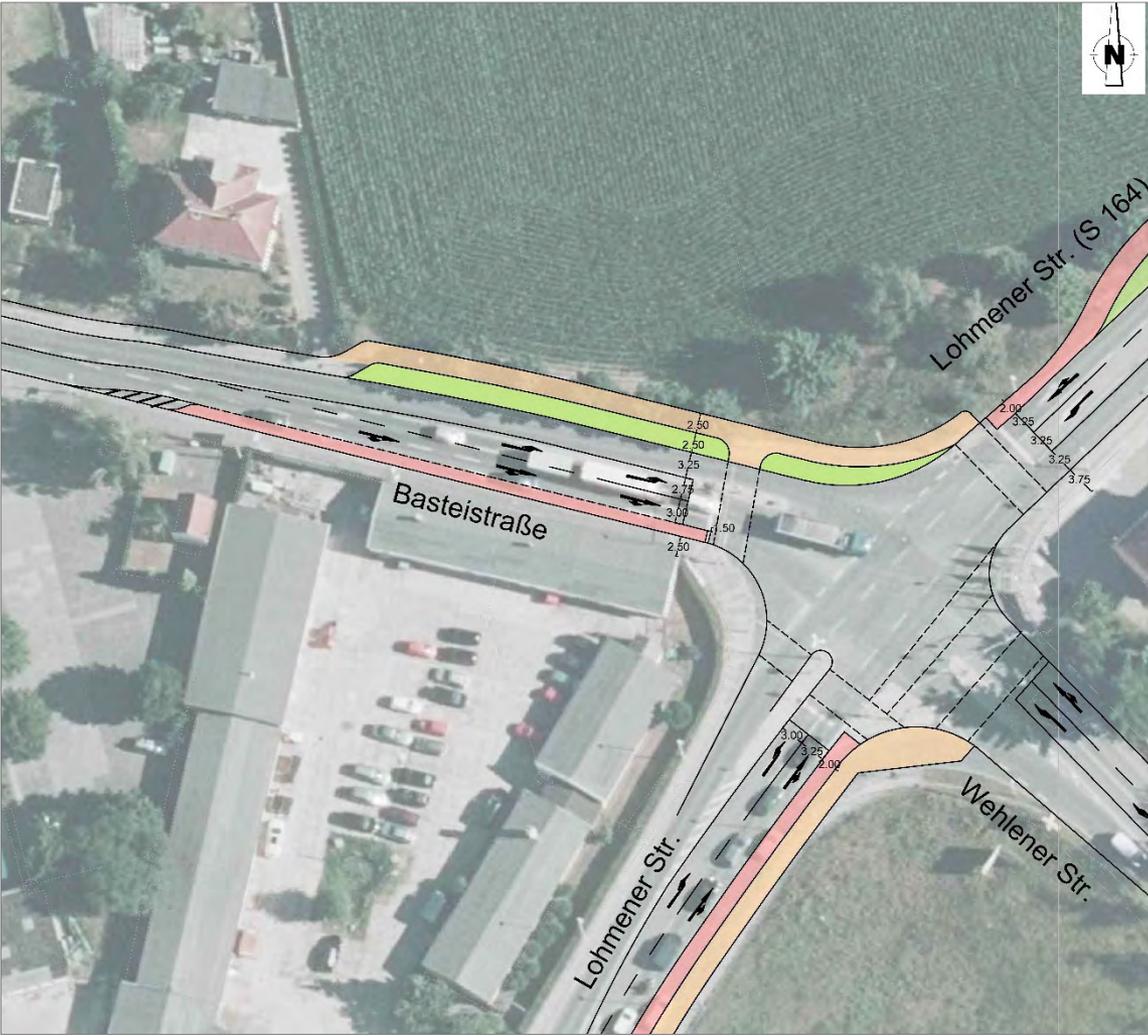
# Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)



## Stadtbrücke

Verbreiterung des Radweges  
in Richtung Stadtzentrum

# Radverkehrskonzept – Maßnahmenskizzen (Auswahl)



## Lohmener Str. / Basteistraße

Anpassungen bei  
Knotengeometrie und  
Verkehrsregime

Anschluss an Radrouten



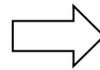
the mind of movement

Lenkungsgruppe am 29.06.2022



## Verkehrsraumgestaltung Hauptstraßen und Knotenpunkte (Auswahl)

- Ausnutzen der Entlastungswirkung durch Südumfahrung B 172
- Schließen von Lücken im Radroutennetz
- Erhöhung der Querungssicherheit im Rad-/Fußverkehr
- Konfliktreduktion mit Umgebungsnutzung (Immissionen, Flächenbedarf)
- Straßenraumgestaltung / Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- verbesserte Randbedingungen für die Stadtentwicklung



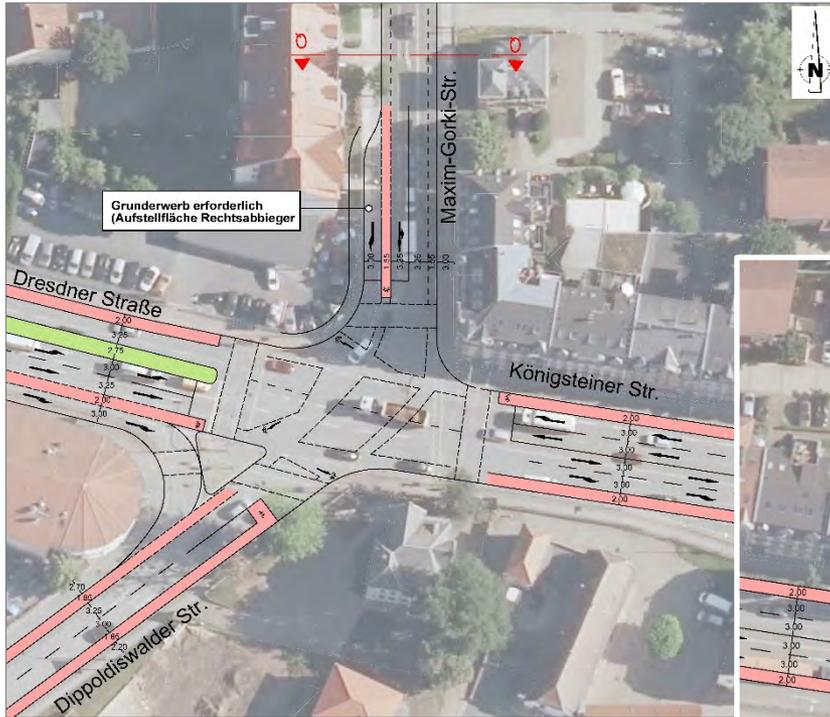
Best-Practice-Beispiel:  
Weststraße Zürich

© Corina Flühmann (wbw.ch)

# Verkehrsraumgestaltung Hauptstraßen und Knotenpunkte (Auswahl)

## B 172 alt

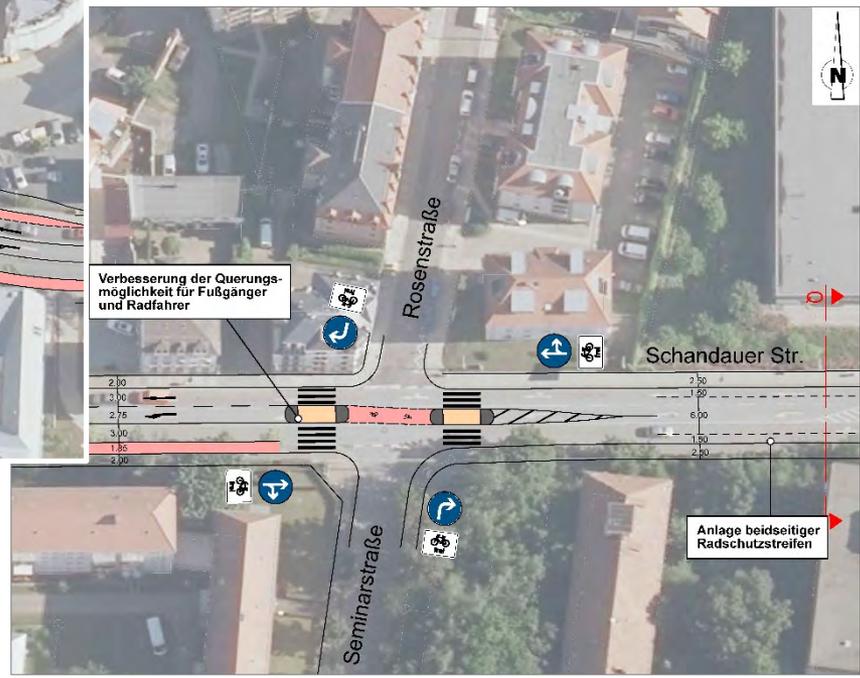
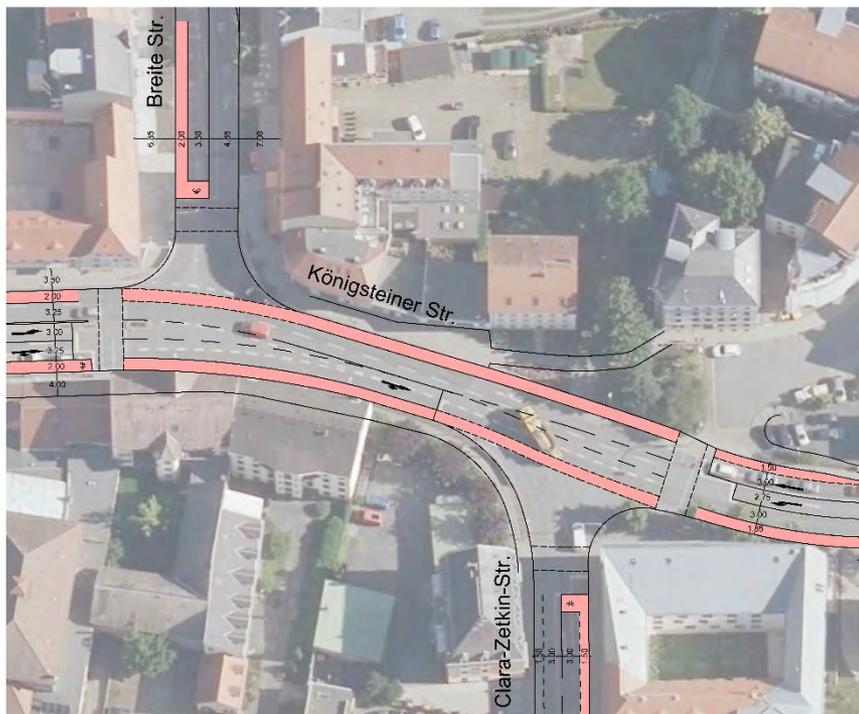
Radverkehrsanlagen / sichere Querungsstellen / Gestaltungsfreiräume (z.B. Mittelstreifen)



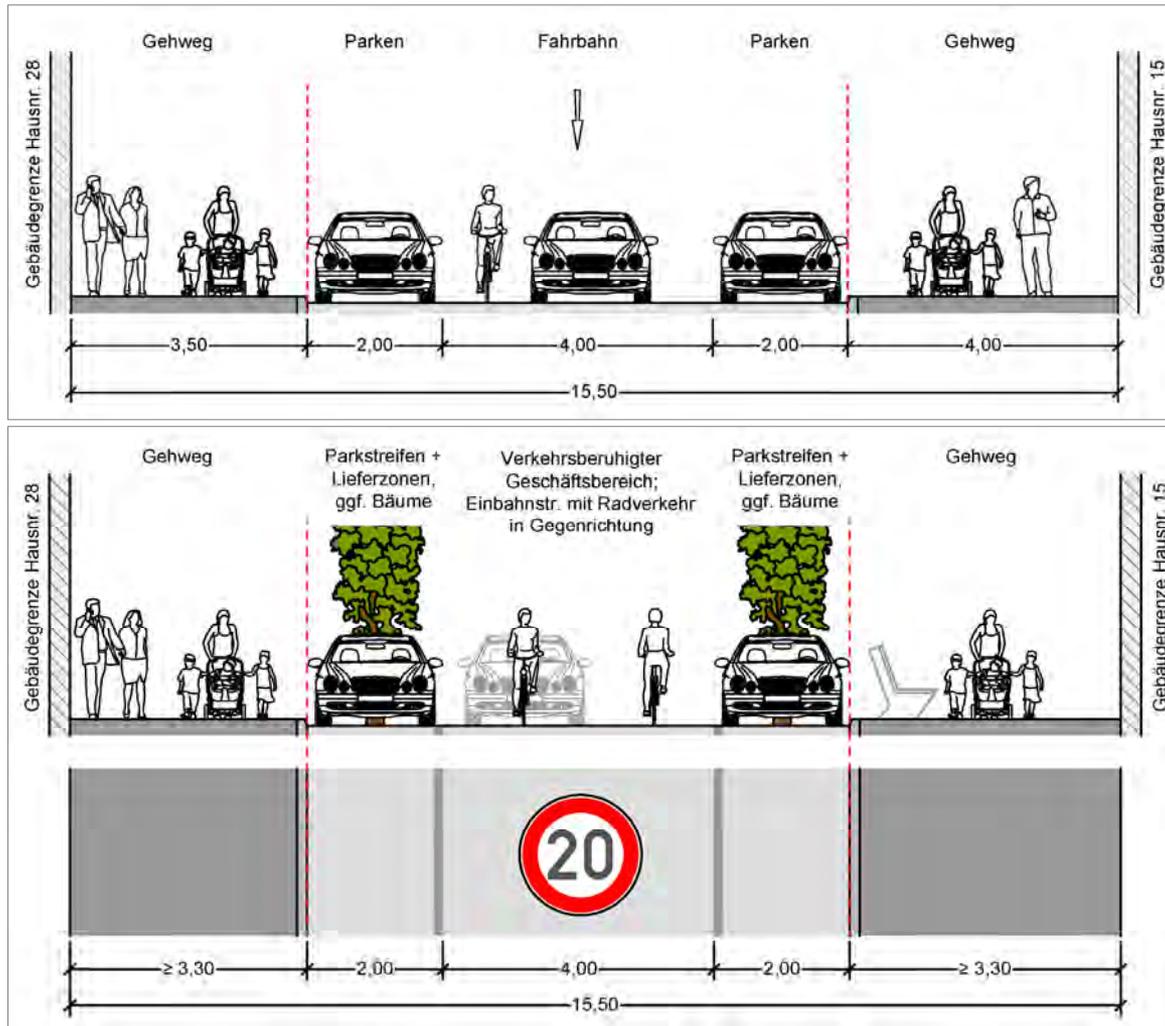
# Verkehrsraumgestaltung Hauptstraßen und Knotenpunkte (Auswahl)

## B 172 alt

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



# Verkehrsraumgestaltung Hauptstraßen und Knotenpunkte (Auswahl)



## Gartenstraße

**verkehrsberuhigter  
Geschäftsbereich (T 20)**

Öffnung Einbahnstraße für  
Radverkehr

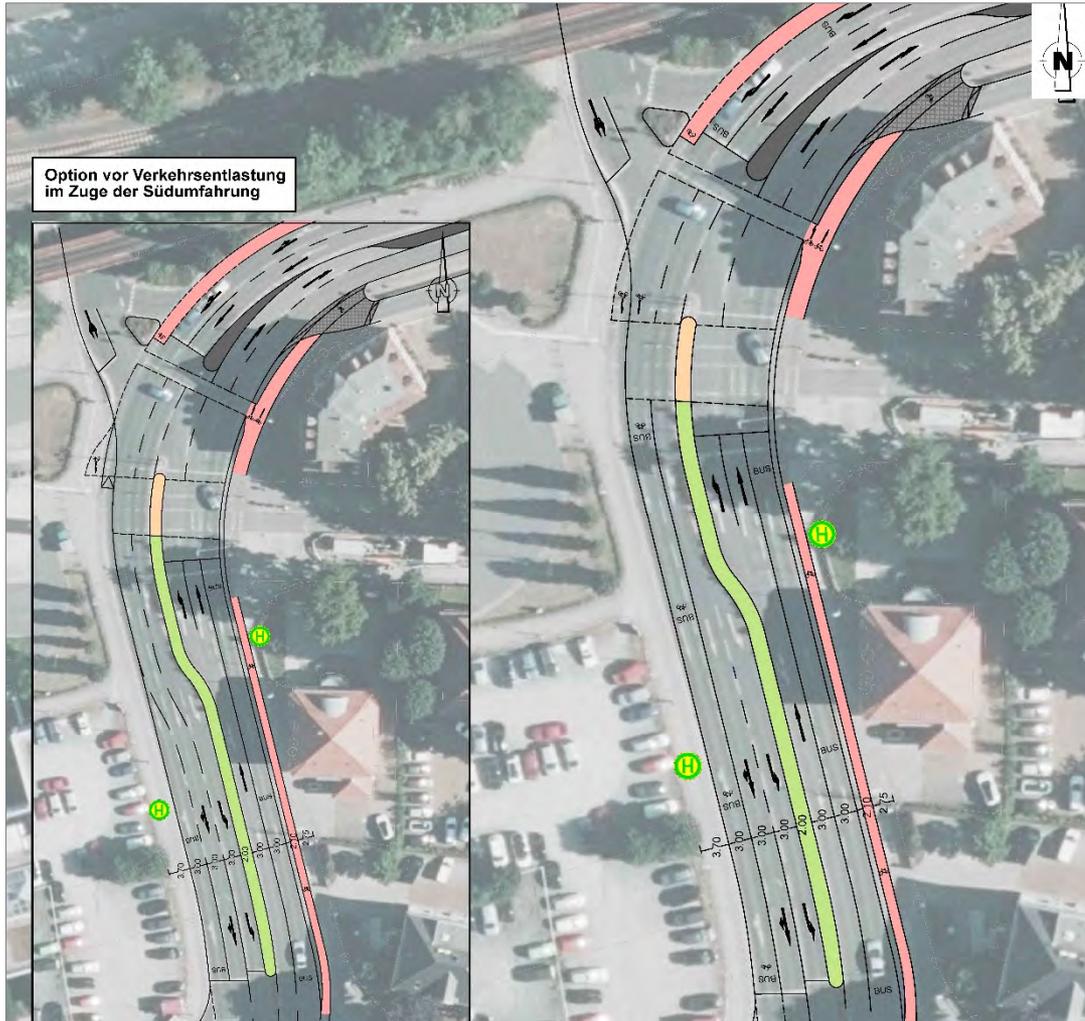
einseitige Reduktion von  
Parkständen

Lieferzonen

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

→ Umsetzung als  
Verkehrsversuch möglich

# Verkehrsraumgestaltung Hauptstraßen und Knotenpunkte (Auswahl)



## Brückenstraße / ZOB

### Umgestaltung und Anpassung Verkehrsregime

Fahrbahnhaltestellen für Durchmesserlinien (gem. ÖPNV-Konzept)

ÖPNV-Beschleunigung

Redimensionierung der Kfz-Flächen

# Verkehrsraumgestaltung Hauptstraßen und Knotenpunkte (Auswahl)



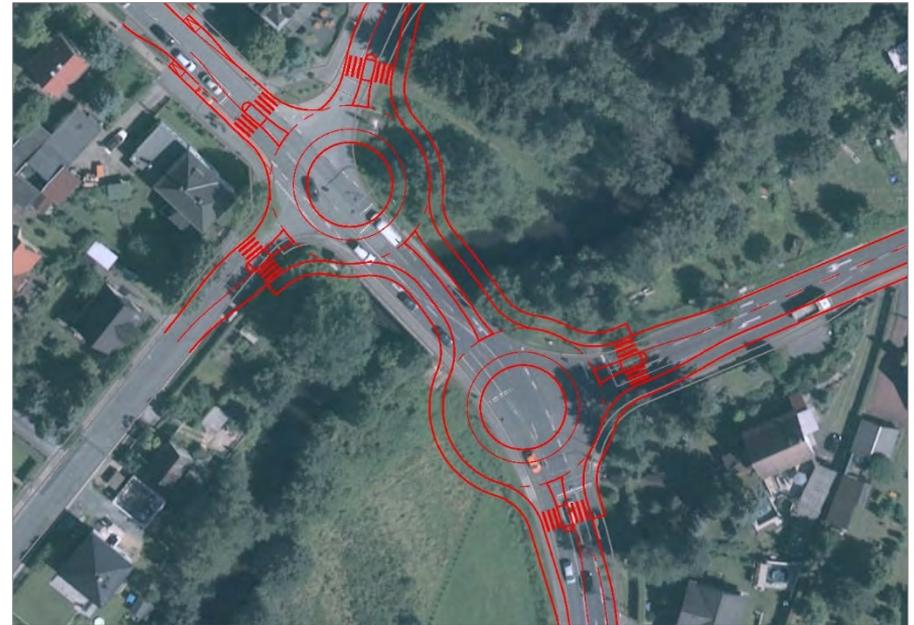
## Lösungsansätze mit Kreisverkehr:

### 1. Lindenallee / Kastanienallee

durchgehende Radrouten mit sicherer Querungsstelle,  
Geschwindigkeitsreduktion

### 2. Äußere Pillnitzer / Radeberger / Basteistr.

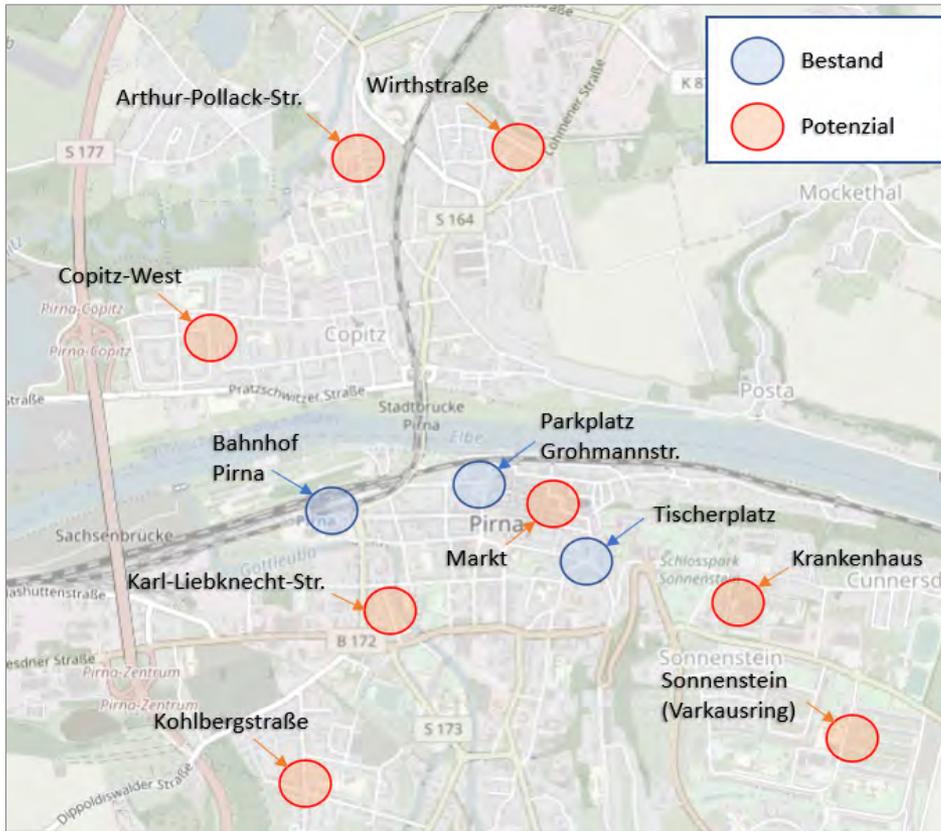
Erhöhung der Leistungsfähigkeit,  
sichere Radverkehrsführung  
(Parallelplanung)



# Sharing-Angebote und E-Mobilität

## ■ Car-Sharing

- Potenziale:  
(Siedlungsstruktur, Nutzungen, Zugang)

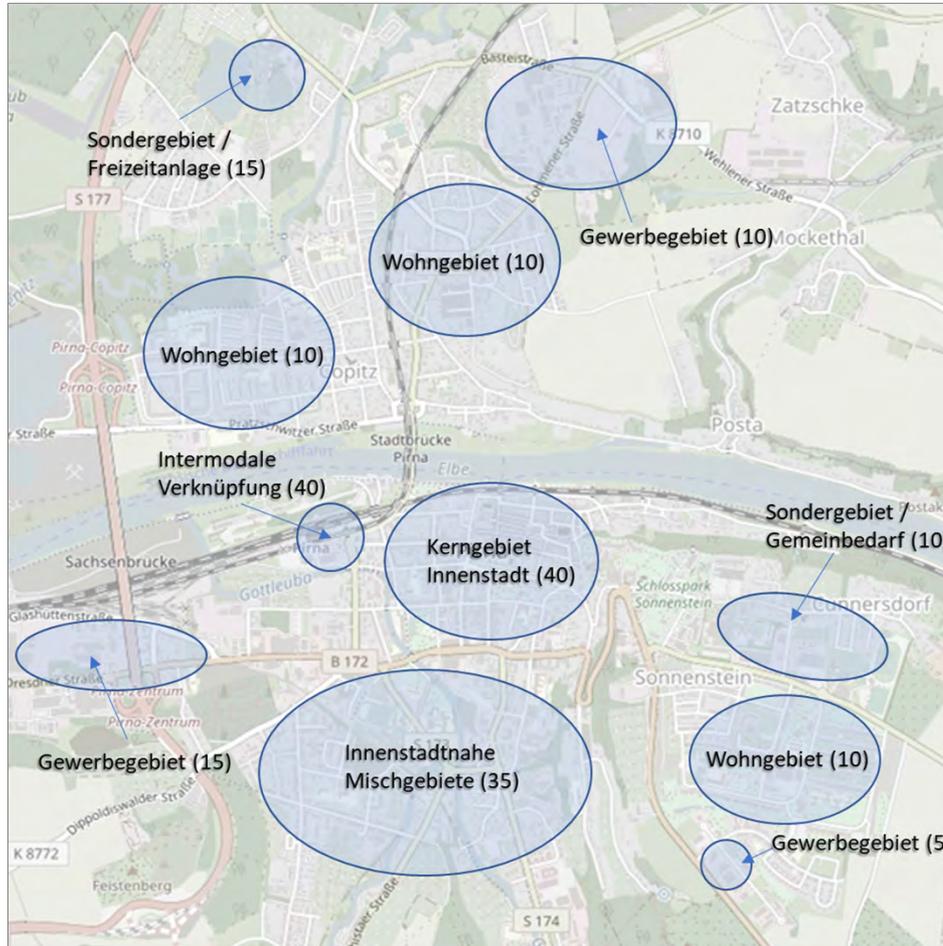


## ■ flankierende Maßnahmen:

- reservierte Carsharing-Parkstände im öffentlichen Straßenraum (Car-Sharing-Gesetz)
- Kooperation der Stadtverwaltung mit Carsharing-Anbietern (besteht bereits ✓)
- ggf. weitere Kooperationen (z.B. Wohngenossenschaften)
- Tarifliche und örtliche Verknüpfung mit dem ÖPNV (z.B. Sonderkonditionen für ABO-Kunden des ÖPNV, Mobilitätsstationen)

# Sharing-Angebote und E-Mobilität

## ■ E-Mobilität – Schwerpunkt Ladeinfrastruktur (Ausbaupotenzial)



### Basis:

- Zielszenario der Bundesregierung „Masterplan Ladeinfrastruktur“
- EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014)
- VEP-Bedarfsabschätzung nach Siedlungsstruktur/Nutzungen

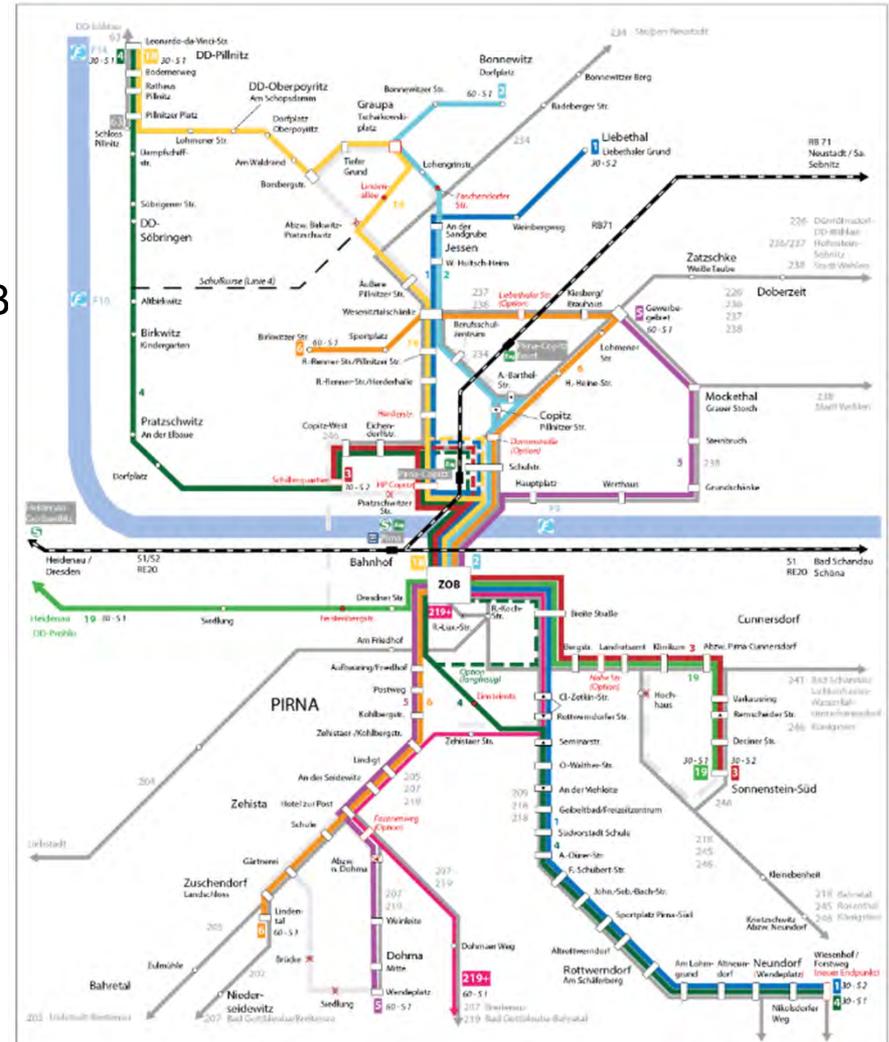
### Entwicklung:

- derzeit (noch) geringe Bedeutung, aber starke Zunahme zu erwarten
- Einfluss der Stadt begrenzt auf öffentliche Ladeinfrastruktur

# ÖPNV-Konzept

- im Dez. 2020 abgeschlossen
- **Schwerpunkte:**
  - konsequenter Taktfahrplan
  - Ausrichtung auf S-Bahn
  - „Anschlussstreifen“ am Bhf./ZOB
  - mehr Durchmesserlinien
  - einheitliche Linienführungen ↔
  - Ausdehnung/Vereinheitlichung der Betriebszeiten
- **Einfluss auf VEP:**
  - Knotengestaltung
  - Haltestelleninfrastruktur
  - Bus-Beschleunigung an LSA

Umsetzung derzeit nicht möglich.  
(Finanzierung)



## Weiteres Vorgehen, Ausblick

---

- Beschlussvorlage VEP-Konkretisierung für Stadtrat  
(nach den Sommerferien)
- Umsetzung der Teilkonzepte:
  - Ausbau Radinfrastruktur (laufend)
    - Prüfung Einbahnstraßen (erfolgt, Umsetzung ab 2023)
    - Bahntrasse Gottleuba (Planung ausgelöst)
    - RSV Pirna – Dresden (Vorstudie gestartet)
  - Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt
    - neue Verkehrsregimes – z.B. Gartenstraße als Verkehrsversuch
  - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Hauptstraßen – v.a. B172 alt  
→ **Zeit bis zur Freigabe der Südumfahrung nutzen!**
- Monitoring und Evaluation
  - künftige Ergebnisse SrV 2023 / 2028 / ...
  - regelmäßige Beurteilung des Umsetzungsstandes von Teilkonzepten  
(z.B. Maßnahmenpaket Radinfrastruktur)
  - Verkehrszählungen, begleitende Verkehrsbeobachtungen
  - Befragung der Bevölkerung