

Auswertung der Bürgerbefragung zum Radwegenetz in Pirna

Pirna, Februar 2000

Teilnehmer der Befragung

An der im Herbst 1999 durchgeführten Befragung zum Thema Radwege in Pirna beteiligten sich insgesamt 575 BürgerInnen, auswertbar waren 562 Fragebögen.

Die Altersstruktur der ausgewerteten Befragungen stellt sich wie folgt dar:

Geburtsjahr	Männlich	Weiblich	keine Angabe
bis 1920	1	0	0
1921 bis 1930	5	2	0
1931 bis 1940	13	8	0
1941 bis 1950	15	33	0
1951 bis 1960	30	30	0
1961 bis 1970	24	31	0
1971 bis 1980	26	24	0
1981 bis 1990	164	127	1
ab 1990	1	0	0
ohne Altersangabe			24

Der hohe Anteil an den Geburtsjahrgängen 1981 bis 1990 ergibt sich aus der Teilnahme der Gauß-, Goethe- und Haußner-Schule sowie des Fetscher-Gymnasiums.

wesentliche Ergebnisse der Befragung

Hauptziele der RadfahrerInnen sind:

- die Altstadt von Pirna (Einkaufen, Arbeiten, Behörden),
- Schulen und Gymnasien im Stadtgebiet,
- Der Bahnhof Pirna als Umsteigepunkt zur S-Bahn.

Der Großteil der befragten BürgerInnen befürworten eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr, teilweise mit örtlichen und zeitlichen Einschränkungen.

Zur Öffnung von Einbahnstraßen entgegengesetzt der vorgeschriebenen Fahrtrichtung differieren die Meinungen in Abhängigkeit vom Alter. Hervorzuheben ist, daß gerade die bis 20-jährigen dies zum größeren Teil ablehnen.

Erwartungsgemäß nehmen ältere BürgerInnen auch längere Strecken in Kauf, wenn dadurch sicherer Radwege genutzt werden können. Bei den bis zu 60-jährigen hält sich die Bevorzugung des kürzesten oder des sichersten Weges nahezu die Waage.

Der Großteil der Befragten im Alter ab 20 Jahre würde für Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes auch Einschränkungen im Parkplatzangebot hinnehmen. Sogar 2/3 der Befragten, die sowohl Führerschein als auch PKW besitzen, befürworten dies.

Die verschiedenen Möglichkeiten, den Radverkehr durch die Stadt zu führen, werden in nachfolgend aufgeführter Reihenfolge bevorzugt:

Radwegführung/-ausbildung	in Pirna vorhanden
separater Weg abseits der Straßenführung	- weitgehender Verlauf des Elbradweg
separater Radweg, durch Hochbord von der Straße getrennt	- ehemals Breite Straße, Dresdner Straße
Radfahrstreifen durch Markierung auf der Fahrbahn hervorgehoben	- Rudolf-Renner-Straße - Rottwerndorfer Straße (teilweise)
kombinierter Geh- und Radweg	- Maxim-Gorki-Straße

Prinzipiell sollten **separate Wege oder Radfahrstraßen** den Vorrang erhalten, da bei dieser Radverkehrführung der Radfahrer trotz zügiger Fahrweise sicher längere Wege zurücklegen kann und potentielle Konflikte mit dem Auto- und Fußgängerverkehr weitestgehend ausgeschlossen werden. Diese Wege sind in Pirna jedoch aus Platz- und Kostengründen nur in ausgewählten, stark von RadfahrerInnen frequentierten Abschnitten, sinnvoll. Als Beispiele wären der im B-Plan-Entwurf bereits vorbereitete, aber bisher nicht weiter verfolgte Weg am Gottleuba-Ufer zwischen der ARAL-Tankstelle und Königsteiner Straße verlaufende Weg (mit Unterquerung der B172 an der bereits dafür vorbereiteten Gottleuba-Brücke und Verteilung des Radverkehrs über den Thälmann-Park; vergl. auch Haupttrasse Nord-Süd) zu nennen. Die von der Stadt Pirna angedachte Nutzung stillgelegter Bahntrassen würde eine Anbindung der südlichen Wohngebiete (Zehista, Zuschendorf, Südvorstadt, Rottwerndorf, Neundorf) über solche Wege ermöglichen.

Durch **Hochbord von der Straße abgetrennte Radwege** sind nur in Ausnahmefällen in den Bereichen anzuwenden, wo der Radverkehr über längere Strecken entlang vielbefahrener Straßen geführt werden muss. Wichtig ist hier, wie beim kombinierten Geh- und Radweg, dass eine möglichst durchgängige Führung erreicht wird und möglichst wenige Ein- und Ausfahrten aus Grundstücken über den Radweg geführt werden.

Der vom Straßenbelag **durch Markierung abgetrennte Radweg** (Markierung in rot, mit Sperrlinie zur Fahrbahn) ist nur sinnvoll anzuwenden, wenn er auch hier über größere Strecken durchgehend geführt werden kann und die verbleibende Fahrbahnbreite für den motorisierten Verkehr ausreichend ist (Negativ-Beispiel: Rottwerndorfer Straße in Höhe der Heinrich-Heine-Schule). Der Vorteil der Radwege auf Straßenniveau liegt darin, dass der Radfahrer nahezu gleichberechtigt zum PKW- und LKW-Verkehr die Fahrbahn nutzt. Die Gefahr des „Übersehenwerdens“ an Kreuzungen oder Ein- und Ausfahrten ist daher wesentlich geringer. Von Kindern und auch älteren FahrradfahrerInnen wird diese Radwegvariante jedoch wegen der räumlichen Nähe zum PKW- / LKW-Verkehr als relativ unsicher eingeschätzt.

Als derzeit sicherheitsrelevant kritische Bereiche mit hoher Radfrequentierung werden in Pirna benannt:

Straße	Lösungsansatz
alte Elbebrücke	<ul style="list-style-type: none"> • Anforderungsampelschaltung für Radfahrer als tatsächliche Anforderungsampel schalten
B 172 / Königsteiner Straße	<ul style="list-style-type: none"> • zwischen Ortseingang und Feldschlösschenkreuzung ⇒ Geh- und Radweg straßenbegleitend • Querungshilfe am jetzigen Ausbauende in Richtung Dresden notwendig • beidseitig straßenbegleitende Radwege oder Radstreifen entlang der Königsteiner Straße, gemeinsame Nutzung mit Fußgängern ist hier wegen hoher Frequentierung durch beide Nutzer ungünstig • Schaffung einer Querungsmöglichkeit im Bereich Ausfahrt EXTRA-Markt • kreuzungsfreie Querung der B 172 mit der Radwege-Nord-Süd-Trasse unter der dafür bereits vorbereiteten Gottleuba-Brücke
Breite Straße	<ul style="list-style-type: none"> • beidseitig straßenbegleitende Radwege oder Radstreifen, jedoch keine gemeinsame Nutzung mit Fußgängern
Clara-Zetkin-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Führung über Nord-Süd-Trasse am Gottleuba-Ufer
Gartenstraße	<ul style="list-style-type: none"> • nach Neubau des Busbahnhofes Nutzung der südlichen Fahrbahnhälfte für Radweg in beide Richtungen • Begrenzung des Durchgangsverkehrs
Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Fahrbahnbreiten zu Gunsten von anzulegenden Radwegen
Rottwerndorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • für RadfahrerInnen mit Quelle/Ziel Rottwerndorfer Straße ⇒ weiterer Ausbau wie begonnen • für Zufahrende aus Rottwerndorf und Neundorf ⇒ Ausbau der aufgelassenen Bahnstrecke
Schandauer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Befahren des Hausberges in beiden Richtungen auf eigene Gefahr erlauben bzw. neue Trasse über Caspar-David-Friedrich-Höhe anlegen
Struppener Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Anlegen eines Radweges in den Grün-/Brachflächen südlich der Struppener Straße mit räumlichen Abstand zur Straße, perspektivisch separate Weiterführung in Richtung Struppen/Thürmsdorf, Thürmsdorf

Am häufigsten wurden **fehlende Fahrradabstellanlagen** an folgenden Stellen benannt:

- Bahnhof/Busbahnhof
- Altstadt, insbesondere vor den Geschäften
- Schulen
- Behörden, speziell Arbeitsamt, Landratsamt

Mehrfach wurde auf **folgende kritischen Bereiche, Gefahrstellen** hingewiesen:

Bereich / Gefahrstelle	Lösungsansatz
Brückenabfahrt Copitz	bauliche Veränderung, die für den Straßenverkehr nur ein langsames Abbiegen in Richtung Posta ermöglicht
Elbparkplatz/Elbradweg	Trennung von Parkplatz und Elberadweg, Radweg am Elbufer führen, dies ist jedoch kaum ohne Verlust von Parkplätzen zu realisieren
Elbradweg in Posta	bei wachsendem Radverkehrsaufkommen Verbreiterung der Straße, gemeinsame Belegung bei konsequenter Sperrung für PKW-Durchreise-Verkehr sinnvoll
Brückenabfahrt Neue Elbe-Brücke in Copitz	bis Rückbau Kiesstraße Aufstellen einer Bedarfsampel, Minimallösung: Beschilderung und Geschwindigkeitsreduzierung, mit Rückbau Kiesstraße direkte, kreuzungsfreie Anbindung ans Wohngebiet, Umlegung Umlegen der Wohngebietszufahrt von der Kiesstraße südlich der Radwegquerung
Querung Schandauer Straße in Höhe Seminarstraße	nach Neubau der Ortsumfahrung Reduzierung des Verkehrs auf der alten B172, Einkürzen der Linksabbiegespur, Anlegen einer Mittelinsel als Querungshilfe
Anbindung von Birkwitz-Pratzschwitz	Lückenschluß des Elberadweges zwischen Posta und Pratzschwitz mit Führung über die Elbauen