

Stellungnahme der Lokalen Agenda 21 zur

## Radverkehrskonzeption der Stadt Pirna

vorliegend im Entwurf des IB Karsch vom April 2008

Das uns vorgelegte Konzept fasst übersichtlich und prägnant die Situation der in Pirna vorhandenen Radstrecken zusammen und gibt einen umfassenden Überblick über künftig noch zu leistende Planungen und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes.

Dem Fahrrad kommt im Kurzstreckenbereich eine zunehmende Bedeutung im Rahmen der Nahmobilität zu. Ein gezielter Ausbau verspricht zudem positive wirtschaftliche Auswirkungen z.B. im Bereich des Fahrradtourismus.

Neben den Kurzstrecken steigt aber auch der überregionale Radwegeverkehr immer mehr an. Deshalb ist die Anbindung an das Radwegenetz außerhalb der Stadt von größter Bedeutung und muss in die Betrachtungen mit einbezogen werden.

Auch die ländlichen Gebiete der Stadt müssen eine lückenlose Anbindung zum Zentrum erhalten.

Unter diesen Aspekten begrüßt die Lokale Agenda die Konzeption, die ihr am 08.04.2008 durch Herrn Karsch vorgestellt wurde. Die Agenda-Mitglieder haben nach intensivem Studium in der Sitzung am 05.05.2008 in einer ersten Diskussion über das Konzept beraten. Aus der Beratung sind folgende allgemeine Anregungen hervorgegangen, die bei der Beschlussfassung und Umsetzung des Konzeptes beachtet werden müssen:

- ✚ Grundsätzliches Ziel des Radverkehrskonzeptes muss sein, das Radverkehrspotenzial sowohl für Alltagsrouten als auch für den Freizeitbereich bei einer gleichzeitigen Optimierung der Sicherheit so weit als möglich auszuschöpfen.
- ✚ Der Stadtrat soll, z.B. in Form eines Grundsatzbeschlusses, ein deutliches Votum für eine fahrradfreundliche Stadt geben und so die Durchsetzung der Fahrradfreundlichkeit als ganzheitliche Aufgabe festlegen.
- ✚ Künftig muss beim Ausbau von Wegen und Straßen ein besonderes Augenmerk auf die Fahrradfreundlichkeit gelegt werden. Abgesenkte Bordsteine, die Wegereinigung, eine klare und verständliche Kennzeichnung und Ausschilderung von Radwegen<sup>1</sup>, die Durchsetzung des Verbotes des Parkens auf Radwegen, fahrradfreundliche Regelungen in Einbahnstraßen, Berücksichtigung der Radfahrenden bei Einrichtung von Baustellen

---

<sup>1</sup> Der Verbesserungsbedarf zur Ausschilderung von Radwegen gilt gleichermaßen für Wanderwege.

und die Verbesserung von Abstellanlagen stellen grundlegende Bausteine auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune dar.<sup>2</sup>

- ✚ Bei der Anlage neuer Radwege dürfen Fehler, wie z.B. beim Ausbau des Radweges entlang der Zehistaer Straße (fahrradunfreundliche Wegeabsenkungen an Ausfahrten) nicht wiederholt werden. Sollte sich eine dichte Abfolge von Bordabsenkungen an Ausfahrten nicht vermeiden lassen, ist evtl. ein auf der Fahrbahn markierter Radstreifen vorzuziehen.
- ✚ Bei der Gestaltung des Radwegenetzes muss die touristische Nutzung immer auch im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit von Orten für Naherholung/Freizeitaktivitäten sowie mit den Arbeits- und Schulwegen der Pirnaer Bevölkerung gesehen werden. Dem Ausbau und der Schließung noch vorhandener Lücken im innerstädtischen Hauptradwegenetz muss erhöhte Priorität beigemessen werden. Dabei müssen vorrangig die Lebens-, Arbeits- und Freizeitschwerpunkte der Stadt untereinander vernetzt werden.
- ✚ Generell müssen Verbindungen zu überregionalen Radwegen und überregionalen Radwegziele klar und eindeutig ausgeschildert werden. Es muss geprüft werden, inwieweit innerhalb des Stadtgebietes touristische Radrunden ausgeschildert werden, um analog zum innerstädtischen Stadtrundgang auch eine Stadtrundfahrt unter Einbindung/Erschließung randstädtischer Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen (Landschloss Zuschendorf, Richard-Wagner-Museum etc.) zu ermöglichen.
- ✚ Die Gestaltung des Radwegenetzes wird von der LA 21 als fortlaufender Prozess aufgefasst. Wir empfehlen deshalb die Umbenennung des Konzeptes in „Radverkehrsentwicklungskonzept“.
- ✚ Um die aktuelle Fortschreibung des Konzeptes zu garantieren wird vorgeschlagen, einen 1. Pirnaer Radtisch zu gründen, der jährlich die erforderlichen Maßnahmen berät. Mitglieder sollten neben der Verwaltung, Vertretungen der Tourismusbranche und dem Stadtrat unbedingt Fahrrad fahrende mit unterschiedlichsten Anforderungen sein.
- ✚ Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit müssen stärker in die Öffentlichkeit gebracht werden. Dazu müssen sowohl das Konzept (in der beschlossenen Endfassung) als auch die umgesetzten Maßnahmen entsprechend z.B. über die Homepage der Stadt sowie Pressemeldungen präsentiert werden.
- ✚ Mit Sorge wird die Abnahme der Fördermittel in den einzelnen Planungsjahren gesehen. Es ist nur zu hoffen, dass dies durch entsprechende Förderprogramme ausgeglichen werden kann.

Die vom IB Karsch vorgelegte Prioritätenliste stellt eine gute Diskussionsgrundlage zur Gestaltung des Radwegenetzes dar. Es muss darauf geachtet werden, dass bei der Festlegung der Prioritäten nicht nur rein planerische Gesichtspunkte im Vordergrund stehen, sondern auch Aspekte der Stadtentwicklung bei der Abwägung zum Tragen kommen.

---

<sup>2</sup> Einen informativen Einblick über die Breite möglicher Maßnahmen enthält das Radverkehrskonzept der Stadt Münster (<http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr-konzept2010.html>).

Die LA 21 schlägt in Bezug auf konkrete Maßnahmen folgende Ergänzungen zum vorgelegten Konzept vor:

Der Ausbau einer Radverbindung im Gottliebatal wird als wichtig angesehen. Insofern begrüßt die Lokale Agenda die hohe Einstufung der entsprechenden Vorhaben in der vorgelegten Prioritätenliste. Bei der Gestaltung des Radweges 52 muss weiterhin auf eine Umnutzung der alten Bahntrasse im Gottliebatal hingewirkt werden.

- ✚ Analog der rechtselbisch vorhandenen Radwege, die nicht nur ins Zentrum führen, sondern auch die Stadtrandlagen untereinander verbinden, müssen auch linkselbisch Radverbindungen zwischen den Stadtrandlagen Zehista/Zuschendorf – Rottwerndorf/Neundorf und Krietzschwitz/Sonnenstein konzipiert und ausgeschildert werden. So müssen z.B. die Radwege 52 und 53 über den Schlegelweg verbunden werden.
- ✚ Der Radweg nach Struppen muss vorrangig über das ehem. Ströma-Gelände und die Ortslage Cunnersdorf (Radweg 61) geführt und ausgeschildert werden.
- ✚ Im Innenstadtbereich muss der Wirtschafts- bzw. Anliegerweg entlang der Külzstraße (Radweg 58) und Grohmannstraße (derzeit Fußweg) zur Radnutzung freigegeben werden.
- ✚ Um die Verbindung zwischen Altstadt und Sonnenstein am Radweg 16 (Hausberg) nicht abrupt zu unterbrechen ist die Beschilderung am oberen Teil des Hausberges in Richtung Innenstadt wie folgt zu ändern: „Fahrradfahrer bitte absteigen“
- ✚ Nach Fertigstellung des Q 1 ist innerhalb der Altstadt die von der Agenda vorgeschlagene Altstadttroute (Elbradweg – Carolabad – Klosterstraße – Grohmannstraße – Markt- Lange Straße – Steinplatz – Plan- Ziegelstraße – Am Wasserwerk – Elbradweg zu realisieren. Mit dieser Wegführung kann einerseits der Elbradweg (mit der Engstelle am Elbschlösschen) entlastet und die Innenstadt radtouristisch besser erschlossen werden.
- ✚ Aus Sicht der LA 21 wird vom Elbradweg (Radweg 12) aus immer noch zu wenig auf die sich für den Radfahrer durch den Bahndamm nicht sichtbare Altstadt mit ihren Sehenswürdigkeiten und Einkaufsmöglichkeiten hingewiesen. Am radtouristisch bedeutsamsten Radweg ist es unumgänglich, zwischen dem Carolabad und der letzten Bahnunterführung Am Wasserwerk (Straße nach Obervogelgesang) an jedem Abzweig und jeder Bahnunterführung durch entsprechende Ausschilderung und auffällige Werbung auf die Pirnaer Innenstadt hinzuweisen. Ebenso wie eine ordentliche Ausschilderung der Rad- und Wanderwege muss auch gezielte Werbung für unsere Stadt Selbstverständlichkeit sein.
- ✚ Als großes Manko wird das Fehlen einer Fuß- und Radwegverbindung im Bereich des Berufsschulzentrums angesehen. Gerade in dem von Jugendlichen stark frequentierten Bereich fehlt auf der Pillnitzer Straße eine entsprechende Anlage zwischen der Basteistraße/Rudolf-Renner-Straße und der Albert-Barthel-Straße (Fortführung des Radweg 31 zum Radweg 30). Die Schaffung eines Fuß- und Radweges muss in diesem Bereich eine hohe Priorität erhalten.
- ✚ Der Kreuzungsbereich Äußere Pillnitzer Straße mit Abzweig nach Birkwitz bzw. Graupa ist total fahrradunfreundlich gestaltet. Der Radweg entgegen der Fahrtrichtung endet abrupt. Eine fahrradfreundliche Lösung ist zwingend erforderlich.

Die aufgeführten Punkte sind Ergebnis einer ersten Diskussion über das vorliegende Konzept.

Die Mitglieder der Lokalen Agenda sind jederzeit bereit, ihre Ideen und Anregungen sowohl gegenüber dem Ingenieurbüro Karsch als auch gegenüber den zuständigen Bearbeitern der Stadtverwaltung nochmals vertieft in Gesprächen darzulegen.

Nach dem derzeitigen Stand ist aus unserer Sicht eine erneute Konsultationsrunde mit dem IB Karsch erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Klieber  
Lokale Agenda 21

Weber  
Lokale Agenda 21

C: Oberbürgermeister, Herrn Markus Ulbig  
Fraktionsvorsitzenden, Herrn Peter Hanke  
Fraktionsvorsitzenden, Herrn Tilo Kloß  
Fraktionsvorsitzenden, Herrn Fritz Rösler  
Fraktionsvorsitzenden, Herrn Prof. Dr. Peter Schwerg  
Ingenieurbüro Ulrich Karsch  
Vorsitzenden Agendabeirat, Herrn Ulrich Kimmel  
Mitglied im Agendabeirat, Herrn Stadtrat Claus- Dieter Hampel  
Fachgebietsleiter, Herrn Steffen Möhrs  
Fachgebietsleiter, Herrn Matthias Richter  
Mitglieder Lokale Agenda 21