

Der Oberbürgermeister



Sächsisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Projektgruppe Landesverkehrsplan
Wilhelm-Buck-Str. 2
01097 Dresden

Plauen, 25.03.2019

Entwurf Landesverkehrsplan 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des Landesverkehrsplans gibt die Stadt Plauen folgende Stellungnahme ab:

Die Stellungnahme kann durch die nachträgliche Befassung in den Gremien der Stadt Plauen noch Änderungen erfahren, über die ich Sie in Kenntnis setze.

2. Leitbild

Dem Leitbild wird zugestimmt. Folgende Aussagen werden begrüßt:

...wird der Fokus auf den lange vernachlässigten ländlichen Raum gelegt."

Eine Minderung der Verkehrslärmbelastung wird angestrebt, um die Lebensqualität der Betroffenen nachhaltig zu erhöhen. (Leitbild 4)

Der Freistaat Sachsen unterstützt den Fuß- und Radverkehr als Teil einer integrierten Mobilitätspolitik, die die Rahmenbedingungen für Nahmobilität verbessert. Fußverkehr garantiert Mobilität - immer und überall.

P in der Innenstadt
City-Parkhaus Klosterstraße / Oberer Steinweg
  1. Herrenstraße (Archivlichthof) und
2. Marktstraße (Behinderten- und Seniorenbetreuung)

Besucheradresse: Rathaus
Unterer Graben 1
08523 Plauen
Telefon: +49 3741 291-0
Telefax: +49 3741 291-1109
Internet: www.plauen.de
E-Mail *: poststelle@plauen.de

3. Bestandsaufnahme

3.2 Schienenverkehre

Das sächsische Eisenbahnnetz ist nicht in den Korridor Nordsee-Ostsee eingebunden.

Für den SGV ist die Entwicklung der Zugangsstellen darzustellen.

Die Aussage ist, wie unterstrichen, zu ergänzen:

„Das Netz der überregionalen Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Sachsen dient der Verbindung der sächsischen Oberzentren untereinander und mit benachbarten Oberzentren in anderen Bundesländern, der Verbindung des Freistaates mit den Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren Deutschlands und benachbarter Staaten.“

Die Aussage ist, wie unterstrichen, zu ergänzen:

„Das Netz der regionalen Eisenbahninfrastruktur dient insbesondere der Anbindung der Mittelzentren an die Oberzentren sowie der Erschließung der ländlichen Regionen (Anlage 7). Im grenznahen Raum übernehmen die regionalen Eisenbahnstrecken auch eine Verbindungsfunktion zu Nachbarstaaten.“

3.5 Öffentlicher Personenverkehr

Personenfernverkehr

Der Bahnhof Plauen wird stündlich durch einen Regionalexpress der MRB in Richtung Dresden bzw. Hof bedient. Durch die Brechung der Linie Dresden-Chemnitz-Zwickau-Plauen-Hof-Nürnberg im Jahr 2013 in Hof ist die Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr um mehr als $\frac{1}{4}$ zurückgegangen, während auf der parallelen Autobahn A 9 der Personen- und Güterverkehr stetig zunimmt.

Noch nie war eine ganze Region so vom hochwertigen überregionalen Verkehr abgeschnitten!

Die als Alternative genannten Fernbusangebote sind nicht dauerhaft gesichert. Durch Linienwegsänderungen oder bei zu geringer Nachfrage kann ein Halt/eine Linie leicht entfallen.

Finanzierung und Förderung

Das Fördervolumen von jährlich 10 Mio. € für die Beschaffung von Bussen wird als zu gering eingeschätzt.

Schienepersonennahverkehr

Durch den Rückzug der DB AG aus dem Fernverkehr müssen die entfallenen Angebote durch den SPNV ersetzt werden. Die finanziellen Mittel fehlen zur Ausgestaltung des ÖPNV.

Straßengebundener ÖPNV (ÖSPNV)

Zur Erhöhung der Attraktivität sollen die Straßenbahnnetze in den Städten Zwickau, Plauen und Görlitz während der Haupt- und Normalverkehrszeit grundsätzlich im 10-Minuten-Takt verkehren.

Im ländlichen Raum ist ein Grundangebot auch an Wochenenden und in der schulfreien Zeit vorzuhalten.

4. Verkehrsentwicklung

Die Abschätzung der Verkehrsentwicklung im Entwurf des LEP bis 2030 berücksichtigt nur die traditionellen Rahmenbedingungen (Demografie, Motorisierungsgrad, Modal-Split, prozentuale Verschiebungen zwischen den Verkehrsmitteln).

Die zu erwartende sprunghafte und z. T. umfassende Umstellung der Verkehrssysteme auf e-Mobilität in allen Bereichen (vom e-Roller bis zum schweren e-Güterverkehr), neue oder ergänzende Verkehrsangebote, Digitalisierung usw. fehlt.

4.2 Entwicklungen im Personenverkehr

Dem LVP wird lediglich eine allgemeine Verkehrsprognose zu Grunde gelegt, die zur Bewertung/Begründung von Maßnahmen nicht ausreicht.

Es fehlen Zielsetzungen, wie z. B. Erhöhung des Modal Split.

Die Prognose enthält keinerlei Szenarien zur Bewertung von Maßnahmen/Eingriffen.

4.3 Entwicklungen im Güterverkehr

Bei angenommenen Zuwächsen um 56 % im grenzüberschreitenden Schwerverkehr mit Tschechien sind Handlungen/Maßnahmen zum Gegensteuern und zur Abfederung der negativen Auswirkungen geboten.

5. Handlungsschwerpunkte

5.1 Straßeninfrastruktur

Es erfolgt keinerlei Zuordnung der Bundes- und Staatstraßen im Freistaat zu den drei im LVP gebildeten Netzklassen.

Eine Kategorisierung der Bundes- und Staatstraßen im Freistaat entsprechend der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) wird dringend vermisst. Sie bildet die Grundlage für die weitere Kategorisierung des nachgelagerten Straßennetzes durch Landkreise und Gemeinden.

Bedarfsplan Staatsstraßen

Die Ergebnisse des Bewertungsverfahrens für den Bedarfsplan der Staatsstraßen werden nur aufgezeigt, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) < 1 ist. Für alle positiv geprüften Maßnahmen wird das konkrete NKV nicht ausgewiesen. Das Bewertungsverfahren ist somit nicht transparent und nachvollziehbar.

Kommunale Straßen

Es fehlen Aussagen zur Unterstützung der Kommunen, die Baulastträger von Staatsstraßen sind.

Die Unterstützung bei der bedarfsgerechten Erhaltung von kommunalen Straßen schließt eine Förderung für notwendige Erweiterungen/Ausbau aus. Die Förderrichtlinie ist entsprechend zu formulieren.

5.2 Eisenbahninfrastruktur

Für den Freistaat Sachsen ist die Sachsen-Franken-Magistrale Dresden - Hof - Nürnberg die wichtigste Bahnverbindung von Südwestsachsen nach Bayern und Baden-Württemberg. Zwischen diesen Räumen bestehen besonders intensive Verkehrsverflechtungen.

Entsprechend wird das Ziel: *„Eine optimale Erreichbarkeit Sachsens aus anderen Regionen Deutschlands und Europas...“* begrüßt.

Dazu soll u. a. die Linie Leipzig/Dresden - Chemnitz - Plauen - Hof - Nürnberg/München mit hochwertigem Fernverkehr bedient werden. Die konkrete Ausgestaltung wird im LVP jedoch nicht beschrieben.

Die aktuellen Planungen von Bahn und Bund sehen den Fernverkehr von Dresden über Hof nach Regensburg und München vor.

Der Fernverkehr von Nürnberg soll entsprechend dem Deutschland-Takt über Hof nach Leipzig geführt werden. Diese Relation wurde jedoch vom Bund bisher als massive Konkurrenz zur Neubaustrecke Nürnberg - Leipzig/Halle gewertet und nicht unterstützt.

Einen weitaus größeren Nutzen für die anliegenden Regionen ergibt die kreuzende Linienführung Nürnberg - Hof - Dresden und München - Regensburg - Hof - Leipzig. München wird über die NBS ab Nürnberg immer schneller erreicht. Zudem garantiert der Knoten ein Vielfaches an Anschlüssen im Fernverkehr im Vergleich zu Regensburg.

Gegenüber dem Bund ist deshalb die kreuzende Linienführung bei der Beteiligung zum Deutschland-Takt einzufordern.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Grundvoraussetzung für eine durchgängige Fernverkehrslinie Leipzig/Dresden - Chemnitz - Plauen - Hof - Nürnberg ist der schnellstmöglichste Lückenschluss der Elektrifizierung Hof - Marktredwitz - Nürnberg.

Die zugehörige Maßnahme läuft im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) unter der laufenden Nummer 32 mit dem Titel: „ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach / Grenze D/CZ (- Prag)“. Im LVP, Kap. 5.2. fehlt das Vorhaben! Es ist nicht gleichzusetzen mit dem Aufzählungspunkt „ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden“. Bei diesem handelt es sich um das laufende Vorhaben Nr. 13 im BSWAG.

Die jüngst erfolgte Hochstufung der sogenannten „Metropolenbahn“ Nürnberg/München-Schwandorf - Furth i. W. - Prag in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 ist ein Konkurrenzprojekt zur Elektrifizierung nach Nürnberg. Eine Verkehrsführung über Schwandorf würden für die Fahrgäste aus Sachsen eine eklatante Fahrzeitverlängerung und höhere Fahrpreise bedeuten.

Bei Elektrifizierung des Abschnitts Reichenbach - Hof ist der Freistaat sogar mit Eigenmitteln in Vorleistung gegangen. Der Freistaat muss sich deshalb mit allem Nachdruck gegenüber der Bundesregierung für eine Klarstellung der Prioritäten einsetzen: Der Lückenschluss auf der Sachsen-Franken-Magistrale hat Vorrang vor dem Ausbau der Metropolenbahn. Der Fernverkehr zwischen Dresden und Nürnberg ist auf direktem Weg zu führen.

Netz des Schienenpersonennahverkehrs

Die Aussage: „Die Barrierefreiheit im SPNV ist ein zentrales Anliegen. Die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätseinschränkungen soll ermöglicht werden.“ wird begrüßt.

Eine große Hürde für Menschen mit Behinderungen, mit Mobilitätseinschränkungen, Senioren, Mütter mit Kinderwagen etc. sind fehlende Aufzüge an vielen Stationen der Bahn. Der Freistaat soll deshalb die Nachrüstung von Aufzügen mit Mitteln des Landesinvestitionsprogramms ermöglichen, wenn andere Finanzierungsquellen, wie z. B. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), nicht genutzt werden können.

5.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Personennahverkehr

Sachsen-Takt, Deutschland-Takt

Es gelten die zuvor genannten Aussagen zum Pkt. 5.2.

Sachsen-Tarif

Die Einführung eines sachsenweiten Tarifs wird begrüßt. Jedoch ist eine große tarifliche Barriere auch die Fahrt über Ländergrenzen, wie z. B. nach Bayern. So kostet die Fahrt mit der Eisenbahn zwischen den beiden benachbarten Oberzentren Hof und Plauen (Luftlinie 26 km) 12 €.

Das ist einer der Gründe, warum die Nachfrage auf der Linie Dresden - Chemnitz - Hof hinter Plauen einbricht. Zur Überwindung ist eine Zukaufoption für die Fahrt über die Tarifgrenze hinweg erforderlich.

Schienenpersonennahverkehr

Die Steigerung der Nachfrage auf weniger stark ausgelasteten Regionalzugstrecken durch Plus- und Taktbusse als Zubringer wird begrüßt.

Bus Grundnetz aus Plusbus- und Taktbus-Linien

Die Finanzierung der zusätzlichen Plus- und Taktbusse ist in den kommenden Haushaltsperioden sicherzustellen.

Ergänzende Mobilitätsangebote

Aufgrund der höheren Entlastungswirkung ist dem stationsgebundenen CarSharing im Genehmigungsverfahren der Vorrang vor dem Free-floating CarSharing zu geben.

Überregionale ÖPNV-Angebote

Das Egronet-Ticket im Vierländerraum Bayern, Thüringen, Tschechien und Sachsen hat eine beispielhaft verbindende Funktion und ist ein Erfolgsmodell. Reisenden bietet das Mobilitätssystem 464 regionale Buslinien, 187 Stadtverkehrslinien und 42 Eisenbahnstrecken mit über 7.300 Haltestellen. Jeder kann im EgroNet-Gebiet von der Bahn auf Bus oder Straßenbahn umsteigen, muss aber nur einen einzigen Fahrschein - das EgroNet-Ticket - lösen. Heute umfasst das EgroNet-Gebiet eine Fläche von ca. 15.000 Quadratkilometern zwischen Karlovy Vary (Karlsbad), Mariánské Lázně (Marienbad), Cheb (Eger), Weiden, Hof, Zeulenroda, Gera, Plauen, Reichenbach, Zwickau, Aue und Johanngeorgenstadt. Hier leben drei Millionen Menschen. Der Erhalt des Egronet-Tickets im Vierländer-Eck Sachsen, Bayern, Thüringen und Tschechien ist dauerhaft zu sichern.

Die letzte durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen initiierte Tarifsteigerung automatischer Tarifsteigerung führt jedoch zum Nachfragerückgang. Für die Tarife sind Verkehrsunternehmen zuständig. Der Freistaat möge sich deshalb gemeinsam mit Tschechien, Bayern und Thüringen für einen dauerhaften Ausgleich zur Beibehaltung eines attraktiven Tarifmodells einsetzen.

Finanzierung und Förderung

Der Straßenbahnbetrieb in den Städten Plauen, Zwickau und Görlitz blickt auf eine lange Tradition zurück. Durch den Verlust der Kreisfreiheit fehlen den ehemals kreisfreien Städten Finanzmittel für den ÖPNV, die zuvor in den Schlüsselzuweisungen enthalten waren. Die Aufwendungen für den Straßenbahnbetrieb sind jedoch bei den Städten verblieben und steigen stetig. Insofern stellt die Fortführung des Straßenbahnbetriebs für die ehemals kreisfreien Städte einen immensen Kraftakt dar. Die ehemals kreisfreien Städte mit Straßenbahnbetrieben sind deshalb beim Erhalt der Straßenbahnsysteme verstärkt zu unterstützen.

Die Gewährleistung der Barrierefreiheit als grundsätzliche Voraussetzung für die Bewilligung von Fördermitteln des Freistaates Sachsen für Fahrzeuge und Infrastruktur ist vom Kerngedanken nachvollziehbar - jedoch zu kategorisch. Damit werden z. B. dringend und kurzfristig erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, bei denen ad hoc keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann, nicht mehr förderfähig. Da jedoch die Verkehrssicherheitsarbeit zu den wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik zählt, wird gefordert, Ausnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zuzulassen.

Zur Erreichung der gesetzlich vorgeschriebenen vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 ist die Förderung für Infrastrukturmaßnahmen, die der Herstellung der Barrierefreiheit dienen, auf 90 % zu erhöhen.

5.6 Güterverkehr

Infrastruktur des Güterverkehrs

„Um die zunehmend hohe Verkehrsbelastung auf der Straße zu reduzieren, setzt sich der Freistaat vor allem für

- die Ertüchtigung der Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und dem Schlesischen Raum durch Elektrifizierung der Strecke Dresden - Görlitz mit Verlagerungspotenzialen Straße - Schiene im Transit (Korridor der A 4 und A 14),
- die Elektrifizierung der Strecken Chemnitz - Leipzig, Gößnitz - Gera sowie Plauen - Bad Brambach (Cheb),
- die weitere konsequente Vorbereitung und Planung der Neubaustrecke (Berlin-) Dresden - Prag sowie
- die Vertiefung der Kooperation mit den Nachbarländern Tschechien und Polen bei Ausbau und Nutzung verfügbarer Infrastruktur ein.“

Die Aufzählung ist um den Punkt: „den Lückenschluss der Elektrifizierung auf den Eisenbahnstrecken zwischen Hof und Nürnberg/Regensburg“ zu ergänzen.

5.7 Radverkehr

„Der Freistaat Sachsen unterstützt auch in Zukunft die Landkreise, Städte und Kommunen, insbesondere im Rahmen der Radverkehrsförderung beim Ausbau ihrer Radverkehrsanlagen mit dem Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.“

Von den Baulastträgern werden Erleichterungen im Erlangen des Baurechts gefordert.

5.8 Fußgängerverkehr

Die Bedeutung des Fußverkehrs wurde im Entwurf LVP 2030 auch hinsichtlich der notwendigen Herstellung Barrierefreiheit und Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätseinschränkungen gut und mehrfach dargestellt. Der Zustand der Fußwege besonders in den größeren Städten zeigt erhebliche Mängel. Der Verweis auf die Förderung des kommunalen Straßenbaus (RL-KStB) und des öffentlichen Personennahverkehrs ist nicht ausreichend. Auch wenn die Planungshoheit innerorts bei den Kommunen liegt, ist der Zustand der Fußwege / Beleuchtung unbefriedigend und eine deutliche Verbesserung durch die Kommunen aus eigener Finanzkraft nicht herstellbar.

Dieser auch durch den Freistaat Sachsen anerkannten, wichtigen Verkehrsleistung wird kein Angebot des Freistaates zur Unterstützung der Kommunen beigestellt. Das Thema „Fußverkehr“ auch als Beitrag zur Lebensqualität und Wohnumfeld bleibt fast ausschließlich eine Aufgabe der Kommunen.

Es wird deshalb eine direkte Förderung des Freistaates Sachsen zur Sanierung von Fußwegen/Beleuchtung im Innenbereich der Kommunen gefordert. Dabei sollen auch Gehwege abseits von Straßen gefördert werden.

Wesentlich zur Erhöhung des Fußgängerverkehrs trägt die Steigerung der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens bei. Entsprechend wird gefordert, dass die Kosten für die Straßenbeleuchtung im Rahmen der Förderung über die RL KStB zuwendungsfähig sind.

6. Neue Entwicklungen, Konzepte und Technologien

6.2 Automatisiertes Fahren

Die Stadt Plauen möchte in einem Pilotprojekt Erfahrungen mit dem Automatisierten Fahren im ÖPNV sammeln. Dazu ist die Einrichtung von autonom fahrenden Kleinbussen als Zubringer von den eingemeindeten Ortschaften zu den Endhaltestellen der Straßenbahn geplant. Der Freistaat möge in Kooperation mit dem BMVI solche innovativen Pilotprojekte unterstützen.

6.3 Elektrokleinstfahrzeuge

Aufgrund der stark verschiedenen Geschwindigkeiten von konventionellen Fahrrädern und E-Bikes, Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeugen sind die Regelbreiten für Rad- und gemeinsame Geh-/Radwege anzupassen.

9. Schutz vor Verkehrslärm

9.1 Straßenverkehrslärm

„Die sächsische Straßenbauverwaltung führt seit 1992 Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesautobahnen sowie an stark lärmbelasteten Ortsdurchfahrten von Bundes- und Staatsstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaates Sachsen durch.“

In Sachsen sind Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Staatsstraßen und Kreisstraßen.

Die staatlichen Lärmsanierungsprogramme kommen dort also nicht zur Anwendung. Die Ergebnisse der aller fünf Jahre durchzuführenden Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen zeigen jedoch, dass insbesondere an innerstädtischen Abschnitten von Bundes- und Staatsstraßen die landesweit höchsten Lärmbetroffenheiten zu finden sind, ohne dass bislang an Staatstraßen Sanierungsprogramme umgesetzt werden konnten.

Es wird deshalb gefordert:

1. Das Lärmsanierungsprogramm des Freistaates Sachsen ist auf Staatstraßen in kommunaler Baulast auszudehnen.
2. Für Gemeinden, bei denen die überwiegende Zahl der Grenzwertüberschreitungen auf Bundes- und Staatsstraßen vorkommt, übernimmt der Freistaat Sachsen die Aufgabe der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.

Mit freundlichen Grüßen



Ralf Oberdorfer