

SPITZEN STADT PLAUEN

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Stufen II und III – Maßnahmen und Handlungskonzept

Vorabzug



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Plauen, Fortschreibung
Stufen II und III – Maßnahmen und Realisierungskonzept

Auftraggeber: Stadt Plauen
Geschäftsbereich II, Fachgebiet Stadtplanung und Umwelt
Unterer Graben 1, 08523 Plauen

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Frank Zimmermann
Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Status: Maßnahmen und Realisierungskonzept, Vorabzug

Bearbeitungsstand: 12. Mai 2022

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Herangehensweise	1
2.	Kernaussagen der verkehrlichen Leitlinien	2
3.	Handlungsfelder	4
3.1	Vorbemerkungen	4
3.2	Synoptische Maßnahmen	5
3.3	Straßennetz und Ruhender Verkehr.....	5
3.4	Öffentlicher Personenverkehr	7
3.5	Radverkehr	8
3.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	9
3.7	Multimodalität und Innovation	10
4.	Grundlagen der Handlungskonzepte.....	11
4.1	Verkehrswichtige Netze	11
4.2	Maßnahmenbewertung des VEP 2035.....	12
4.3	Entwicklungs-Szenarien	14
5.	Untersuchungen im Straßennetz	17
5.1	Vorbemerkung	17
5.2	Prognose-Nullfall	17
5.3	Prognose-Planfall 1: Entwicklung der Fußgängerzone Bahnhofstraße	18
5.4	Prognose-Planfall 2: Verkehrsberuhigung Mühlberg und Straßberger Straße	20
5.5	Prognose-Planfall 3: Gewerbeerschließungsstraße „Nord-Ost“, Verbindungsstraße West.....	22
5.6	Prognose-Planfall 4: Knotenpunkt Südinsel und Turnstraße	25
5.7	Prognose-Planfall 5: Kreisverkehr Martin-Luther-Straße/ Lessingstraße/ Reißiger Straße	27
5.8	Prognose-Zielnetz.....	29
6.	Integriertes Maßnahmenkonzept	30
6.1	Vorbemerkungen	30
6.2	Handlungskonzept synoptische Maßnahmen.....	31
6.2.1	Vorbemerkungen	31
6.2.2	Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost (Neubau).....	31
6.2.3	Umgestaltung der B 92 Pausaer Straße.....	32
6.2.4	Umgestaltung der S 297 Martin-Luther-Straße	33
6.2.5	Umgestaltung der K 7879 Straße der Deutschen Einheit/ August-Bebel-Straße.....	33
6.2.6	Nordachse Bahnhofstraße (Umgestaltung)	34
6.2.7	Fußgängerzone „Bahnhofstraße Erlebenswert“	36

6.2.8	Umgestaltung der Siegener Straße	37
6.2.9	Ausbau der Turnstraße	39
6.2.10	Bundesstraßen-Knotenpunkt „Südinsel“	40
6.2.11	Umgestaltung der B 92 Oelsnitzer Straße	41
6.3	Handlungskonzept Kfz-Verkehr	43
6.3.1	Vorbemerkungen	43
6.3.2	Klassifizierung des Verkehrsnetzes	43
6.3.3	Verkehrsberuhigung abseits des Hauptverkehrsnetzes	44
6.3.4	Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr	46
6.3.5	weitere Maßnahmen im Straßennetz	48
6.3.6	Ruhender Kfz-Verkehr	51
6.4	Handlungskonzept ÖPNV	53
6.4.1	Vorbemerkungen	53
6.4.2	Bestehende ÖPNV-Konzepte	54
6.4.3	Umsetzung des Zielszenarios aus dem Nahverkehrsplan (4. Fortschreibung von 2020)	55
6.4.4	Straßenbahn-Erschließung Neundorf	56
6.4.5	Haltestelleninfrastruktur	57
6.4.6	Sicherung der Fahrplanstabilität von Stadtbussen	60
6.4.7	Fuhrpark-Modernisierung	60
6.4.8	Machbarkeitsuntersuchungen zu autonomen Fahrzeugen im ÖPNV	62
6.5	Handlungskonzept Radverkehr	64
6.5.1	Vorbemerkungen	64
6.5.2	Fortschreibung und Beschluss eines verbindlichen Radverkehrskonzeptes	65
6.5.3	Überprüfung konkreter Anregungen im Radverkehrskonzept	66
6.5.4	Abschließbare Abstellmöglichkeiten am Oberen Bahnhof	68
6.5.5	Imagekampagne zum Radfahren	69
6.6	Handlungskonzept Fußverkehr	70
6.6.1	Vorbemerkungen	70
6.6.2	Verkehrssicherheit im Schulwegenetz	70
6.6.3	Sicherung eines durchgehenden Gehwegangebotes	71
6.6.4	Schaffung sicherer Quermöglichkeiten	73
6.6.5	Vermeidung von Gehwegparken	74
6.6.6	Fußgängerfreundliche LSA-Programme abseits der Hauptverkehrszeit	74
6.6.7	Sicherung der Nahmobilität durch ein „Netzkonzept Fußverkehr“	75
6.7	Handlungskonzept Multimodalität und Innovation	77
6.7.1	Vorbemerkungen	77
6.7.2	Konzept und Etablierung von Mobilitätspunkten	77
6.7.3	Förderungskonzept umweltfreundlichere Kfz-Mobilität	80
7.	Realisierungskonzept	81

7.1	Monitoring und Evaluierung	81
7.2	Mobilitätsmanagement.....	83
7.3	Mobilitätsverträgliche Stadtentwicklungsplanung	84
7.4	Finanzierung	85
7.5	Betrieb und Instandhaltung	87
7.6	Geltungsdauer/ Laufzeit des Verkehrsentwicklungsplanes.....	87
8.	Zusammenfassung und Ausblick	88
8.1	Zusammenfassung	88
8.1.1	Hintergrund	88
8.1.2	Maßnahmen und Realisierungskonzept	88
8.2	Ausblick.....	90

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1	Analysenetz – DTV Kfz-Verkehr, Gesamtstadt
Abbildung 1.2	Analysenetz – DTV Kfz-Verkehr, Kernstadt
Abbildung 2.1	Prognose-Nullfall – DTV Kfz-Verkehr 2035, Gesamtstadt
Abbildung 2.2	Prognose-Nullfall – Differenzplot zum Analysenetz (DTV), Gesamtstadt
Abbildung 2.3	Prognose-Nullfall – DTV Kfz-Verkehr 2035, Kernstadt
Abbildung 2.4	Prognose-Nullfall – Differenzplot zum Analysenetz (DTV), Kernstadt
Abbildung 3.1	Prognose-Planfall 1 – DTV Kfz-Verkehr 2035
Abbildung 3.2	Prognose-Planfall 1 – Differenzplot zum Prognose-Nullfall (DTV)
Abbildung 4.1	Prognose-Planfall 2 – DTV Kfz-Verkehr 2035
Abbildung 4.2	Prognose-Planfall 2 – Differenzplot zum Prognose-Nullfall (DTV)
Abbildung 5.1	Prognose-Planfall 3 – DTV Kfz-Verkehr 2035
Abbildung 5.2	Prognose-Planfall 3 – Differenzplot zum Prognose-Nullfall (DTV)
Abbildung 6.1	Prognose-Planfall 4a – DTV Kfz-Verkehr 2035
Abbildung 6.2	Prognose-Planfall 4a – Differenzplot zum Prognose-Nullfall (DTV)
Abbildung 7.1	Prognose-Planfall 4b – DTV Kfz-Verkehr 2035
Abbildung 7.2	Prognose-Planfall 4b – Differenzplot zum Prognose-Nullfall (DTV)
Abbildung 8	Prognose-Zielnetz – Übersicht Hauptverkehrsnetz
Abbildung 9.1	Prognose-Zielnetz – DTV Kfz-Verkehr 2035, Gesamtstadt
Abbildung 9.2	Prognose-Zielnetz – Differenzplot zum Prognose-Nullfall (DTV), Gesamtstadt
Abbildung 9.3	Prognose-Zielnetz – DTV Kfz-Verkehr 2035, Kernstadt
Abbildung 9.4	Prognose-Zielnetz – Differenzplot zum Prognose-Nullfall (DTV), Kernstadt
Abbildung 10	Synoptische Maßnahmen
Abbildung 11	Maßnahmen im Kfz-Verkehr
Abbildung 12	Maßnahmen im ÖPNV
Abbildung 13	Maßnahmen im Radverkehr
Abbildung 14	Maßnahmen im Fußverkehr

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Zusammenstellung der Maßnahmen
----------	--------------------------------

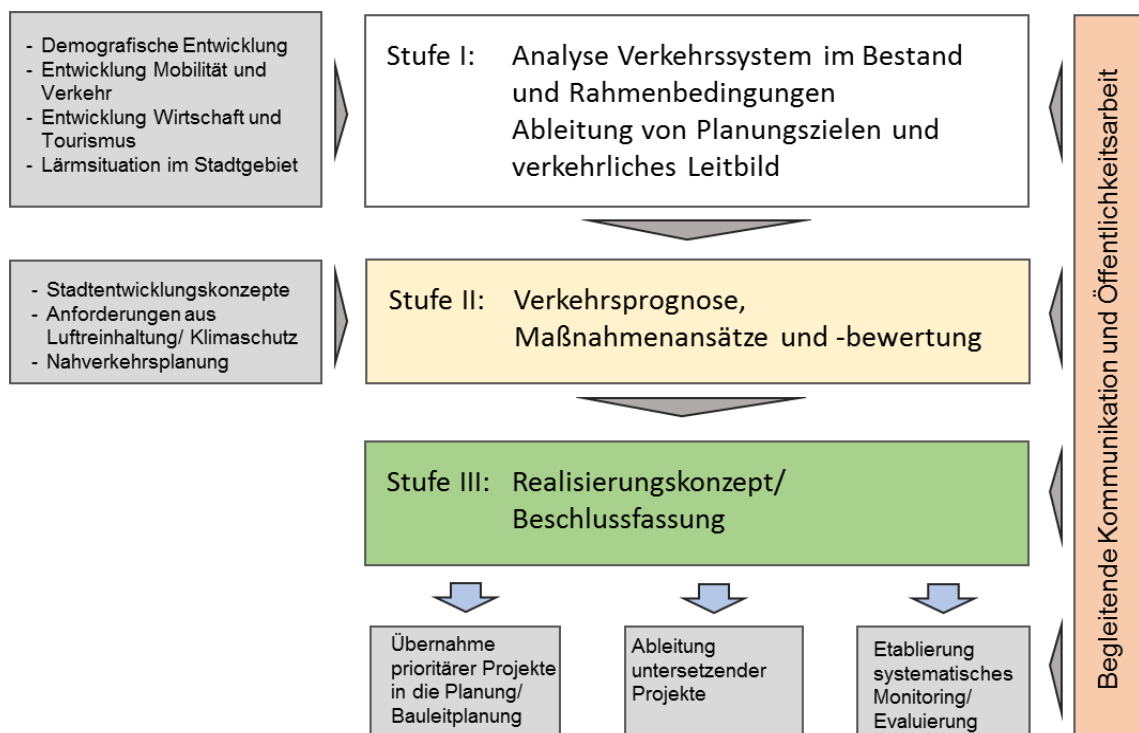
Abkürzungsverzeichnis

DLB	Die Länderbahn GmbH, ehem. Vogtlandbahn
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h, Montag bis Sonntag
DV	Durchgangsverkehr
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
InSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KP	Knotenpunkt
LAP	Lärmaktionsplan
LASuV	Sächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PF	Planfall
POB	Plauener Omnibusbetrieb GmbH
PSB	Plauener Straßenbahn GmbH
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RVK	Radverkehrskonzept
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (Regionalzüge)
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SV	Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t)
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VGv	Verkehrsgesellschaft Vogtland mbH
VVV	Verkehrsverbund Vogtland GmbH
ZVV	Zweckverband ÖPNV Vogtland

1. Grundlagen und Herangehensweise

Mit der Beauftragung einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 2007 hat sich die Stadt Plauen entschlossen, das zentrale Dokument zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems neuen Rahmenbedingungen und Anforderungen anzupassen. In diesem Zusammenhang sollen auch Grundlagen für das in Erarbeitung befindliche Radverkehrskonzept gelegt werden. Mit den bestehenden Konzepten zum ruhenden Verkehr, zur Lärmaktionsplanung und zum Nahverkehr wird die Verkehrsplanung der Stadt Plauen auf ein aktualisiertes strategisches Fundament gestellt.

Im Jahr 2020 wurden die umfangreichen Analysen zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beendet. Darüber hinaus wurde in Stufe I der Verkehrsentwicklungsplanung ein verkehrliches Leitbild erstellt und im März 2021 durch den Stadtrat Plaunens beschlossen. In Stufe II werden Strategien sowie Maßnahmenvorschläge entwickelt und in Handlungskonzepte überführt. Im Realisierungskonzept (Stufe III) wird eine Prioritätenreihung der Maßnahmen erarbeitet. Essentieller Bestandteil zur Fertigstellung und zum Beschluss im Stadtrat ist eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit zum Konzeptentwurf und die Abwägung aller dabei erbrachten Hinweise.



Grafik 1: Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung

Das vorliegende Dokument enthält die Verkehrsstrategie, welche generelle Handlungsweisen und Leitsätze der Verkehrsplanung in Plauen beschreibt. Unter der Maßgabe sich nicht wesentlich verändernder Zielstellungen können diese Ansätze durchaus auch über den Prognosehorizont 2035 des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes hinaus Bestand haben. Die Verkehrsstrategie für Plauen enthält daher vor allem:

- Strategien und Ansätze zur Weiterentwicklung von fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr
- Strategien und Ansätze zur Förderung des Umweltverbundes von Fuß-, Rad- sowie öffentlichem Personenverkehr
- Anforderungen an Fortschreibungen und Vertiefung von den VEP ergänzenden Konzepten
- Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Wichtige Prinzipien des Verwaltungshandelns
- Ansätze für Monitoring und Evaluation des VEP

In den Handlungskonzepten werden konzeptionelle und umsetzungsorientierte Maßnahmen beschrieben. Zur besseren Übersichtlichkeit sind sie nach Handlungsfeldern unterteilt. Wechselwirkungen der Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern werden jeweils beschrieben, sodass der integrierte Ansatz des Verkehrsentwicklungsplans deutlich wird.

Der Verkehrsstrategie und dem Integrierten Maßnahmenkonzept liegt eine Strukturdatenprognose zugrunde, die von einem leichten Bevölkerungsverlust in Plauen bis 2035 ausgeht. In den zentralen Bereichen des Stadtgebietes wird jedoch aufgrund von Reurbanisierungstendenzen von gleichbleibenden bis leicht wachsenden Einwohnerzahlen ausgegangen.

2. Kernaussagen der verkehrlichen Leitlinien

Im Rahmen der Fortschreibung des VEP für Plauen wurden verkehrliche Leitlinien erarbeitet und als Grundlage der Maßnahmenentwicklung festgelegt¹. Die Leitlinien greifen dabei die bereits bestehenden und etablierten Zielstellungen des InSEK auf und haben diese entsprechend der aktuellen Randbedingungen aktualisiert und erweitert. Die Verkehrsentwicklungsplanung soll sich stets als ein Teil der Stadtentwicklung verstehen, für die das InSEK die strategische Grundlage ist.

Verkehrliche Leitlinien dienen dazu, grundsätzliche Handlungsrichtungen unter den konkreten Bedingungen Plauens auf handhabbare Ziele und Prämissen herunterzubrechen. Durch diesen Schritt wird es möglich, die noch zu entwickelnden Konzepte und Maßnahmen hinsichtlich ihrer

¹ Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2020 – Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung, Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Dresden, Februar 2021

Konformität mit den Zielen der Stadtentwicklung zu prüfen und die zu erwartenden Diskussionen in Öffentlichkeit und Kommunalpolitik immer wieder an den Zielen auszurichten.

Die folgenden Ziele bilden die Grundlage der verkehrlichen Leitlinien für den VEP Plauen:

- **Hauptziel 1:** Optimierung verkehrlicher Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung bezüglich Wohnqualität, Wirtschaft, Tourismus und Kultur
 - Ziel 1.1: Verbesserung der überörtlichen Erreichbarkeit im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr entsprechend der oberzentralen Funktion Plauens
 - Ziel 1.2: Gewährleistung der Erreichbarkeit von Innenstadt & Stadtteilen im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr (Umweltverbund und Straßennetz)
- **Hauptziel 2:** Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen sowie der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr
 - Ziel 2.1: Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit
 - Ziel 2.2: Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr
- **Hauptziel 3:** Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems sowie Reduktion der negativen Wirkungen
 - Ziel 3.1: Weitere Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs
 - Ziel 3.2: Förderung des Fußverkehrs
 - Ziel 3.3: Besondere Förderung des Radverkehrs
 - Ziel 3.4: Hohe Qualität der öffentlichen Räume
 - Ziel 3.5: Einbeziehung der Ziele von Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung
 - Ziel 3.6: Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien
- **Hauptziel 4:** Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und dauerhaft wirtschaftlicher Einsatz von Ressourcen
 - Ziel 4.1: Konsolidierung und effektiver Betrieb des Straßennetzes
 - Ziel 4.2: Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit
 - Ziel 4.3: Bereitstellung eines anforderungsgerechten Parkraumangebotes
- **Hauptziel 5:** Förderung von innovativer Mobilität und Inter- und Multimodalität
 - Ziel 5.1: Förderung von Innovation und Mobilität
 - Ziel 5.2: Vernetzung der Verkehrsmittel

3. Handlungsfelder

3.1 Vorbemerkungen

Die Handlungsfelder des VEP 2035 der Stadt Plauen ergeben sich aus den in der Analyse festgestellten Defiziten und dem Leitbild der Verkehrsentwicklung. Sie sind in nachstehender Grafik zusammengefasst und werden im Folgenden differenzierter erläutert.



Grafik 2: Handlungsfelder der Verkehrsentwicklungsplanung

3.2 Synoptische Maßnahmen

Synoptische Maßnahmen zielen auf übergreifende Wirkmechanismen für mehrere Verkehrsträger und deren Neben- bzw. Miteinander ab. Bei der Verflechtung mehrerer Maßnahmenbestandteile wird besonders auf eine hohe Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden geachtet – u.a. zur Vorbeugung vor neuen Konfliktpotentialen.

In den synoptischen Maßnahmen sind bspw. die umfassende Betrachtung des Knotenpunktes „Südinsel“ und die weitere Attraktivitätssteigerung der Altstadt Plaues mit dem historischen Altmarkt sowie der angeschlossenen Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße enthalten. Maßnahmen sind hier unter Beachtung folgender Aspekte zu entwickeln:

- eine **stadtverträgliche Gestaltung** des fließenden sowie ruhenden Kfz-Verkehrs
- ansprechender sowie hochwertiger **Anschluss des Umweltverbundes** (Fuß, Rad, ÖPNV)
- **verträgliches Mit- und Nebeneinander** aller Verkehrsträger
- Vermeidung bzw. **Verringerung von Durchgangsverkehren**
- Förderung eines **attraktiven Stadtbildes**
- **Stärkung** des ansässigen Einzelhandels sowie des Gastronomie- und Kulturangebotes



Foto: Knotenpunkt „Südinsel“ der Bundesstraßen B 92 und B 173

3.3 Straßennetz und Ruhender Verkehr

Aufgrund der zu erwartenden demografischen Entwicklungen in Stadt und Umland ist künftig eher mit rückläufigen Verkehrsmengen zu rechnen. Gegenläufige Trends, v.a. der in den letzten Jahren weiterhin deutlich gestiegene Motorisierungsgrad, können den Rückgang des Kfz-Verkehrs abschwächen. Von steigenden Verkehrsmengen ist gemäß der vorliegenden Verkehrsprognose jedoch nicht auszugehen. Ein Fokus zukünftiger Verkehrsplanung liegt daher auf dem Erhalt des bestehenden Netzes und der effizienteren Nutzung bestehender Strecken durch verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Hierbei ist insbesondere das Hauptstraßen-

netz, bestehend aus den Bundes- und Staatsstraßen, als Rückgrat des Straßennetzes anzusehen. Durch die Verkehrsbündelung auf diesen Achsen sollen sensible Bereiche – und vor allem die Innenstadt – von Verkehren entlastet werden. Die folgenden Ansätze werden durch Maßnahmen zu untersetzen sein:

- **Vorhaltung und Ertüchtigung des Hauptverkehrsstraßennetzes** und Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer
- **Konzentration des Kfz-Verkehrs** auf den leistungsfähigen Straßen und Knotenpunkten (insbesondere Bundes- und Staatsstraßen)
- **Erhöhung von Wohnqualität und Sicherheit** in Quartieren abseits des Hauptstraßennetzes durch Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten (z.B. durch Ausweitung von Geschwindigkeitszonierungen, Durchfahrtsverbote (Anlieger frei), etc.)
- **Verbesserung im Verkehrsfluss**, z.B. durch eine optimierte Abstimmung der Lichtsignalanlagen (Koordinierung)

Bei der Umgestaltung von Straßen ist zukünftig stärker auf die Herstellung attraktiver Stadträume zu achten. Dabei sind entwurfstechnische Grundlagen zu beachten, die z.B. in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete² der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) festgehalten wurden.



Foto: B 92 Trockentalstraße, die Planfeststellung zum Umbau erfolgte im Bearbeitungszeitraum

² Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2011

3.4 Öffentlicher Personenverkehr

Der regional tätige Verkehrsverbund Vogtland hat zum Oktober 2019 das Fahrplanangebot der Regionalbuslinien im gesamten Verbundgebiet deutlich umgestellt, wobei v.a. bei der Erschließung einzelner Strukturschwerpunkte und der Ortschaften noch Potentiale bestehen, künftig noch mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Die Handlungsschwerpunkte bei der Stärkung des ÖPNV sind insbesondere in den folgenden Bereichen zu sehen:

- Erhalt eines attraktiven Angebotes zur Sicherstellung der **Daseinsfürsorge** und weitere Optimierungen, auch am Wochenende und zu Tagesrandzeiten, Prüfung möglicher Optionen zur Verbesserung der räumlich-zeitlichen Erschließung
- Der gesetzlichen **Verpflichtung**, den ÖPNV weitgehend **barrierefrei** zu gestalten, ist nachzukommen. Der Investitionsbedarf beim Umbau von Haltestellen ist insgesamt erheblich.
- Sicherung der **vom ÖPNV genutzten Infrastruktur** durch Investitionen in den Bestandserhalt
- Ausbau wichtiger **Übergangsstellen** innerhalb **des ÖPNV** sowie zum Fahrrad (Bike & Ride), Pkw (Park & Ride) und ggf. Carsharing
- Erhaltung vorhandener und weitere Verbesserung der **ÖPNV-Bevorrechtigung** von Straßenbahnen im Verkehrsablauf sowie Einrichtung der Busbevorrechtigung



Foto: Haltestelle „Tunnel“, barrierefreier ÖPNV-Verknüpfungspunkt der Plauener Innenstadt

3.5 Radverkehr

Die relativ kompakte Struktur der Kernstadt Plauens in Verbindung mit den ebenfalls vorhandenen Grünstrukturen sind gute Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs als nachhaltige und umweltfreundliche Alternative im städtischen Individualverkehr. Nutzungshemmnisse aufgrund teils ungünstiger Topografie verlieren dank elektrisch unterstützter Fahrräder zunehmend an Bedeutung, sodass einer Erhöhung des niedrigen Radverkehrsanteils keine grundsätzlichen Hemmnisse im Wege stehen.

Als individuell verfügbares und preiswerteres Verkehrsmittel können im Radverkehr grundsätzlich viele Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden. Dazu fordern die Nutzer ein konsistentes und sicher befahrbares Radverkehrsnetz ein. **Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung.**

Bei der Radverkehrsförderung sind vor allem folgende strategische Grundsätze zu beachten:

- **Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes** mit attraktiven Radrouten (Schwerpunkte sind einerseits gemütliche Radfahrende vor allem in der Freizeit und Erholung sowie zum anderen Nutzer mit hohen angestrebten Fahrgeschwindigkeiten, v.a. Alltagsradfahrende).
- **Konsequentes Schließen infrastruktureller Netzlücken** ist für eine gute Befahrbarkeit dieser Routen erforderlich.
- Weitere Etablierung von wettergeschützten und sicheren **Radabstellanlagen** an zentralen Orten (Bahnhöfe, öffentliche Einrichtungen, touristische Ziele) und Haltestellen des ÖPNV sowie flächendeckend im Stadtgebiet
- Schaffung eines **positiven Images für den Radverkehr** („Fahrradklima“)
- Stärkung des **Fahrradtourismus**, v.a. durch hochwertige Radverkehrsanlagen sowie wegweisende Beschilderung lokaler und regionaler Radverkehrsverbindungen

Aufgrund der Fülle notwendiger Maßnahmen werden im VEP 2035 v.a. Anregungen gegeben, die im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes geprüft und vertieft werden sollen.



Foto: Radfahrer, Reichenbacher Straße am Bahnhof Plauen Mitte

3.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Da der Fußverkehrsanteil in Plauen bereits vergleichsweise hoch ausfällt, zeichnen sich Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit besonders durch eine Fülle kleinteiliger Maßnahmen aus, die im Rahmen des VEP 2035 nicht als Einzelmaßnahmen erfasst werden können.

Die Förderung des Fußverkehrs und der Ausbau der Barrierefreiheit sollen sich vor allem an den folgenden Grundsätzen orientieren:

- **Fußwegachsen** definieren und konsequent entwickeln/ stärken
- **Schließung von Lücken im Gehwegnetz und Sanierungen** entsprechend laufenden Anforderungen
- Attraktive und sichere Wegeverbindungen durch den anforderungsgerechten Ausbau von **Querungshilfen und kurzen Durchwegungen**
- Besondere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs und der **Barrierefreiheit** im Vorfeld von Haltestellen des ÖPNV und Bahnhöfen sowie an Knotenpunkten
- Sicherung und Stärkung der **nahräumlichen Versorgungsmöglichkeiten** (Nahmobilität) im Rahmen der Stadtplanung
- Schaffung eines **Verkehrsumfeldes**, das insbesondere auch die schwächsten Personengruppen schützt (Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte)
- **Erhöhung der Attraktivität** des zu Fuß Gehens durch breite Gehwege, Begrünung, Sitzgelegenheiten, etc.



Foto: Fußgängerzone Bahnhofstraße mit Straßenbahn

3.7 Multimodalität und Innovation

Multimodalität beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrs-, bzw. Transportmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (bspw. eines Tages) für verschiedene Wege. Dies kann entsprechend mehrere Steigerungsformen beinhalten – von der Nutzung zwei verschiedener Verkehrsmittel (bspw. Kfz und Fuß) an einem Tag bis zu vier oder mehr Verkehrsmitteln. Eine Unterform der Multimodalität ist die Intermodalität – sie beschreibt die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel für einen einzigen Weg.

Der Begriff Innovation steht hier stellvertretend für Mobilitätsoptionen, die bislang nicht in Anna-berg-Buchholz etabliert sind. Die Einführung neuer Mobilitätsoptionen verfolgt keinen Selbstzweck: Ziel ist es, das bestehende Mobilitätsangebot zu verbessern und den (anteiligen oder vollständigen) Umstieg von der überwiegenden Nutzung des privaten Kfz hin zu einem verträglicheren Mobilitätsverhalten zu begünstigen. Wenn auch in geringerem Maße als in Großstädten, bestehen dennoch auch in mittleren und Kleinstädten sowie ländlicheren Gebieten hierzu zahlreiche Möglichkeiten und Bedarfe, die es durch ein entsprechendes Angebot zu befriedigen gilt. Zum Teil können Bedarfe sogar erst anhand eines andauernden Angebotes eruiert werden, weshalb bei der Einführung neuer Mobilitätsoptionen stets mit Voraussicht und entsprechend langen Zeiträumen zu planen ist.

Folgende grundlegende Ansätze sind im Handlungsfeld von Inter- und Multimodalität sowie Innovation enthalten:

- Einführung der neuen Mobilitätsform des Carsharings als Ergänzungsmöglichkeit zu einer überwiegenden Nutzung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Intermodalität)
- integrierte Förderung umweltfreundlicherer Antriebe bei Kfz sowie von elektrisch unterstützten Fahrrädern

Die Förderung von Inter- und Multimodalität sowie innovativen Mobilitätsangeboten hängt stark von einem aktiven Mobilitätsmanagement ab. Durch eine entsprechende Verzahnung ist der Umweltverbund gezielt auszubauen und dessen Nutzung weiter zu fördern.

4. Grundlagen der Handlungskonzepte

4.1 Verkehrswichtige Netze

Als Grundlage der Handlungskonzepte sind in einem iterativen Prozess zwischen Stadtverwaltung und dem Gutachter des VEP 2035 verkehrswichtige Netze der einzelnen Verkehrsträger definiert worden. Diese verkehrswichtigen Netze bilden die Grundlage der Verkehrsentwicklung Plauens in den kommenden Jahren. Die Maßnahmen des VEP 2035 sollen zur Etablierung dieser Netze und damit zur Erreichung der Ziele des verkehrlichen Leitbildes beitragen.

Für den **Fußverkehr** besteht weitestgehend ein anforderungsgerechtes Gehwegenetz. Dennoch wurden in der Analyse einige Defizite herausgestellt. Aufbauend auf den wichtigen Fußverkehrsbeziehungen werden im Konzept des VEP Plauen ergänzende Verbindungen und wichtige Querungsstellen identifiziert, durch die das Fußverkehrsnetz weiterentwickelt werden kann.

Das **Radverkehrsnetz** wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes im Anschluss des Verkehrsentwicklungsplanes definiert. Hierzu sind jedoch Hinweise und Rahmenbedingungen zu formulieren, um die Kompatibilität mit dem VEP als Gesamtkonzept zu gewährleisten. So sollten Radrouten möglichst in Haupt-, Neben- und sonstigen (auch touristischen) Routen unterteilt werden. Die Klassifizierung der Radrouten sollte mit der Priorität korrespondieren, in der diese für eine durchgängige Befahrbarkeit zu ertüchtigen sind. Ziel der Aufteilung ist außerdem, dass Radhaupttrouten die Stadt- und Ortsteile, Strukturschwerpunkte am Rand der Stadt sowie regionale Ziele mit dem Zentrum verbinden (Radialen). Der Radweg entlang der Weißen Elster wird weiterhin als wichtige Tangentiale südlich der Innenstadt eingestuft. Nebenrouten verknüpfen die Haupttrouten und erschließen das Stadtgebiet feiner.

Das Zielnetz des **ÖPNV** orientiert sich an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2020 und weist die zu realisierenden ÖPNV-Achsen aus. Ein möglichst reibungsfreier Verkehrsablauf für den ÖPNV sowie die Befahrbarkeit der Straßeninfrastruktur durch dessen Fahrzeuge ist sicherzustellen. In Teilbereichen kann es dabei zu Zielkonflikten mit dem Vorrangnetz des Kfz-Verkehrs kommen. Hier ist dem ÖPNV grundsätzlich ein möglichst störungsfreies Vorankommen zu ermöglichen, ggf. unausweichliche Abstriche für den ÖPNV sind gering zu halten.

Im **Kfz-Verkehr** wird – ausgehend von den klassifizierten Straßen – das Netz der Hauptverkehrs- und wichtigen Sammelstraßen (vgl. Analysebericht, Abbildung 5 in der überarbeiteten Fassung vom Mai 2022) entwickelt. Dabei liegt der Fokus auf einer Konzentration großer Verkehrsströme auf leistungsfähigen Achsen. Den Kern des Vorrangnetzes bilden die Bundes- und Staatsstraßen. Komplettiert wird das Vorrangnetz durch die Kreisstraßen und leistungsfähige Gemeindestraßen.

4.2 Maßnahmenbewertung des VEP 2035

Die Handlungskonzepte bauen auf Maßnahmenansätzen auf, welche in Abstimmung mit dem Auftraggeber und den zu beteiligenden Trägern als verfolgenswert erachtet werden. Als **Bewertungskriterien** dieser Maßnahmen dienen die fünf Hauptziele des verkehrlichen Leitbildes unter Beachtung der jeweiligen Unterziele (siehe Kapitel 2). Für jedes Ziel wurde der Zielerreichungsgrad gemäß folgender Skala bewertet (Farbe:

- 0: kein Beitrag zur Zielerreichung
- 1: geringer Beitrag zur Zielerreichung
- 2: deutlicher Beitrag zur Zielerreichung
- 3: Zielerreichung in (fast) allen Unterpunkten

Zur Berücksichtigung des **Wirkbereichs** (bezogen auf die räumliche Ausdehnung und die Verkehrsmittel-bezogenen Personengruppen) wird ein zusätzlicher Faktor eingeführt:

- Faktor 1 – gering: Wirkung kleinräumig/ quartiersweit auf eine Personengruppe
- Faktor 2 – mittel: Wirkung quartiersweit/ flächenhaft auf ein bis zwei Personengruppen
- Faktor 3 – groß: Wirkung gesamtstädtisch/ auf die meisten Personengruppen

Die Summe aller Einzelbewertungen der Zielerreichung wird mit dem Betroffenheitsfaktor multipliziert. Daraus ergeben sich die Wirkungspunkte, anhand derer die Maßnahmen in fünf **Wirkungsklassen** einzuteilen sind:

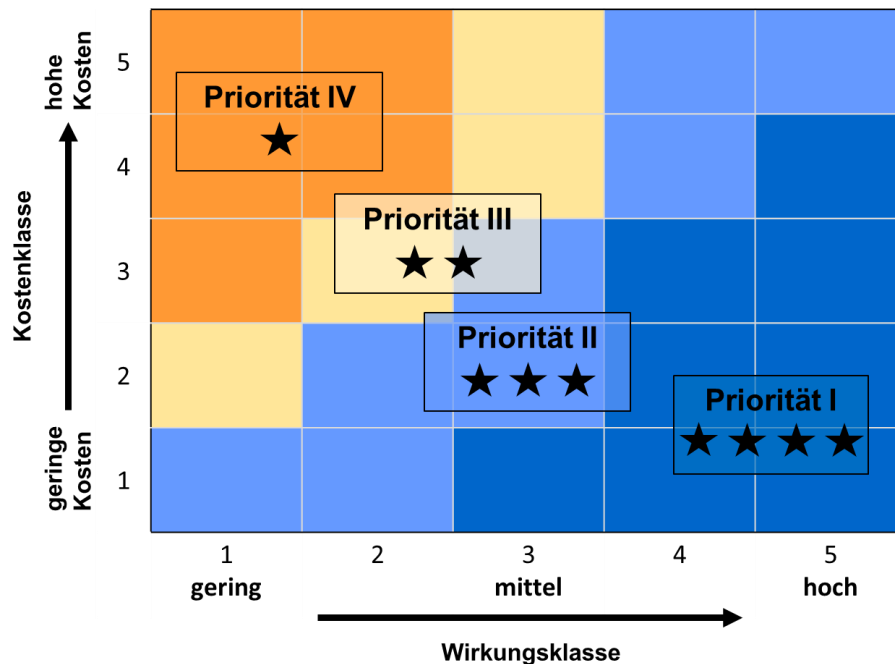
- Wirkungsklasse 1: bis 8 Wirkungspunkte
- Wirkungsklasse 2: 9 bis 16 Wirkungspunkte
- Wirkungsklasse 3: 17 bis 24 Wirkungspunkte
- Wirkungsklasse 4: 25 bis 32 Wirkungspunkte
- Wirkungsklasse 5: über 32 Wirkungspunkte

Für alle Maßnahmen erfolgt eine Schätzung der Gesamtkosten. Sofern möglich, werden die Kosten einzelner Teilmaßnahmen geschätzt. Die Einteilung erfolgt in **fünf Kostenklassen**:

- 1 – sehr gering: bis < 20.000 €
- 2 – gering: 20.000 bis < 100.000 €
- 3 – mittel: 100.000 bis < 500.000 €
- 4 – hoch: 500.000 bis < 1.000.000 €
- 5 – sehr hoch: ab 1.000.000 €

Aus der Kombination von Wirkungs- und Kostenklasse werden die Maßnahmen in vier verschiedene **Prioritätsklassen** eingeteilt (vgl. auch die anschließende Grafik).

- **Priorität I:** mittlere bis hohe Wirkungsklasse, Wirkung überschreitet Kostenklasse (oberste Priorität, vier Sterne)
- **Priorität II:** Wirkung und Kosten fallen ähnlich aus – höhere Wirkungen rechtfertigen dabei höhere Kostenklassen
- **Priorität III:** geringe bis mittlere Wirkungsklasse, Wirkung unterschreitet Kostenklasse
- **Priorität IV:** geringe Wirkungsklasse, Wirkung unterschreitet Kostenklasse deutlich (niedrigste Priorität, ein Stern)



Grafik 3: Kosten-Wirkungs-Matrix mit Prioritätsklassen (IVAS), Prinzipdarstellung

Da nur prinzipiell geeignete Maßnahmen in der Bewertung betrachtet werden, sind auch solche (Teil-)Maßnahmen mit geringer Priorität feste Bestandteile des VEP 2035. Die Bewertung dient ausschließlich der weiteren Priorisierung zwischen den Maßnahmen des VEP.

Zusätzlich wird das Kriterium der **Schlüsselmaßnahme** (🔑) eingeführt. Es zeichnet Maßnahmen mit hoher Umsetzungspriorität und hoher Öffentlichkeitswirksamkeit aus.

Der **Zeithorizont** zur Umsetzung der Maßnahmen wird in vier Kategorien unterteilt:

- **kurzfristig:** Umsetzung der Maßnahme in den nächsten 5 Jahren angestrebt
- **mittelfristig:** Umsetzung der Maßnahme in 5 bis 10 Jahren angestrebt (erste Untersuchungen bzw. Planungen sind kurzfristig anzustoßen)
- **langfristig:** Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich erst in 10 oder mehr Jahren (erste Untersuchungen bzw. Planungen sind in Abhängigkeit der Komplexität kurz- bis mittelfristig anzustoßen)

- **Daueraufgabe:** die Umsetzung der Maßnahme erfolgt kontinuierlich, Haushaltsposten sind ggf. wiederkehrend jährlich einzustellen, bzw. die Maßnahme gehört zum wiederkehrenden Verwaltungshandeln

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung werden übersichtlich mit Kurzbeschreibungen der Maßnahmen zusammengefasst (siehe nachfolgende Übersicht mit Beschreibung).

Nummer und Titel der Maßnahme					
Akteure: beteiligte bzw. zu beteiligende Akteure					
Wechselwirkungen: Benennung/ Beschreibung von Wechselwirkungen der Maßnahme mit anderen Maßnahmen des VEP sowie weiteren Konzepten					
Zeithorizont ³		Kostenklasse [€]		Prioritätsklasse	
kurzfristig		< 20.000	€ € € € €	I	★★★★
mittelfristig		20.000 - 100.000	€ € € € €	II	★★★☆☆
langfristig		100.000 - 500.000	€ € € € €	III	★★★☆☆
Daueraufgabe		500.000 - 1,0 Mio.	€ € € € €	IV	★☆☆☆☆
		> 1,0 Mio	€ € € € €	Schlüsselaufgabe ⁴	

Teilmaßnahmen werden im Text beschrieben und in der Kurzform zu einer Maßnahmenübersicht zusammengefasst. Sofern möglich, werden die Teilmaßnahmen im Einzelnen bewertet.

4.3 Entwicklungs-Szenarien

Unter Beachtung des Prognose-Nullfalls für den Kfz-Verkehr sind mögliche Szenarien der gesamtverkehrlichen Entwicklung Plauens auf Basis bestehender Entwicklungstendenzen zu formulieren. Die prognostizierte Entwicklung von Bevölkerung (Rückgang um ca. 11 %) und Altersstruktur (v.a. Abnahme der Altersgruppen von 25 bis 65 Jahren) bis 2035 wurde bereits in der

³ Quelle Sanduhr-Grafik: Bild von OpenClipart-Vectors auf Pixabay, freie Lizenz, bearbeitet

⁴ Quelle Schlüssel-Grafik: Bild von OpenClipart-Vectors auf Pixabay, freie Lizenz

Analyse beschrieben. Diese wirken sich potentiell eher senkend auf das Gesamtverkehrsaufkommen aus.

Zur Entwicklung des Modal Split bestehen aktuell keine Prognosen. Unter der Annahme, dass sich bisherige Trends fortsetzen, ist bis 2035 mit folgenden Entwicklungen zu rechnen:

- weitere Zunahme des Motorisierungsgrades (Pkw je 1.000 Einwohner, vgl. hierzu auch Landesverkehrsplan 2030 des Freistaates Sachsen zur Motorisierung im Vogtlandkreis⁵)
- potentiell weitere Verlagerung von Anteilen im Modal Split auf den Kfz-Verkehr (auch motorisierter Individualverkehr, kurz MIV), insbesondere vom ÖPNV
- dauerhaft äußerst geringer Radverkehrs-Anteil

Aus den genannten Tendenzen in Demografie und Mobilitätsverhalten wird in Zukunft insgesamt von bestandsähnlichen Verkehrsaufkommen und damit Anforderungen an das Straßenverkehrsnetz ausgegangen. Resultierend aus der erwarteten leichten Konzentration von Einwohnern in der Kernstadt sowie bestimmten Stadtteilen sind Verschiebungen der Anforderungen in einzelnen Bereichen sowie Stadtteilen/ Quartieren nicht auszuschließen.

Aus den prognostizierten Entwicklungen der Stadt Plauen ergeben sich generell zwei grundlegende Entwicklungsszenarien: ein **Szenario „Weiter wie bisher“** mit starker Konzentration auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und ein **Szenario „Förderung Umweltverbund“** mit einem deutlicheren Fokus auf eine stadt- und umweltverträglichere Entwicklung des Verkehrs.

Eine anhaltend starke Fokussierung auf den MIV bedeutet angesichts der mangelnden finanziellen Ausstattung der Stadt perspektivisch eine dauerhafte Schlechterstellung von Fuß, Rad und ÖPNV. Das Ausweichen auf den Umweltverbund würde weiter erschwert. Im Einzelfall sind die Bürger für die Befriedigung verschiedener Mobilitätsbedürfnisse zur Nutzung eines Kraftfahrzeugs gezwungen. Menschen ohne Führerschein, eigenes Kfz oder Personen, die nicht (mehr) Autofahren können, würden hierdurch zum Teil vom öffentlichen Leben ausgeschlossen, woraus sich eine sinkende Mobilität und somit Lebensqualität ergibt.

Demgegenüber wird ein Szenario mit Förderung des Umweltverbundes formuliert. Durch Verbesserungen im Umweltverbund bei Erhalt des erforderlichen Straßennetzes sollen die Mobilitätsoptionen und somit die Erreichbarkeit gesteigert werden. In der Folge können die prozentuale sowie absolute Wegehäufigkeit mit dem MIV sinken – ohne negative Auswirkungen für Bürger oder Unternehmen, die zwingend auf das Kfz angewiesen sind. Unter der Maßgabe einer „Stadt der kurzen Wege“ kann die Mobilität der Plauener Bürger, gegenüber dem Szenario „Weiter wie bisher“, gesichert und im Einzelfall sogar gesteigert werden.

⁵ Landesverkehrsplan 2030, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Juni 2019

Die anzunehmenden verkehrlichen **Trends der beiden Entwicklungsszenarien** sind in den folgenden Tabellen noch einmal überblickshaft zusammengefasst.

Szenario: „Weiter wie bisher“ 2035			
Merkmal		Entwicklung	
		absolut	relativ
Verkehrsleistung	gesamt	↗	↘
	Motorisierung (in Kfz je Einwohner, nur relativ)	-	↘
	Motorisierter Individualverkehr	→	↘
	Öffentlicher Personennahverkehr	↗	↗
	Radverkehr	→	→
	Fußverkehr	↗	↗
Mobilität	Erreichbarkeit* gesamt (Bewertung der Qualität nur absolut)	→ / ↗	-

* Mobilität bzw. Erreichbarkeit bildet die Möglichkeiten zur Erfüllung alltäglicher Bedürfnisse ab (also Wege zur Arbeit, Einkaufen, Bildung etc.). Dies erfolgt unter der Maßgabe einer möglichst freien Verkehrsmittelwahl. Die Erreichbarkeit ist also hoch, wenn Ziele/ Aktivitäten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln gut erreicht werden. Sie sinkt bei schlechter erreichbaren Zielen/ Aktivitäten und geringerer Attraktivität eines oder mehrerer Verkehrsmittel.

Tabelle 1: Entwicklungs-Szenario „Weiter wie bisher“

Szenario: „Förderung Umweltverbund“ 2035			
Merkmal		Entwicklung	
		absolut	relativ
Verkehrsleistung	gesamt	↗	↗
	Motorisierung (in Kfz je Einwohner, nur relativ)	-	→
	Motorisierter Individualverkehr	↗	↗
	Öffentlicher Personennahverkehr	↘	↘
	Radverkehr	↘	↘
	Fußverkehr	→	↘
Mobilität	Erreichbarkeit gesamt (Bewertung der Qualität nur absolut)	↘	-

Tabelle 2: Entwicklungs-Szenario „Förderung Umweltverbund“

Im Sinne eines umfänglichen Mobilitätsangebotes soll daher das Szenario „Förderung Umweltverbund“ verfolgt werden. Maßgebliche Zielstellung der verkehrlichen Entwicklung sind also Verschiebungen im Modal Split vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund.

5. Untersuchungen im Straßennetz

5.1 Vorbemerkung

Grundlage für die Bewertung der Wirksamkeit von Maßnahmen im Straßennetz ist das Verkehrsmodell der Stadt Plauen. Anhand der Verkehrsmodellierung werden Entwicklungs- und Verlagerungspotentiale des Prognosejahres 2035 deutlich, welche unter verschiedenen Aspekten (bspw. ökonomisch, ökologisch) zu bewerten sind. Unterschieden wird zwischen der Prognose ohne zusätzliche Maßnahmen (Nullfall) und Prognosen mit zusätzlichen Maßnahmen (Planfälle).

Die Prognose-Planfälle (PF) bauen auf dem Nullfall auf. Sie orientieren sich an den Analyse-Ergebnissen, den VEP-Zielen sowie aktuellen Fragestellungen der Stadt Plauen. In der Gegenüberstellung der Prognosemodelle können Maßnahmen gegenüber dem Nullfall sowie gegeneinander abgewogen und bewertet werden.

Die Verkehrsmengen im Bestand (Analyse-Netz) werden in den **Abbildungen 1.1 (Gesamtstadt) und 1.2 (Kernstadt)** dargestellt. Im Folgenden werden Prognose-Nullfall sowie die Planfälle beschrieben und die Modellergebnisse erläuternd eingeordnet.

5.2 Prognose-Nullfall

Für den Verkehrsentwicklungsplan wurde auf Basis des kalibrierten Analyse-Netzes (siehe VEP-Analyse) ein Prognose-Nullfall für das Jahr 2035 entwickelt, der die stadtstrukturellen Änderungen (insbesondere die Entwicklung der Bevölkerung nach der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaates Sachsen) und die Umsetzung absehbarer Stadtentwicklungsprojekte berücksichtigt (insbesondere Entwicklung Elsteraue mit Kita, Museumszentrum sowie verschiedene Gewerbeansiedlungen).

Ebenso waren verkehrliche Maßnahmen zu beachten, die sich im Bearbeitungszeitraum bereits in der Umsetzung befanden, deren Umsetzung bis 2035 beschlossen ist oder sicher erscheint. Dies betrifft verschiedene Maßnahmen entlang der Bundesstraßen sowie im Nebennetz (nur Maßnahmen mit netzrelevanter Wirkung benannt):

- grundhafter Aus- und Umbau der B 92 zwischen Johann-Conrad-Dietrich-Straße und K 7809 Alte Jößnitzer Straße, Aufteilung der Seitenräume, Verbesserung für Fuß und Rad, Neubau Bus-Stände der Haltestelle (in 2019 fertiggestellt)
- vierstreifiger Ausbau der Bundesstraße B 173 zwischen Plauen und der A 72 (Plauen-Ost)
- dreistreifiger Ausbau der B 92 Trockentalstraße und Befahrung in beide Richtungen zwischen Straßberger Straße und Dittrichplatz
- Änderungen der Verkehrsorganisation querender Straßen (v.a. Einbahnstraßenregelung) der Trockentalstraße im Zuge des dreistreifigen Ausbaus

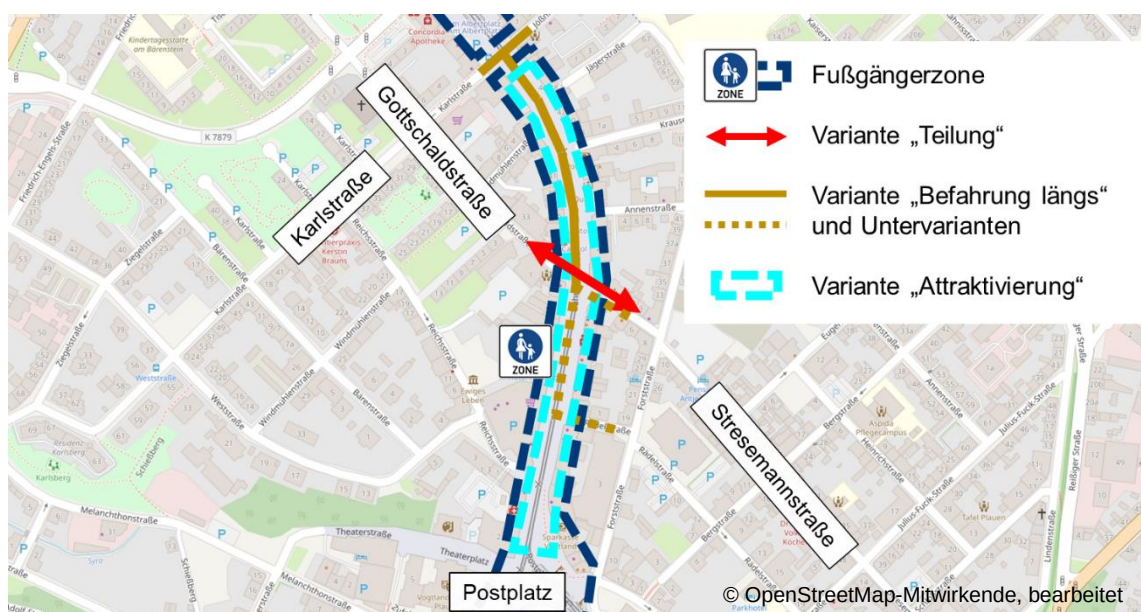
- Ausbau der B 92 zwischen der Autobahnanschlussstelle Süd und Bickelstraße

Aus den prognostizierten Strukturdaten und den o.g. Maßnahmen ergibt sich der Prognose-Nullfall für das Jahr 2035. Dieser bildet die prognostizierten Verkehrsmengen in Plauen ohne die Umsetzung von Maßnahmen des VEP ab. Die Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2035 können den **Abbildungen 2.1 und 2.2** (Gesamtstadt und Differenzplot zur Analyse) sowie den **Abbildungen 2.3 und 2.4** (Kernstadt und Differenzplot zur Analyse) entnommen werden. Die maßgeblichen Änderungen im Verkehrsnetz (Ausbau der B 92 Trockentalstraße und der B 173 Äußere Reichenbacher Straße) werden anhand der Differenzdarstellungen erkennbar.

5.3 Prognose-Planfall 1: Entwicklung der Fußgängerzone Bahnhofstraße

In Plauen wurden in der Vergangenheit bereits mehrere Varianten zur Teilung oder Freigabe der Fußgängerzone der Bahnhofstraße für den Kfz-Verkehr diskutiert. Begründet wird dies mit kürzeren Wegen für den Kfz-Verkehr im Sinne einer möglichen Stärkung des ansässigen Einzelhandels und der weiteren Geschäfte. Für den VEP Plauen sind generell drei Optionen zur Attraktivierung der Bahnhofstraße zu untersuchen:

- Teilung – die Fußgängerzone wird zugunsten einer durchgehenden Straße zwischen Gottschaldstraße und Stresemannstraße geteilt, der Kfz-Verkehr kann die Bahnhofstraße queren
- Befahrung längs – die Fußgängerzone ist zwischen Jößnitzer Straße und Stresemannstraße (ggf. Radelstraße) einseitig längs durch den Kfz-Verkehr befahrbar (Fahrtrichtung vorerst nicht festgelegt)
- Attraktivierung Fußgängerzone – die Fußgängerzone der Bahnhofstraße bleibt bestehen und wird attraktiver gestaltet, dabei wird der Umweltverbund gestärkt



Grafik 4: Planfall 1, Entwicklung der Fußgängerzone Bahnhofstraße

Da die Teilung der Bahnhofstraße die größten verkehrlichen Auswirkungen auf die Fußgängerzone und das Straßennetz hat, soll diese im Verkehrsmodell untersucht werden. Daraus können auch hinreichende Ableitungen über den Fall der Befahrung längs getroffen werden.

In **Abbildung 3.1** sind die Verkehrsmengen der Innenstadt Plauens im Planfall 1 zur Teilung der Bahnhofstraße dargestellt. **Abbildung 3.2** enthält die Differenzwerte zum Nullfall.

Im Falle der Teilung der Bahnhofstraße nimmt der neu geschaffene Straßenzug ca. 6.200 Kfz/ 24 h auf. Der größte Anteil des Verkehrs verlagert sich von den östlich gelegenen Hauptverkehrsachsen der Martin-Luther-Straße (ca. 2.500 Kfz/ 24 h) und der Kaiserstraße (ca. 1.900 Kfz/ 24 h) auf die neue Verbindung. Auch von den westlich liegenden Hauptverkehrsstraßen (Trockentalstraße und innerer Ring) wird Verkehr auf die neue Verbindung verlagert. Vor allem das Wohngebiet des Schloßbergs wird gesamtflächig deutlich stärker durch den Kfz-Verkehr belastet.

Folgende qualitative Argumente sind bei der Entwicklung der Bahnhofstraße im Weiteren einzubeziehen:

- in allen Fällen der Befahrung durch den Kfz-Verkehr sind aufgrund der Verlagerungseffekte kostenintensive Um- und Ausbaumaßnahmen von Knotenpunkten und Straßenzügen im Umfeld der Bahnhofstraße notwendig, bspw. zur Errichtung neuer Lichtsignalanlagen
- mit der Befahrung einer Hauptachse des nichtmotorisierten Verkehrs durch Kfz ist eine deutliche Senkung der Attraktivität und Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs verbunden
- die Befahrung durch Kfz bewirkt erhebliche Behinderungen des Straßenbahnbetriebs (besonders kritisch aufgrund der hohen Längsneigung) sowie des Fuß- und Radverkehrs und somit eine deutliche Attraktivitätsminderung
- eine Verringerung der Attraktivität für fußläufige Kunden und Besucher kann in Summe eine weitere Schwächung des Einzelhandels bewirken
- durch die Verringerung der Verkehrsflächen des Umweltverbundes bei der Befahrung durch Kfz in Längsrichtung Erhöhung des Konfliktpotentials zwischen Rad- und Fußverkehr sowie u.U. zwischen Radverkehr und Straßenbahnen
- eine deutliche Ausweitung des Stellplatzangebotes entlang der Bahnhofstraße oder in ihrem Umfeld ist nicht realisierbar, für die Zufahrtswege ist ortsspezifisch sogar eine Reduktion von Stellplätzen erforderlich – eine Attraktivitätssteigerung für mit dem Kfz anreisende Kunden und Besucher ist somit nahezu ausgeschlossen

Nachfolgend werden die drei Möglichkeiten zur Behandlung der Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße tabellarisch verglichen. Der jeweils gewählte Wortlaut ist hierbei im direkten Vergleich der drei Varianten zu verstehen und nicht im Sinne der allgemeinen Maßnahmenbewertung.

Bewertungskriterium	Entwicklungsvarianten der Bahnhofstraße		
	Teilung	Befahrung längs	Attraktivierung Fußgängerzone
Kosten Bahnhofstraße	mittel	hoch	hoch
Folgekosten abseits der Bahnhofstraße	hoch	mittel	keine
Machbarkeitshemmnisse	hoch	hoch	keine
Verringerung der Qualität des öffentlichen Raumes	hoch	hoch	keine
Konfliktpotential Fuß- vs. Radverkehr	mittel	hoch	keine
Konfliktpotential MIV zu Fuß/ Rad/ ÖPNV	mittel	hoch	keins

Tabelle 3: Abwägung der Varianten zur Entwicklung der Fußgängerzone Bahnhofstraße

Fazit Planfall 1:

Die Befahrung der Bahnhofstraße durch Kfz wird nicht empfohlen. Die gewünschte Stärkung des Einzelhandels durch mehr Kfz-Verkehr im Bereich der Fußgängerzone lässt sich sachlich nicht begründen. Es fallen in beiden Varianten höhere Kosten an als bei einer weiteren Attraktivierung der Fußgängerzone.

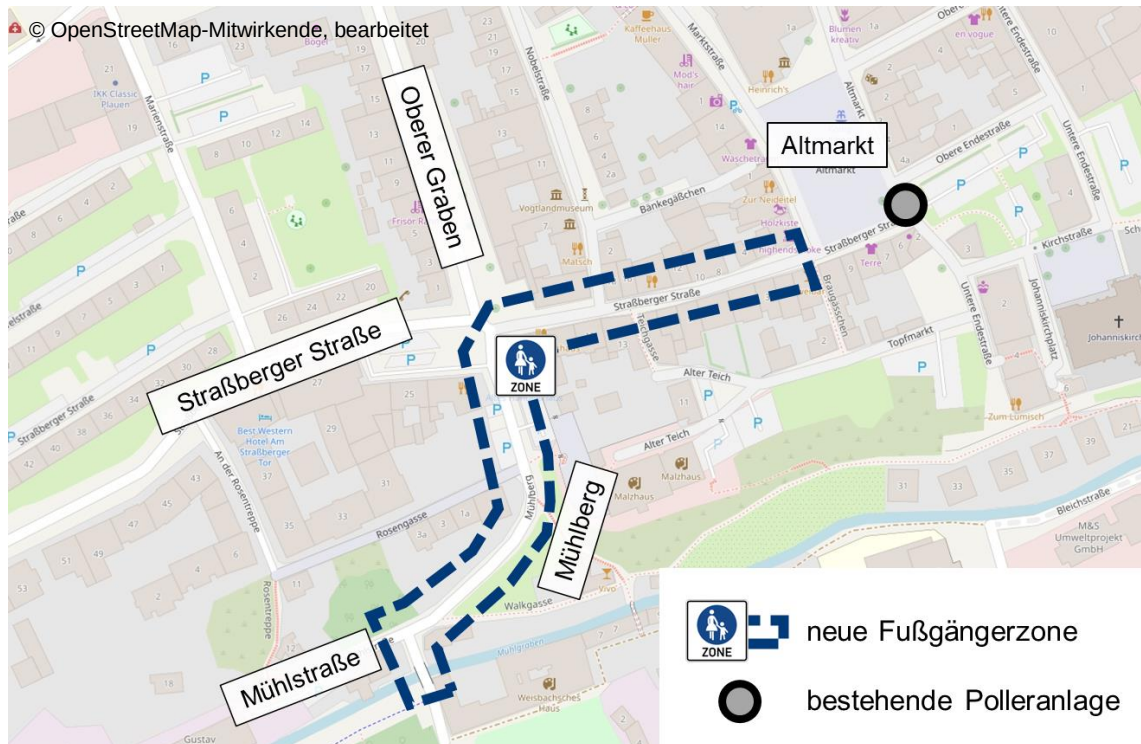
Demgegenüber ist bei einer weiteren Attraktivierung des Umweltverbundes (Barrierefreiheit im gesamten Bereich inkl. Haltestelle „Capitol“, mehr Grünpflanzen, Sitzgelegenheiten sowie Spielgeräte für Kinder, etc.) davon auszugehen, dass die Bahnhofstraße deutlicher zum Besuchen, Flanieren und Verweilen einlädt. Dadurch werden die derzeitigen Gäste nicht verdrängt sowie potentiell weitere Besucher und Kunden angelockt.

5.4 Prognose-Planfall 2: Verkehrsberuhigung Mühlberg und Straßberger Straße

Im Zusammenhang mit der Errichtung der "Fabrik der Fäden" und ihrer engen touristischen Verknüpfung mit der Altstadt soll eine Verkehrsberuhigung am Mühlberg und der Straßberger Straße untersucht werden:

- eine Fußgängerzone Mühlberg (Oberer Graben bis Weisbachsches Haus), Rad frei, und
- eine Fußgängerzone oder anderweitige Vermeidung von Durchgangsverkehren auf der Straßberger Straße (Altmarkt bis Oberer Graben), Rad frei.

Die Anordnung der vorgeschlagenen Verkehrsberuhigung (vgl. auch folgende Grafik) ist im Planfall 2 des Verkehrsmodells zu untersuchen und die Auswirkungen sind zu bewerten – insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen auf den Altmarkt aufgrund verlagerter Verkehre.



Grafik 5: Planfall 2, Verkehrsberuhigung Straßberger Straße und Mühlberg (Verkehrsberuhigung vom Durchgangsverkehr auf der Straßberger Straße kann ggf. auch anderweitig erreicht werden)

In **Abbildung 4.1** sind die Verkehrsmengen der Kernstadt Plaunens im Planfall 2 dargestellt. **Abbildung 4.2** enthält die Differenzwerte zum Nullfall.

Durch die zusätzlichen Sperrungen für den Kfz-Verkehr im Planfall 2 ist neben der vollständigen Entlastung von Mühlberg und Straßberger Straße auf folgenden Straßenzügen mit wesentlichen Änderungen der Verkehrsmengen (ab 500 Kfz/ 24 h) zu rechnen:

- Verkehrsabnahmen: Oberer Graben (Neundorfer Straße bis Straßberger Straße), Hofwiesenstraße/ Komturhof (Böhlerstraße bis Syrastraße), Böhlerstraße (Hofwiesenstraße bis Trockentalstraße)
- Verkehrszunahmen: Trockentalstraße (Straßberger Straße bis Böhlerstraße), Straßberger Straße (Oberer Graben bis Trockentalstraße), Dürerstraße (Trockentalstraße bis Böhlerstraße)

Ersichtlich wird, dass keine Verkehrsverlagerungen auf den Altmarkt in Form von Durchgangsverkehr zu verzeichnen sind.

Fazit Planfall 2:

Die Sperrung von Mühlberg und Straßberger Straße für den Durchgangsverkehr ist bezüglich der verkehrlichen Entwicklung des Altmarktes vertretbar. Da die maßgeblich mehrbelasteten Knoten-

punkte (Trockentalstraße/ Straßberger Straße und Trockentalstraße/ Dürerstraße) lichtsignalisiert sind und in der Analyse mit Reserven leistungsfähig waren, kann weiterhin von einer hinreichenden Leistungsfähigkeit ausgegangen werden. Dies gilt insbesondere im Falle der Umsetzung der Verbindungsstraße West (siehe Planfall 3), welche die Trockentalstraße abschnittsweise ausgleichend entlastet.

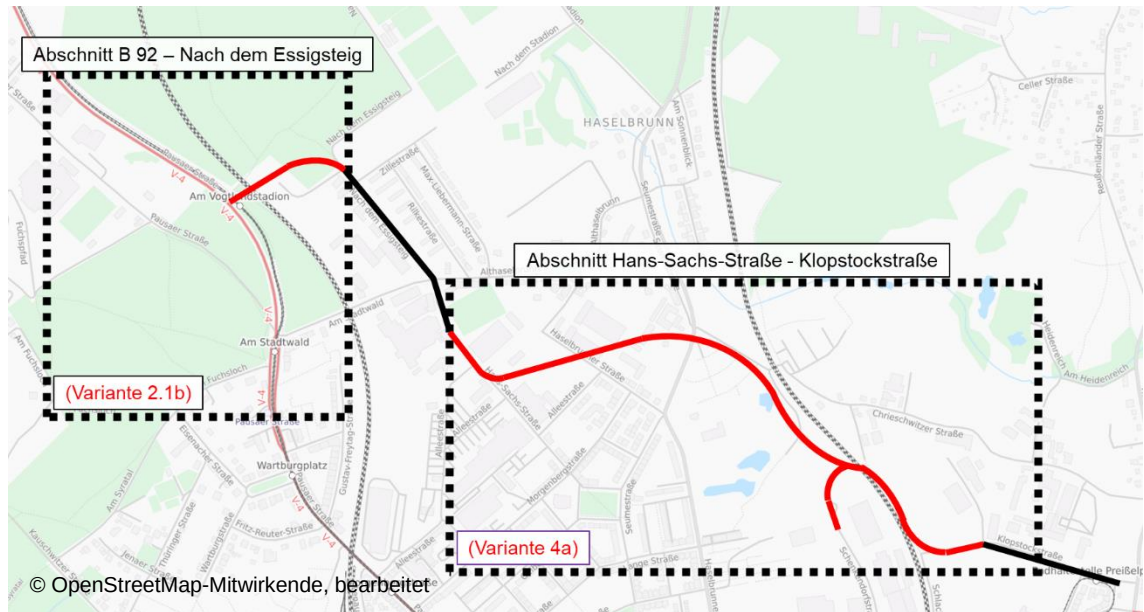
Die Fußgängerzone auf der Straßberger Straße (Oberer Graben bis Altmarkt) ist aufgrund des vorhandenen Parkhauses ggf. nicht durchgängig realisierbar. Dies wird im Maßnahmenteil weiter vertieft.

5.5 Prognose-Planfall 3: Gewerbeerschließungsstraße „Nord-Ost“, Verbindungsstraße West

Mit der „**Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost**“ soll zwischen der B 92 und der B 173 sowie zwischen den Stadtteilen Reißig/ Preißelpöhl und Haselbrunn eine direktere Straßenverbindung inkl. Gehwegen und Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Die Anbindung ab der östlichen Plangrenze an die B 173 erfolgt über die Reißiger Straße/ Chamissostraße. Mit der Maßnahme ist die Herstellung von zwei neuen Eisenbahnbrücken verbunden. Zusätzlich eröffnet sich die Möglichkeit für eine tangentielle Buslinie.

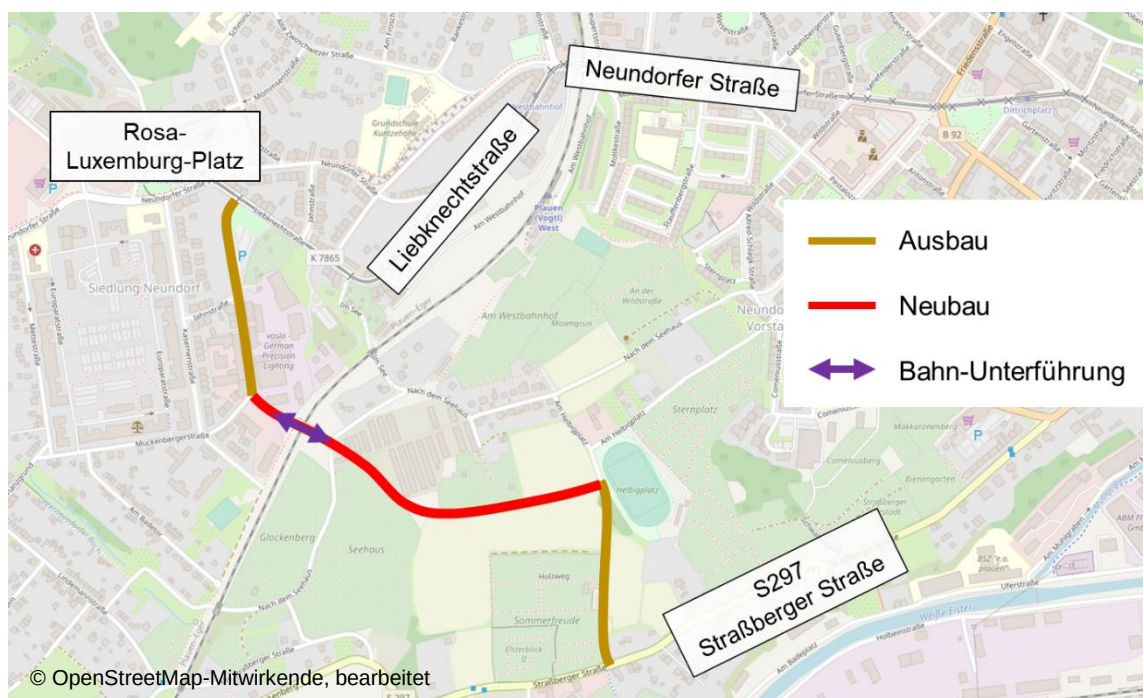
Die Gewerbegebiete Reißig, der Logistikpark und das Kabelwerk erhalten eine leistungsfähige Anbindung an das Hauptstraßennetz. Die Wohnbebauung entlang der Jöbñitzer Straße, Jocketaer Straße, Karolastraße, August-Bebel-Straße, Martin-Luther-Straße, Lessingstraße, Chrieschwitzer Straße im Stadtteil Haselbrunn und in Althaselbrunn soll vom Verkehr entlastet werden. Martin-Luther-Straße und Pausaer Straße sind im Lärmaktionsplan (LAP) als Hotspots eingestuft und sollen entlastet werden.

Eine mit dem LASuV geplante Eisenbahnüberführung zwischen der B 92 und der Straße Nach dem Essigsteig ersetzt den beschränkten und mit dichter Zugfolge belegten Bahnübergang Am Stadtwald.



Grafik 6: Planfall 3, aktuell verfolgter Verlauf der Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost

Die **Verbindungsstraße West** war ebenfalls bereits Bestandteil des VEP 2007 und in der Fortschreibung – unter Beachtung aktueller Rahmenbedingungen – erneut zu untersuchen. Grundlegendes Ziel ist die Schaffung einer Routenalternative mit zweiter Bahnquerung zur K 7809 und K 7865 (Neundorfer Straße) zwischen Neundorf und dem Dittrichplatz. Der neue Streckenverlauf bindet nahe dem Rosa-Luxemburg-Platz an die Liebknechtstraße an und verläuft nach Süden am Helbigplatz vorbei zur S 297 Straßberger Straße. Dazu sind auf einer Länge von ca. 1,3 km Straßen neu, bzw. auszubauen und eine Unterführung der Eisenbahntrasse Plauen-Eger zu schaffen.



Grafik 7: Planfall 3, Verlauf der Verbindungsstraße West

In **Abbildung 5.1** sind die verkehrlichen Auswirkungen des Planfalls 3 dargestellt. **Abbildung 5.2** enthält die Differenzwerte zum Prognose-Nullfall.

Die wichtigsten Effekte der Gewerbeerschließungsstraße werden im Folgenden gelistet:

- Die Hauptverkehrsachsen B 92 Pausaer Straße und die S 297 Martin-Luther-Straße werden entlastet (bis zu - 3.400 Kfz/ 24 h).
- Die Wohngebiete der nördlichen Bahnhofsvorstadt und Haselbrunn werden abseits der neuen Hauptachse flächig entlastet.
- Eine deutliche Entlastung der Jößnitzer Straße im Bereich angrenzender Wohnbebauung ist ausschließlich zwischen der S 297 Martin-Luther-Straße und der Goethestraße zu verzeichnen (ca. - 2.600 Kfz/ h). Zwischen der Klopstockstraße und der Chrieschwitzer Straße nimmt der Verkehr um etwa + 1.700 Kfz/ 24 h zu.
- Im Westteil der Reißiger Vorstadt sind Verkehrszunahmen in mit Wohngebäuden bebauten Abschnitten der Schlachthofstraße, der Breitscheidstraße und der Chamissostraße zu verzeichnen (ca. + 1.600 bis + 2.800 Kfz/ 24 h).

Durch die Errichtung der Verbindungsstraße West sind folgende Effekte zu verzeichnen:

- Die K 7865 Liebknechtstraße/ Neundorfer Straße werden entlastet (bis zu - 3.200 Kfz/ 24 h).
- Die B 92 Trockentalstraße wird entlastet (ca. - 2.500 Kfz/ 24 h).
- In der Siedlung Neundorf wird die Verbindung zur S 297 Straßberger Straße über Mückenbergsstraße, Am Schanzgrund, Lindemannstraße und Alte Straßberger Straße entlastet (bis - 1.200 Kfz/ 24 h).
- Im Ortsteil Syrtal werden ca. 1.000 Kfz/ 24 h von der Klopstockstraße auf die Schminckestraße und Scharnhorststraße verlagert, welche im Weiteren die neue Verbindungsstraße West nutzen. Dem Grunde nach werden dadurch keine für Wohngebiete unverträglichen Verkehrsmengen erreicht (im DTV ca. 1.200 bis 1.700 Kfz/ 24 h). Im Vergleich zum Bestand ist dies jedoch eine deutliche Steigerung. Der Abschnitt zwischen Mommsenstraße und Neundorfer Straße wird aktuell am geringsten belastet (200 Kfz/ 24 h). Er findet in der Maßnahme K-01 (Verkehrsberuhigung von Wohngebieten) bereits Beachtung.

Fazit Planfall 3:

Die Ziele der beiden Maßnahmen Erschließungsstraße Nord-Ost und Verbindungsstraße West werden dem Grunde nach erreicht. Verkehre zwischen den Bundesstraßen werden maßgeblich verlagert und bislang stark belastete Straßen mit hohem Wohnanteil deutlich vom Verkehr entlastet. Ferner können die entstehenden Potentiale (geringere Kfz-Verkehrsmengen) genutzt werden, um die Bedingungen für Verkehrsträger des Umweltverbundes auf den entlasteten Straßen zu verbessern.

Aufgrund der hohen Kosten sind zur Maßnahmenumsetzung Fördermittel notwendig. In wenigen Straßen mit Wohnbebauung sind spürbar höhere Verkehrsmengen zu verzeichnen. Dort fallen ggf. Ausgleichsmaßnahmen (abschnittweise Tempo 30, passiver Schallschutz, etc.) an.

5.6 Prognose-Planfall 4: Knotenpunkt Südinsel und Turnstraße

Für den Knotenpunkt „Südinsel“ mit den Bundesstraßen B 92/ B 173 sollen die verkehrlichen Auswirkungen der im VEP 2007 vorgeschlagenen Maßnahmen auf Grundlage der aktuellen Rahmenbedingungen untersucht werden. Die Umgestaltung des KP Südinsel beinhaltet folgende für das Verkehrsmodell (Kfz-Verkehr) relevante Elemente:

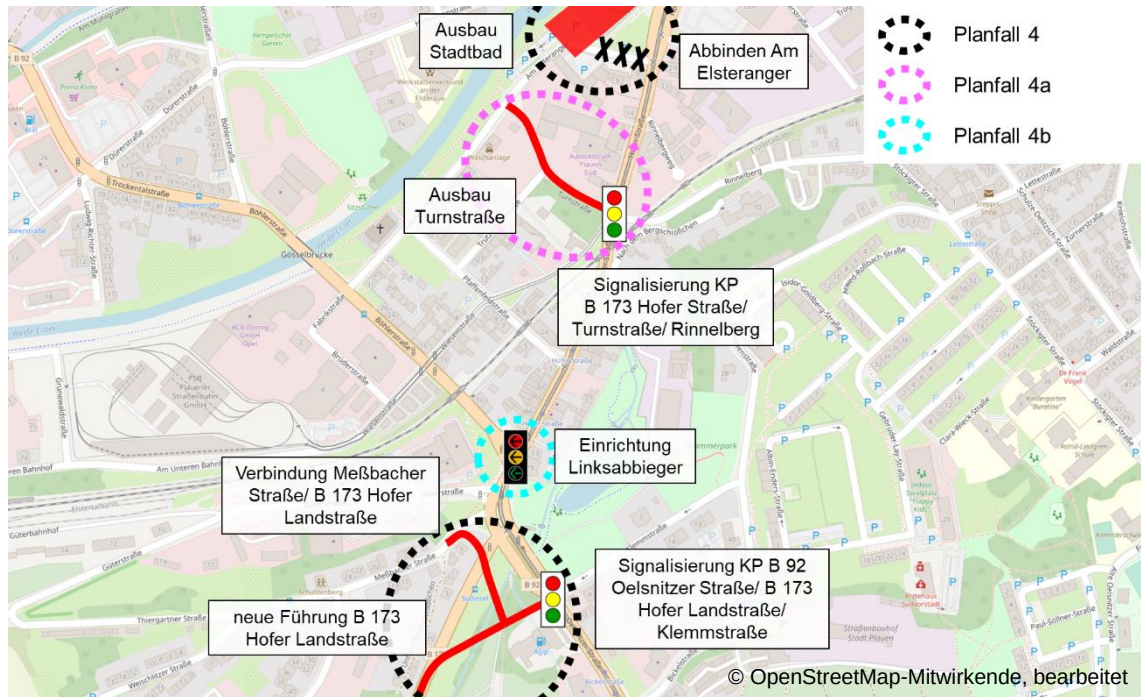
- Neuanbindung der B 173 Hofer Landstraße am KP B 92 Oelsnitzer Straße/ Klemmstraße,
- Vollsignalisierung des Knotenpunktes B 92 Oelsnitzer Straße/ B 173 Hofer Landstraße/ Klemmstraße (Befahrbarkeit der Klemmstraße in beide Richtungen) und
- Zusammenführung von B 173 Hofer Landstraße und Meißbacher Straße vor dem neu geschaffenen Knotenpunkt

Nahe der Südinsel wird die Erweiterung des Stadtbades in Erwägung gezogen. Damit verbunden ist die Schließung der Straße Am Elsteranger. Ohne zusätzliche Maßnahmen würden sich alle Fahrten zum Knotenpunkt mit der Pfaffenfeldstraße verlagern. Dort entstünde ein potentieller Unfallschwerpunkt. Aufgrund der Wohnbebauung und der querenden Straßenbahn ist die Pfaffenfeldstraße außerdem möglichst nicht mit hohen Kfz-Verkehren zu belasten.

Aus diesem Grund verknüpft die Stadt die Erweiterung des Stadtbades aktuell mit dem Ausbau der nahegelegenen Turnstraße sowie der Signalisierung des KP B 173 Hofer Straße/ Turnstraße. Alternativ soll die Möglichkeit untersucht werden, im Rahmen der Umgestaltung der Südinsel einen Linksabbiege-Fahstreifen von der B 92 Böhlerstraße auf die B 173 Hofer Straße einzurichten. Planfall 4 unterteilt sich deshalb in zwei Untervarianten:

- PF 4a: Umbau des Knotenpunktes Südinsel (s.o.) und Ausbau der Turnstraße inkl. LSA-Knotenpunkt mit der B 173 Hofer Straße
- PF 4b: Umbau des Knotenpunktes Südinsel (s.o.) und Ermöglichung des Linksabbiegens von der B 92 Böhlerstraße auf die B 173 Hofer Straße (bauliche Veränderungen notwendig)

Die Leistungsfähigkeit des KP B 173 Hofer Straße/ Turnstraße/ Rinnelberg (PF 4a) wurde im Rahmen früherer Untersuchungen bereits nachgewiesen. Die Leistungsfähigkeit des KP B 92 Böhlerstraße/ B 173 Hofer Straße im PF 4b ist anhand der Verkehrsverlagerungen überschläglich zu ermitteln. Planfall 4 wird in der nachfolgenden Grafik skizziert.



Grafik 8: Planfall 4 mit Untervarianten 4a und 4b

In **Abbildung 6.1** sind die Verkehrsmengen im Planfall 4a dargestellt. **Abbildung 6.2** enthält die Differenzwerte zum Prognose-Nullfall. Die Verkehrsmengen und Differenzwerte des Planfalls 4b sind in den **Abbildungen 7.1 und 7.2** enthalten.

Die Verlegung der B 173 und die Neuanbindung der Meßbacher Straße in Planfall 4 wirken sich wie folgt aus:

- Bisherige Verkehre auf der B 173 Hofer Landstraße und Meßbacher Straße nutzen die neue Führung der B 173 direkt.
- Durch die leicht verbesserte Anbindung an die B 92 verlagern sich Verkehre zwischen Thiergarten/ Kürbitz und der Kernstadt von der S 297 auf die B 173.
- Zwischen der B 92 Oelsnitzer Straße und der K 7805 Reichenbacher Straße entstehen teilweise Verkehrsverlagerungen über die Klemmstraße bzw. Bickelstraße, Mammenstraße, Lettestraße und Knielohstraße:
 - Die stärkste Erhöhung ist auf der Klemmstraße zu registrieren. Die resultierenden ca. 2.500 Kfz/ 24 h sind jedoch für eine Erschließungsstraße immer noch deutlich im Bereich der hinzunehmenden Verkehrsbelegung in städtischen Quartieren.
- Effekte im weiteren Umfeld fallen marginal aus und sind zu vernachlässigen.

Im Planfall 4a wird der Verkehr zwischen den Knotenpunkten B 173 Hofer Straße/ Am Elsteranger und B 92 Böhlerstraße/ B 173 Hofer Straße überwiegend auf die neue Verbindung Turnstraße – Fabrikstraße gelenkt. Nur wenige Wohngebäude sind betroffen.

Im Planfall 4b nutzen die bisherigen Durchgangsverkehre (Fabrikstraße – Am Elsteranger) überwiegend den neuen Linksabbieger am KP B 92 Böhlerstraße/ B 173 Hofer Straße. Eine Mehrbelastung der Pfaffenfeldstraße wird dennoch registriert. Die anschließende überschlägliche Leistungsfähigkeitsuntersuchung des KP B 92 Böhlerstraße/ B 173 Hofer Straße ergab außerdem, dass der Knotenpunkt aufgrund der verlagerten Verkehre voraussichtlich nicht leistungsfähig gestaltet werden kann; bereits ohne Beachtung der Einflüsse der nahen Güterstraße und der notwendigen Straßenbahn-Signalisierung ist eine leistungsfähige Abwicklung des geänderten Knotenpunktes kaum erreichbar (QSV E). Planfall 4b wird deshalb nicht weiterverfolgt.

Fazit Planfall 4:

Die neue Anbindung der B 173 und der Meßbacher Straße zum Knotenpunkt B 92/ Klemmstraße nimmt die bisherigen Verkehre der Straßen auf. Weitere Verlagerungen sind im näheren Umfeld von der B 173 in die Ostvorstadt zu verzeichnen. Im Hinblick auf die erzielte Erhöhung der Verkehrssicherheit und -qualität am Knotenpunkt Südinsel für alle Verkehrsteilnehmer werden die Verlagerungen generell als tolerabel angesehen. Durch eine klare Bevorzugung der Hauptrelationen (Bundesstraßen) im Signalzeitprogramm der LSA-Steuerung (KP B 92/ B 173/ Klemmstraße und KP Reichenbacher Straße/ Knielohstraße) können die Verlagerungen ins Nebennetz weiter verringert werden.

Im Falle der Erweiterung des Stadtbades stellt der Ausbau der Turnstraße inkl. dem neuen LSA-Knotenpunkt B 173 Hofer Straße/ Turnstraße/ Rinnelberg die einzige Alternative dar, den Kfz-Verkehr sicher und leistungsfähig abzuwickeln. Planfall 4a wird zur Erweiterung des Stadtbades zur Umsetzung empfohlen.

5.7 Prognose-Planfall 5: Kreisverkehr Martin-Luther-Straße/ Lessingstraße/ Reißiger Straße

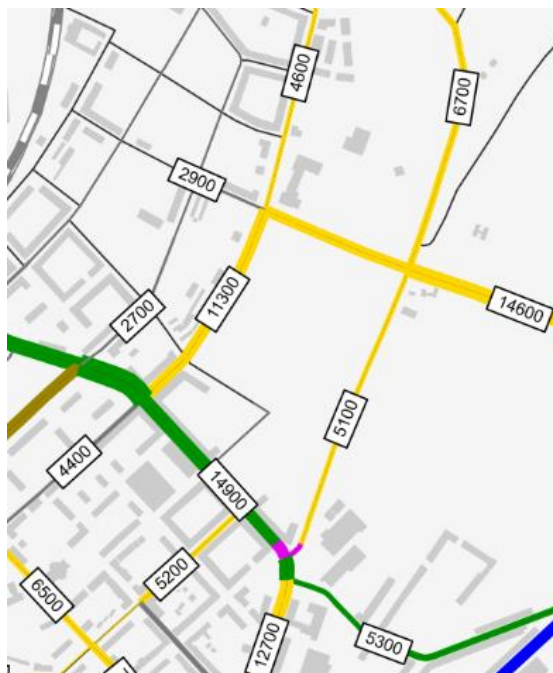
Im Zeitraum der Bearbeitung wurde der Knotenpunkt S 297 Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße unfallauffällig. Von Norden auf der Staatsstraße kommende Linksabbieger stoßen hier vermehrt mit dem entgegenkommenden Verkehr auf dem rechten von zwei Fahrstreifen zusammen. Zur Entschärfung der Unfallhäufungsstelle kommen verschiedene Lösungsmöglichkeiten infrage.

Eine davon ist die Realisierung des bereits seit längerem angedachten (ovalen) Kreisverkehrs am Knotenpunkt Martin-Luther-Straße/ Lessingstraße/ Reißiger Straße südlich der Unfallhäufungsstelle. Dieser steht generell in Verbindung mit der Reaktivierung und Erweiterung des Einkaufsmarktes an der Reißiger Straße. Durch den Kreisverkehr könnten Fahrzeuge von der Martin-Luther-Straße links auf die Reißiger Straße abbiegen, was den kritischen Linksabbiegestrom am Knotenpunkt S 297 Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße potentiell entlastet. Vor diesem Hintergrund ist die Ermöglichung des Linksabbiegens von der Martin-Luther-Straße auf die Reißiger Straße (realisiert durch den Kreisverkehr) im Verkehrsmodell zu bewerten.



Grafik 9: Planfall 5, Verortung Unfallhäufung und Kreisverkehr Martin-Luther-Straße

Die mit dem Planfall 5 verbundenen verkehrlichen Entwicklungen (Verkehrsmengen und Differenzwerte) werden in den nachstehenden Grafiken dargestellt.



Grafik 10: Planfall 5, DTV in Kfz/ 24 h



Grafik 11: Planfall 5, Differenz zum Prognose-Nullfall in Kfz/ 24 h

Es ist zu erkennen, dass die Verlagerungen nicht im erhofften Maße auftreten. Dies liegt v.a. daran, dass die Route über die Jöbnitzer Straße und Chamissostraße weiterhin deutlich attraktiver ist. Auch zusätzlich untersuchte Verbesserungen für die zu verlagernden Verkehre am KP Reißiger Straße/ Chamissostraße (Rechtseinbieger in die Chamissostraße) führen nicht zu einer deutlichen Verringerung der Linksabbiegeströme am kritischen Knotenpunkt.

Im Falle eines Linksabbiegeverbots am KP Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße würden sich die Verkehre vor allem auf die Breitscheidstraße sowie über Umwege als Geradeausfahrer auf die August-Bebel-Straße verlagern – also noch stärker ins Wohngebiet. Diese Option ist demnach ebenfalls zu verwerfen.

Fazit Planfall 5:

Der Kreisverkehr am Knotenpunkt S 297 Martin-Luther-Straße/ S 297 Lessingstraße/ Reißiger Straße kann zu Verstärkung des Verkehrsflusses beitragen und ermöglicht das Linksabbiegen von der S 297 Martin-Luther-Straße auf die Reißiger Straße. Eine Umsetzung ist somit generell sinnvoll. Für eine wesentliche Entspannung der Unfallsituation sind jedoch verkehrstechnische Maßnahmen am KP S 297 Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße erforderlich, da die untersuchten Maßnahmen im Umfeld entweder keine hinreichende Wirkung zeigen oder zu Verkehrsverlagerungen in Wohngebiete führen.

5.8 Prognose-Zielnetz

Aus den Ergebnissen der Planfälle werden folgende, dem Grunde nach geeignete, modellrelevante Maßnahmen in das Zielnetz Plauens für das Prognosejahr 2035 übernommen:

- Verkehrsberuhigung Mühlberg und Straßberger Straße (vertiefende Betrachtung der Straßberger Straße im Maßnahmenteil)
- Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost
- Verbindungsstraße West
- Ausbau der Turnstraße inkl. Vollsignalisierung des Knotenpunktes B 173 Hofer Straße/ Turnstraße/ Rinnelberg
- Umbau des Knotenpunktes Südinsel:
 - Neuanbindung der B 173 Hofer Landstraße am Knotenpunkt B 92 Oelsnitzer Straße/ Klemmstraße inkl. Vollsignalisierung des neuen Knotenpunktes
 - Zusammenführung von B 173 Hofer Landstraße und Meßbacher Straße vor dem neu geschaffenen Knotenpunkt
- Umbau des Knotenpunktes S 297 Martin-Luther-Straße/ Reißiger Straße zum Kreisverkehr

Das sich im Prognose-Zielfall ergebende Hauptverkehrsnetz ist in **Abbildung 8** dargestellt. Die damit verbundenen Verkehrsmengen (DTV) sowie Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall enthalten die **Abbildungen 9.1 bis 9.4**. Die Maßnahmen werden im nachfolgenden Konzeptteil eingeordnet und weiter ausgeformt.

6. Integriertes Maßnahmenkonzept

6.1 Vorbemerkungen

Für die Maßnahmenentwicklung im Handlungskonzept müssen bestimmte Grundannahmen getroffen werden, die sich zum einen aus den Leitlinien ergeben und zum anderen unabdingbare technische Notwendigkeiten darstellen. Daraus wird ersichtlich, mit welchem Maß an „Selbstverständlichkeit“ bestehende Netze und Angebote genutzt werden. Diese bestandsorientierten Annahmen stellen vor dem Hintergrund der erforderlichen Finanzierung große Herausforderungen dar. Ein Negativszenario mit sinkender Mobilität widerspräche den Leitziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung. Den Handlungskonzepten liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt erhalten bzw. wird verbessert und das Mobilitätsangebot soll für die Plauener (weiterhin) möglichst bezahlbar gestaltet werden.
- Die Stadtstraßen sind in der Regel sicher durch Fuß- und Radverkehr sowie mit dem Kfz benutzbar, der ÖPNV-Betrieb wird weiterhin teilweise durch die Fahrpreiserlöse finanziert.
- Die bestehende Straßeninfrastruktur sowie die LSA-Steuerungssysteme werden adäquat unterhalten und das bestehende Verkehrsmanagementsystem wird weiter betrieben bzw. verbessert.

Die Handlungskonzepte bauen außerdem auf den verfolgenswerten Maßnahmenansätzen aus der Maßnahmenbewertung auf, die im Zeitraum bis 2035 umgesetzt werden sollten. Eine Übersicht aller (Teil-)Maßnahmen inkl. deren Kostenklassen, Bewertungen, Priorisierung sowie zeitlichen Umsetzungshorizonten ist in **Anlage 1** enthalten.

6.2 Handlungskonzept synoptische Maßnahmen

6.2.1 Vorbemerkungen

Im Folgenden werden die synoptischen Maßnahmen des VEP Plauen beschrieben. Dies sind Maßnahmen, welche Effekte und Teilmaßnahmen für mehrere Verkehrsträger bündeln und somit im Besonderen zur integrierten Entwicklung des Verkehrsnetzes der Stadt Plauen beitragen.

Abbildung 8 enthält eine Übersicht der synoptischen Maßnahmen des VEP Plauen.

6.2.2 Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost (Neubau)

S-01: Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost (Neubau)		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, DB-Netz AG		
Wechselwirkungen: Maßnahme S-02 (Umgestaltung der B 92 Pausaer Straße)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Zur Verbesserung der Anbindung der Stadtteile Reißig, Preißelpöhl und Haselbrunn sowie der dortigen Gewerbegebiete an das Hauptverkehrsnetz wird eine direktere Verbindung zwischen der B 92 und der B 173 geschaffen. Mit der Maßnahme verbunden sind zwei neue Eisenbahnbrücken. Entlang der neuen Straße sollen regelgerechte Gehwege und Radverkehrsanlagen eingeordnet werden.

Die Maßnahme dient der verkehrlichen Entlastung zahlreicher Straßen mit Wohnbebauung, welche teilweise im Lärmaktionsplan als Hot Spots gelistet wurden. Zusätzlich eröffnet sich die Möglichkeit für eine tangentielle Buslinie.

Die geringe Priorität der Maßnahme ergibt sich aus den damit verbundenen hohen Kosten. Ferner werden dadurch bisherige Hauptverkehrsachsen (insbesondere die B 92) entlastet, was den Zielen des VEP teilweise entgegensteht. Die Errichtung der neuen Gewerbeerschließungsstraße ist deshalb, neben den einzuplanenden Gehwegen und Radverkehrsanlagen entlang der neuen Strecke, unbedingt mit einer weiteren Stärkung des Umweltverbundes zu verknüpfen. Dazu sei v.a. auf die Maßnahme S-09 (Umgestaltung der B 92 Pausaer Straße) verwiesen.

6.2.3 Umgestaltung der B 92 Pausaer Straße

S-02: Umgestaltung der B 92 Pausaer Straße		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, Nahverkehrsunternehmen		
Wechselwirkungen: Maßnahmen S-01 (Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost) und S-03 (Martin-Luther-Straße), Radverkehrskonzept, Nahverkehrsplan		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Die B 92 Pausaer Straße ist aktuell die bedeutendste Verkehrsachse im Plauener Norden, eine Umsetzung der Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost (Maßnahme S-04) ermöglicht hier jedoch eine Reduzierung der Verkehrsmengen und schafft Gestaltungsspielräume. Zwischen Am Stadtwald und Friedensstraße existieren aktuell nur wenige Querungsmöglichkeiten. Eine geeignete Radverkehrsführung für den Alltagsverkehr gibt es weder entlang der Pausaer Straße noch auf nahen Parallelstrecken. Die Umgestaltung der Pausaer Straße soll folgende Bestandteile enthalten, deren Machbarkeit kurzfristig nach VEP-Beschluss tiefer zu untersuchen und weiter auszuformen sind:

- Prüfung zur Reduktion auf einen Fahrstreifen je Richtung
- Verbesserung der Radführung durch geeignete Radverkehrsanlagen
- (ggf. abschnittsweise) Abwägung bzgl. der Trennung zwischen Straßenbahn und MIV:
 - Austausch der Betonplatten im Gleisbereich durch Asphalt und Befahrung durch Kfz (ggf. Ausnahmen an Haltestellen in Abhängigkeit vom Gesamtkonzept), oder
 - bestmögliche Trennung von Straßenbahn und MIV in Verbindung mit Grüngleisen auf Abschnitten mit gesondertem Gleiskörper
- Zusammenlegung der Haltestellen Wartburgplatz (Bahn) und Pausaer Straße (Bus)
- barrierefreie Gestaltung der Haltestellen
- Einordnung barrierefreier Zugänge (inkl. Querungsmöglichkeiten) an allen Haltestellen

Die Machbarkeitsuntersuchung ist kurzfristig anzusetzen und mit geringen Kosten verbunden. Eine Umsetzung ist eher langfristig einzuordnen und mit sehr hohen Kosten (Kostenklasse 5) verbunden.

6.2.4 Umgestaltung der S 297 Martin-Luther-Straße

S-03: Umgestaltung der S 297 Martin-Luther-Straße		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV		
Wechselwirkungen: Maßnahme S-02 (Umgestaltung der B 92 Pausaer Straße), Radverkehrskonzept		
Zeithorizont 	Kostenklasse € € € € €	Priorität

Unabhängig von der Umsetzung anderer Maßnahmen nimmt die S 297 Martin-Luther-Straße zwischen B 92 und Schenkendorfstraße aktuell sowie künftig keine Verkehrsmengen mehr auf, die einen vierstreifigen Querschnitt erfordern. Deshalb ist eine Umgestaltung des Straßenzugs mit folgenden Elementen vorgesehen:

- Reduktion auf einen Fahrstreifen je Richtung (Knotenpunkt-Kapazitäten sind zu beachten)
- beidseitige Einordnung durchgängiger und regelgerechter Gehwege
- beidseitige durchgängige, regelgerechte Radverkehrsanlagen (unter Beachtung des RVK)
- regelgerechte Querungsmöglichkeiten (Höhe Max-Planck-Straße und Hintere Gellertstraße)
- Signalisierung des Knotenpunktes S 297 Martin-Luther-Straße/ Schenkendorfstraße mit Linksabbieger in die Schenkendorfstraße
- Prüfung und ggf. Reduzierung der Stellplatzanzahl auf das notwendige Mindestmaß
- Erhöhung des Grünanteils

6.2.5 Umgestaltung der K 7879 Straße der Deutschen Einheit/ August-Bebel-Straße

S-04: Umgestaltung der K 7879 Straße der Deutschen Einheit/ August-Bebel-Straße		
Akteure: Stadt Plauen, PSB, LASuV		
Wechselwirkungen: Maßnahme S-05 (Nordachse Bahnhofstraße)		
Zeithorizont 	Kostenklasse € € € € € - € € € € €	Priorität

Maßnahme S-07 zur Umgestaltung der K 7879 wird wie folgt in drei Teilmaßnahmen gegliedert:

- **S-04.1:** K 7879 Straße der Deutschen Einheit (zwischen B 92 Friedensstraße und Bahnhofstraße)
 - Reduktion des Straßenraums auf einen Fahrstreifen je Richtung auf der Strecke
 - Einordnung geeigneter Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit des Radverkehrskonzepts
 - Schließung der Gehweglücke zwischen B 92 Friedensstraße und Friedrich-Engels-Straße auf Nordseite
 - Einordnung von Querungshilfen auf Höhe Friedrich-Engels-Straße und auf Höhe Karlstraße (Hausnr. 14/ 24)
 - ggf. Einordnung von Parkstreifen
- **S-04.2:** Knotenpunkt Albertplatz
 - Anpassung der Straßenräume unter Beachtung von S-06.3, S-07.1 und S-07.3
 - klare und verkehrssichere Übergänge zwischen Radverkehrsführung der Nordachse Bahnhofstraße und der Fußgängerzone
 - durchgängige Fuß- und Radverkehrsführung in Ost-West-Richtung
- **S-04.3:** August-Bebel-Straße zwischen Albertplatz und S 297 Martin-Luther-Straße
 - Reduzierung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen je Richtung (an Knotenpunkten abhängig von der Leistungsfähigkeit ggf. zusätzliche Abbiegefahrstreifen notwendig)
 - Einordnung regelgerechter Radverkehrsanlagen in Übereinstimmung mit dem RVK
 - im Falle der Beibehaltung separater Straßenbahngleise Einbau von Grüngleisen

Inbegriffen sind entwurfstechnische Machbarkeitsuntersuchungen zur leistungsfähigen Umgestaltung des gesamten Straßenzugs zwischen B 92 und S 297. Diese sind kurzfristig nach VEP-Beschluss anzustoßen.

6.2.6 Nordachse Bahnhofstraße (Umgestaltung)

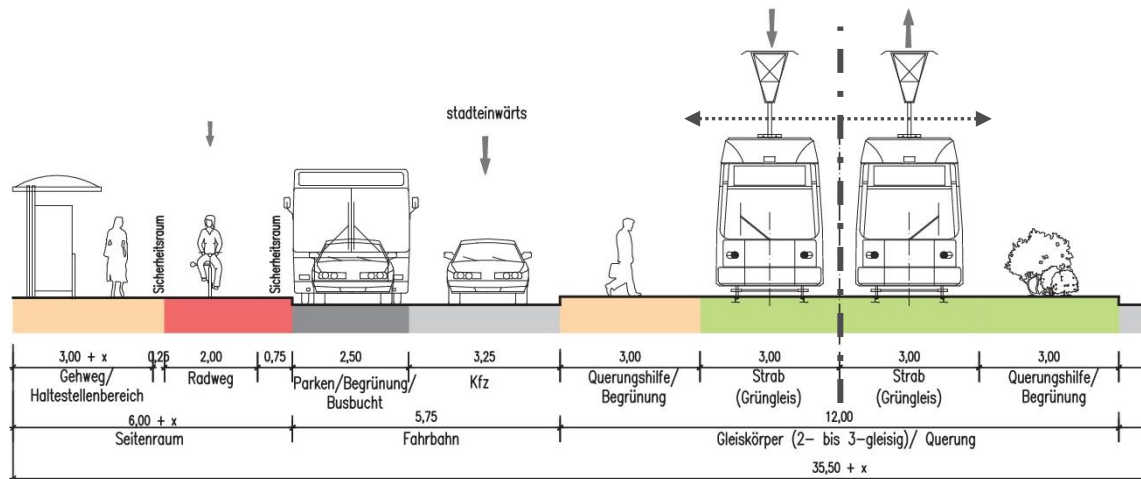
S-05: Nordachse Bahnhofstraße (Umgestaltung)		
Akteure: Stadt Plauen, PSB, POB, LASuV		
Wechselwirkungen: Maßnahme S-04.2 (Umgestaltung KP Albertplatz)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Aufgrund überdimensionierter Fahrbahnen besteht für die Nordachse der Bahnhofstraße (von der B 92 bis zum Albertplatz) ein hohes Gestaltungspotential. Dieses soll vollumfänglich genutzt werden. Kleinteilige Einzellösungen sind zu vermeiden. Dies betrifft insbesondere eine bereits vorhandene Entwurfsplanung zum Seitenraum der Westseite, welche in hohem Umfang Stellplätze für Kfz entlang der Gebäude zulasten der Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs vorsieht.

Die nördliche Achse der Bahnhofstraße wird daher mit der Maßgabe umgestaltet, ihrer Funktion als verknüpfende Achse zwischen Oberem Bahnhof und der Fußgängerzone der Bahnhofstraße gerecht zu werden. Die vorhandene Fußgängerunterführung ist aufzuwerten. Maßnahme S-06 enthält folgende Teilmaßnahmen:

- **S-05.1:** Errichtung und Signalisierung einer barrierefreien Furt für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt mit der B 92 über den nördlichen Ast der Bahnhofstraße sowie barrierefreier Anschluss an die westliche Rampe der Unterführung
- **S-05.2:** Aufwertung der vorhandenen Unterführung, Errichtung fehlender Schieberampen auf Treppenanlagen
- **S-05.3:** Neuordnung des Streckenzugs von der B 92 bis zum Albertplatz
 - Einordnung regelgerechter Radverkehrsanlagen,
 - regelgerechter Ausbau vorhandener Querungshilfen und Verbesserung des Anschlusses aus Richtung Westen (Tischendorfstraße) zu den Querungen,
 - Einbau von Grüngleisen (Straßenbahngleise kombiniert mit Rasen/ Bodendeckern),
 - Reduzierung auf einen leistungsfähigen Kfz-Fahrstreifen je Richtung,
 - Stellplätze für den ruhenden Kfz-Verkehr im erforderlichen Maß,
 - Anpassung des Knotenpunktes Albertplatz für klare und verkehrssichere Übergänge zwischen Radverkehrsführung und Fußgängerzone
 - Anpassung des Knotenpunktes B 92/ Bahnhofstraße an den veränderten Querschnitt

Als Beispiel einer attraktiven Umgestaltung des Straßenzuges ist in der nachfolgenden Grafik ein Querschnitt dargestellt. Auch die Gestaltung der Knotenpunkte ist in der daraus folgenden Entwurfsplanung den Verkehrsbelastungen entsprechend anzupassen.



Grafik 12: Vorschlag eines Querschnitts zur attraktiveren Umgestaltung der Nordachse Bahnhofstraße zwischen August-Bebel-Straße und B 92 (die Punkt-Strich-Linie entspricht der Spiegelachse, die Gestaltung stadtauswärts ist analog zur Darstellung stadteinwärts zu verstehen)

6.2.7 Fußgängerzone „Bahnhofstraße Erlebenswert“

S-06: Fußgängerzone „Bahnhofstraße Erlebenswert“		
Akteure: Stadt Plauen, PSB		
Wechselwirkungen: InSEK (Stärkung des Einzelhandels)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität

Die Fußgängerzone der Bahnhofstraße ist aufzuwerten und ihre Attraktivität für die Bürger und Besucher der Stadt Plauen weiter zu erhöhen. Hierzu ist ein Gesamtkonzept zu entwickeln, für das im VEP vorerst folgende Elemente vorgeschlagen werden:

- Erhöhung der Sicherheit beim Queren der Jößnitzer Straße bzw. Karlstraße durch:
 - Anordnung zweier Fußgängerüberwege – einer östlich der Straßenbahnschienen, einer westlich
 - Anordnung von Tempo 30 auf der Jößnitzer Straße und Karlstraße zwischen Forststraße und Gottschaldstraße
- Ermöglichung einer durchgängig barrierefreien Nutzung beidseits der Straßenbahnschienen
- barrierefreie und attraktive Gestaltung der Haltestelle „Capitol“
- Schaffung weiterer Sitzgelegenheiten
- attraktive Spielmöglichkeiten für Kinder

- Erhöhung des Anteils attraktiver Begrünung
- ggf. Ausweitung stadttypischer Gestaltungselemente (bspw. „Vater und Sohn“)
- Einrichtung überdachter Bereiche, v.a. in Verbindung mit Sitzgelegenheiten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr mithilfe von Warnhinweisen (Schilder, Piktogramme im Gehwegbereich) im Einfahrtbereich der Fußgängerzone

Zur zuverlässigen Reduktion der in der Analyse festgestellten Radverkehrsunfälle bestehen kaum Handlungsoptionen, die sich mit den VEP-Zielen decken. Generell ist auf die Eigenverantwortung der Radfahrenden zu setzen, Fahrgeschwindigkeit und -verhalten an die Umgebung anzupassen.

Die Kosten für die Stadt Plauen können im Fall der Bewilligung von Fördermitteln (EU/ Bund/ Freistaat) geringer ausfallen.

6.2.8 Umgestaltung der Siegener Straße

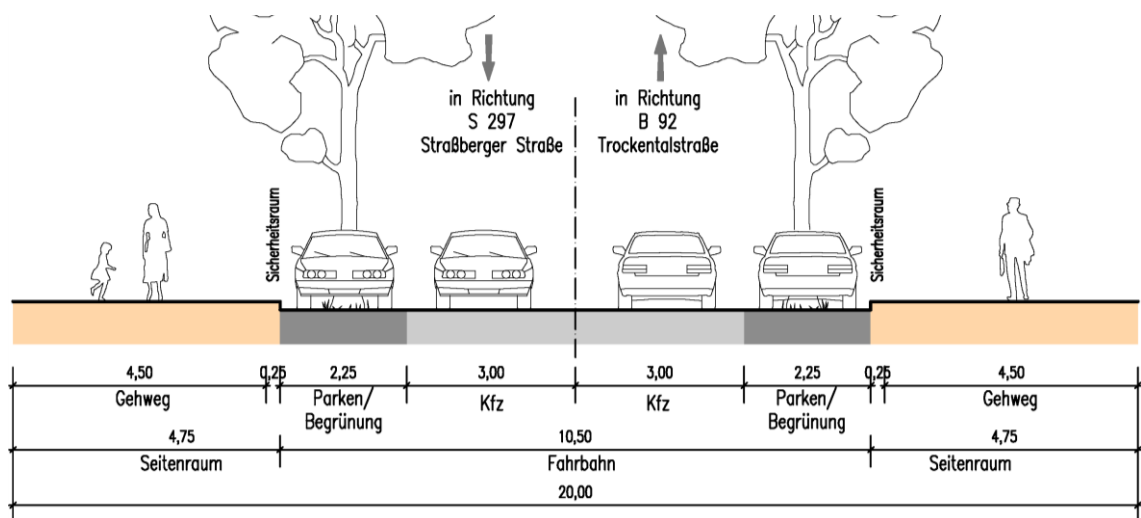
S-07: Umgestaltung der Siegener Straße		
Akteure: Stadt Plauen, Nahverkehrsunternehmen		
Wechselwirkungen: Die Gestaltung der Radinfrastruktur ist ggf. abhängig von der Bedeutung im Routennetz des Radverkehrskonzepts.		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Mit dem dreistreifigen Ausbau der Trockentalstraße wird die Siegner Straße von einer Bundes- zur Gemeindestraße abgestuft und erfährt eine deutliche Entlastung vom Kfz-Verkehr. Der Knotenpunkt mit der Trockentalstraße wird im Zuge der Maßnahme neu organisiert. Eine Umgestaltung der Siegener Straße zur Anpassung an den ohnehin vorherrschenden Wohngebietscharakter ist anschließend anzustreben. Folgende Teilmaßnahmen sind vorzusehen, deren Umsetzungshorizont vom Ausbaufortschritt der B 92 Trockentalstraße abhängt:

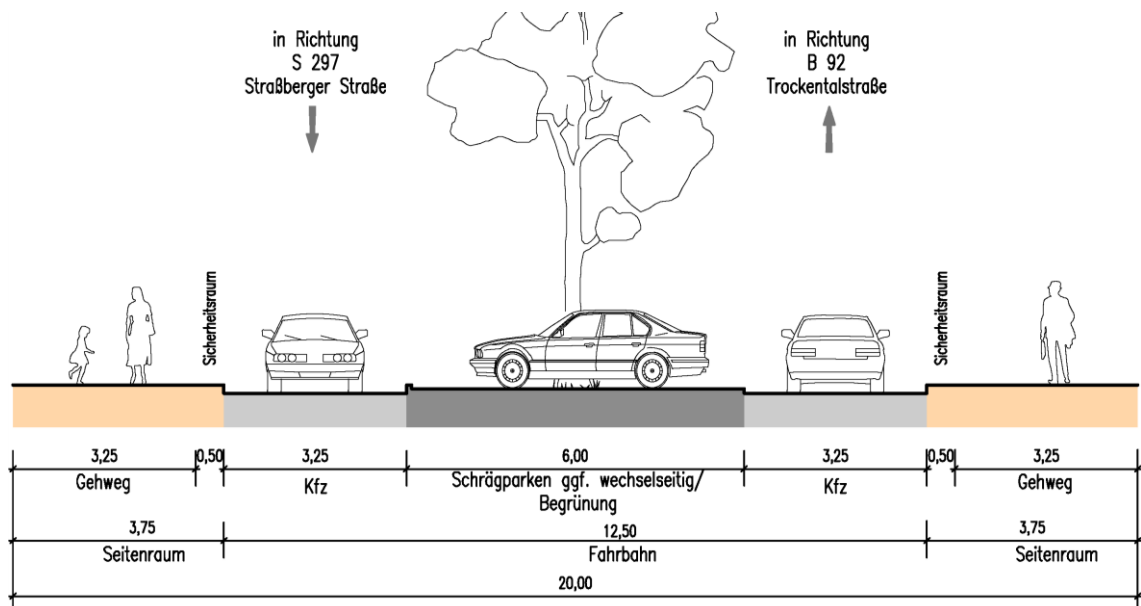
- **S-07.1:** Anpassungen einhergehend mit der Fertigstellung der B 92 Trockentalstraße
 - Eingliederung der Siegener Straße in die umliegende Tempo 30-Zonierung
 - Umgestaltung des Knotenpunktes S 297 Straßberger Straße/ Siegener Straße, mit Straßberger Straße als Vorfahrtstraße und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr über alle Knotenpunktarme

- **S-07.2: Umgestaltung der Siegener Straße**
 - Reduzierung der Fahrbahn auf die erforderliche Breite
 - Vermeidung des halbseitigen Parkens auf dem Gehweg durch geordnete Parkstände
 - Errichtung attraktiver Gehwege
 - Einordnung attraktiver Begrünung
 - Beachtung des querenden Fußverkehrs (insbesondere zu den umliegenden Schulen; Diesterweg-Gymnasium, Dittes-Oberschule Plauen und Grundschule Ditteschule), empfohlen werden Fußgängerüberwege

Zwei Beispielquerschnitte zur Gestaltung der Siegener Straße werden im Folgenden aufgezeigt.



Grafik 13: Beispiel-Querschnitt 1 zur Umgestaltung der Siegener Straße



Grafik 14: Beispiel-Querschnitt 2 zur Umgestaltung der Siegener Straße

6.2.9 Ausbau der Turnstraße

S-08: Ausbau Turnstraße und LSA-Knotenpunkt mit der B 173 Hofer Straße		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, PSB		
Wechselwirkungen: Maßnahme F-02 (Teilmaßnahme: Gehweg entlang der B 173 Hofer Straße)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Im Falle der Erweiterung des Stadtbades ist der Ausbau der Turnstraße inkl. Fuß- und Radverkehrsführung sowie LSA-Knotenpunkt B 173 Hofer Straße/ Turnstraße/ Rinnelberg mit Furten über alle Zufahrten vorzusehen. Um potentiellen Unfällen am KP B 173 Hofer Straße/ Pfaffenfeldstraße vorzubeugen, ist die Maßnahme zeitlich so einzuordnen, dass eine Fertigstellung rechtzeitig vor der Sperrung des Elsterangers erfolgt. Die relativ geringe Priorisierung der Maßnahme ergibt sich aus der Kombination hoher Kosten in Verbindung mit der vorrangigen Wirkung für den Kfz-Verkehr. Dies hat keinen Einfluss auf die zeitliche Einordnung oder ihre grundsätzliche Notwendigkeit.

Sofern die Erweiterung des Stadtbades im weiteren Planungsverlauf verworfen wird, ist auch der Ausbau der Turnstraße nicht notwendig. In diesem Fall sind dennoch am Knotenpunkt B 173 Hofer Straße/ Rinnelberg über die B 173 sowie über die Straße Rinnelberg sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (Fußgänger-LSA oder Mittelinsel, je nach Eignung) einzuordnen.

6.2.10 Bundesstraßen-Knotenpunkt „Südinsel“

S-09: Verbesserungen am Bundesstraßen-Knotenpunkt „Südinsel“		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, PSB, POB		
Wechselwirkungen: Maßnahme F-02.1 (durchgehender Gehweg Hofer Straße)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Die Entwicklung des Knotenpunktes „Südinsel“ wurde bereits im VEP 2007 umfangreich untersucht. Sie findet auch im aktuellen Verkehrsmodell der vorliegenden Fortschreibung Beachtung. Aus dem Planfall 4 des Verkehrsmodells und den weiteren in der Analyse festgestellten Bedarfen resultiert die überarbeitete Komplexmaßnahme. Aufgrund des Umfangs sowie unterschiedlicher Dringlichkeiten wird die Maßnahme wie folgt aufgeteilt:

- **S-09.1:** zusätzlicher Rechtsabbieger an der B 173 Hofer Landstraße auf die B 92 Oelsnitzer Straße
- **S-09.2:** beidseitig regelgerechte Führung für Fuß- und Radverkehr zwischen Südinsel und Bickelstraße
- **S-09.3:** Einrichtung eines Haltestellensteiges „Südinsel“ auf der Hofer Landstraße in stadtauswärtiger Richtung
- **S-09.4:** umfangreiche Umgestaltung des Knotenpunktes Südinsel
 - Verlegung B 173 Hofer Landstraße zum KP Klemmstraße inkl. LSA-Regelung am KP
 - Abbindung Meßbacher Straße vom KP Südinsel und Anbindung an den neuen Streckenzug der B 173 Hofer Landstraße
 - Versetzung der Straßenbahngleise zur Mitte des Straßenraumes
 - Verlegung der Haltestellensteige „Südinsel“ auf den neuen Verlauf der B 173 nahe dem Knotenpunkt B 92/ B 173/ Klemmstraße
 - Bevorzugung der Hauptrelationen (Bundesstraßen) im LSA-Signalzeitprogramm

Da die Maßnahmen auch private Grundstücke betreffen, wird zur Umsetzung vrs. ein Planfeststellungsbeschluss notwendig. Außerdem ist zwischen der Stadt Plauen und dem LASuV als Straßenbaulast- und somit Planungsträger eine entsprechende Planungsvereinbarung zu formulieren. Die Untersuchungen sind deshalb einerseits direkt zu beginnen, andererseits bedarf die Planung eines hohen Umfangs.

6.2.11 Umgestaltung der B 92 Oelsnitzer Straße

S-10: Umgestaltung der B 92 Oelsnitzer Straße		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, Nahverkehrsunternehmen		
Wechselwirkungen: Die Untersetzung der Radroute kann im Radverkehrskonzept aufgegriffen werden.		
Zeithorizont 	Kostenklasse € € € € € €	Priorität 

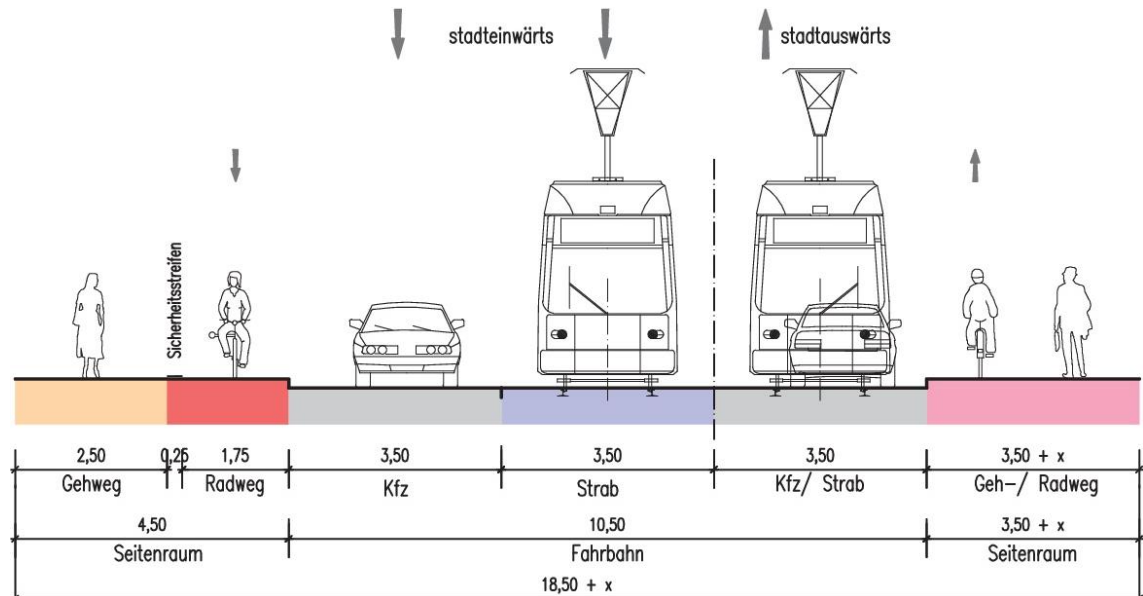
Die B 92 Oelsnitzer Straße weist zwischen Kemmlerstraße und Bickelstraße eine Reihe von Mängeln auf. So ist die Haltestelle Südvorstadt zum Teil nur bedingt oder nicht barrierefrei zugänglich, der Bussteig stadteinwärts ist etwa 100 m von den anderen Steigen entfernt. Die Gleiseindeckung der Straßenbahn besteht zum Großteil aus lärmintensiven Betonplatten, weshalb im Lärmaktionsplan in einem ersten Schritt der Vorschlag eingebracht wurde, die Befahrung des Gleisbereiches durch Kfz zu unterbinden – dem entgegen steht jedoch der geringe verfügbare Raum. Auf dem Straßenzug gibt es trotz der dort verlaufenden Radrouten nur bedingt geeignete Radverkehrsinfrastruktur gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁶. Die Gehwege weisen neben wechselnden Belagsarten zahlreiche Mängel auf.

Für die B 92 Oelsnitzer Straße wird aus o.g. Gründen bereits aktuell eine grundlegende Umgestaltung vorgesehen. Die Ausformung steht diesbezüglich noch nicht fest und ist an verschiedene (bspw. finanzielle) Einflüsse gekoppelt. Im Rahmen der Fortschreibung des VEP ist hierzu ein verkehrlich geeigneter Vorschlag als Beispiel-Querschnitt unter Beachtung der weiteren VEP-Maßnahmen einzubringen. Dieser beinhaltet folgende Punkte und wird in der anschließenden Grafik dargestellt:

- durchgängig regelgerechte Führung für Fuß- und Radverkehr
- regelgerechte Bordabsenkungen an den Knotenpunkten
- Versetzung des Bussteiges der Haltestelle „Südvorstadt“ in Fahrtrichtung Innenstadt auf Höhe des vorhandenen Bussteiges in Fahrtrichtung Unterlosa zur besseren Verknüpfung von Straßenbahn- und Regionalbuslinie
- Beibehaltung der zweigleisigen Führung zur Unterstützung der langfristig avisierten Taktverdichtung der Straßenbahnlinien auf 10 min, dabei

⁶ ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

- Führung der Straßenbahn stadteinwärts gesondert vom Kfz-Verkehr zur Nutzung der Bevorrechtigung an LSA-Knotenpunkten und
- Führung der Straßenbahn stadtauswärts mit dem Kfz-Verkehr



Grafik 15: Vorschlag eines Querschnitts zur Umgestaltung der B 92 Oelsnitzer Straße

Haltestellen und Knotenpunkte sowie Übergangsbereiche sind entsprechend gemäß den gültigen Richtlinien passend zum durchgehenden Querschnitt zu gestalten. Die Kosten der Maßnahmen-teile sind im Rahmen der Gesamtmaßnahme zum Ausbau der B 92 Oelsnitzer Straße nicht einzeln bezifferbar.

6.3 Handlungskonzept Kfz-Verkehr

6.3.1 Vorbemerkungen

Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes und des Kfz-Verkehrs verfolgen das Ziel, ein ausreichend leistungsfähiges Vorrangnetz zu entwickeln und bei Bedarf zu stärken, um sensible Stadtbereiche abseits dieses Hauptnetzes verkehrlich zu entlasten. Dies beinhaltet infrastrukturelle wie auch verkehrsorganisatorische Anpassungen.

Der Verkehrsentwicklungsplan Plauen folgt dabei den **grundlegenden Prinzipien**:

- Kfz-Verkehre sind durch die Schaffung attraktiver Alternativen möglichst zu vermeiden – ihr Aufkommen entsprechend zu reduzieren.
- Nicht vermeidbare Kfz-Verkehre sind auf (leistungsfähige) Routen zu verlagern, auf denen weniger Konflikte mit dem Umfeld bestehen.
- Nicht vermeidbare und/ oder verlagerbare Kfz-Verkehre sind im bestehenden Straßenraum möglichst verträglich abzuwickeln. Dazu gehört v.a. eine anforderungsgerechte Straßenraumgestaltung, die in sensiblen Bereichen (bspw. Wohngebiete oder an Schulen) auch im Sinne einer Verkehrsberuhigung wirkt.

Das Straßennetz in Plauen kann größtenteils als anforderungsgerecht bezeichnet werden.

Für die Zukunft stehen daher der Bestandserhalt sowie in wenigen Bereichen die anforderungsgerechte Anpassung des Hauptstraßennetzes im Vordergrund der Straßennetzentwicklung.

Abbildung 9 enthält die Maßnahmen zur Entwicklung des Kfz-Verkehrs in Plauen.

6.3.2 Klassifizierung des Verkehrsnetzes

Für die Klassifizierung im Straßenverkehrsnetz Plauens wurden verschiedene Optimierungspotentiale geprüft. Im Rahmen dessen war auch der Verlauf der **Europastraße E 49** hinsichtlich möglicher Durchgangsverkehre durch die Stadt Plauen zu untersuchen. Die E 49 verläuft entlang der B 92 durch Plauen. Ziel ist eine Beurteilung, ob eine Verlegung der E 49 außerhalb Plauens weiterhin verfolgt werden sollte. Folgende Aussagen können anhand des kalibrierten Verkehrsmodells (Prognose-Nullfall) getroffen werden:

- Innerhalb der Stadt Plauen beträgt der Schwerverkehrsanteil im Verlauf der E 49 (bzw. B 92) stets unter 10 %, teilweise deutlich unter 5 %.
 - Dieser Schwerverkehrsanteil ist für den Verlauf einer Bundesstraße als üblich bis gering einzustufen und bedarf dem Grunde nach keiner Anpassung.
- Der Durchgangsverkehr zwischen dem Knotenpunkt Südinsel und dem Kreisverkehr Schöpsdrehe fällt äußerst gering aus. Unter Beachtung der abschnittsweise unterschiedli-

chen Verkehrsstärken liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs stets deutlich unter 1 %. Dabei werden Zielverkehre zwischen der A 72 und dem Gewerbegebiet Schöpsdrehe noch nicht beachtet, ebenso wie von Norden kommende Verkehre zum Gewerbegebiet Oberlosa.

- Der Verlauf der E 49 hat somit keinen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmengen und ohnehin sehr geringen Durchgangsverkehre entlang der B 92 in Plauen. Eine Verlegung der E 49 wäre demzufolge wirkungslos, gleiches gilt für einen potentiellen Neubau einer Ortsumfahrung.

Es wird empfohlen, die Verlegung der E 49 nicht weiter zu verfolgen.

In der Untersuchung der klassifizierten Straßen war eine abschnittsweise Verlegung der B 173 vom Straßenzug Hammerstraße – Stresemannstraße auf den Straßenzug Auenstraße – Vom-Stein-Straße zu untersuchen. Ziel ist in erster Linie die Entlastung des KP Hammerstraße/ Stresemannstraße. Damit verbunden wären ein Ausbau der Auenstraße und Vom-Stein-Straße sowie die Signalisierung der Knotenpunkte Hammerstraße/ Vom-Stein-Straße sowie Stresemannstraße/ Auenstraße. Die Relation vom KP Stresemannstraße/ Auenstraße zum KP Vom-Stein-Straße/ Hammerstraße wird aktuell sowie künftig (alle Prognosefälle) von weniger als 1.000 Kfz/ 24 h befahren. In der Gegenrichtung werden Auenstraße und Vom-Stein-Straße zum Teil bereits genutzt. Somit verfehlt die Maßnahme ihre Wirkung.

Eine Verlegung der B 173 auf den Straßenzug Auenstraße – Vom-Stein-Straße ist somit nicht zu empfehlen.

6.3.3 Verkehrsberuhigung abseits des Hauptverkehrsnetzes

K-01: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten		
Akteure: Stadt Plauen, POB		
Wechselwirkungen: keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Die Stadt Plauen hat sich in den **Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung** zu einer konsequenten Verkehrsberuhigung in Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen verpflichtet. Dazu ist eine stadtweit einheitliche und deutliche Trennung zwischen Haupt- und Nebennetz erforderlich. Zweck einer konsequenten Verkehrsberuhigung im Nebennetz ist insbesondere die

Steigerung der Qualität von Wohngebieten und Aufenthaltsbereichen sowie die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit. Geringfügige Verkehrsverlagerungen hin zum Hauptnetz sind dadurch ebenfalls möglich.

Die Gestaltung mancher Straßen entspricht nicht von vornherein der netzbedingt geeigneten Zonierung. Dies spricht jedoch nicht zwangsläufig gegen die Anordnung einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit. So besteht bspw. durch Fahrbahnmarkierungen die Möglichkeit, die Autofahrer regelmäßig an die geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit zu erinnern. Im Rahmen künftig anstehender Sanierungsarbeiten kann der Straßenraum außerdem entsprechend umgestaltet werden, um der gegebenen Netzfunktion sowie der Einheit von Bau und Betrieb gerecht zu werden. Geeignete Grundlage hierfür bildet die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)⁷.

In Ausnahmefällen können im Nebennetz Gründe bestehen, die gegen eine dauerhafte Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sprechen. Dies sind in der Regel

- Sprungskosten im ÖPNV – v.a., wenn sich die Umlaufzeit einer Linie aufgrund der geringeren Geschwindigkeit so weit erhöht, dass mindestens ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss, oder
- Planungen zur Integration einer Straße in das Hauptverkehrsnetz.

Eventuell vorhandene Vorfahrtstraßenregelungen innerhalb der neuen Geschwindigkeitszonierungen sind abzuordnen. Bei Änderungen der Vorfahrtregelungen ist zu prüfen, ob in einem geeigneten Übergangszeitraum oder bis zur Umgestaltung durch Markierungen oder Beschilderungen darauf hinzuweisen ist (bspw. Z 102 StVO, „Kreuzung oder Einmündung“ in Verbindung mit dem Zusatzzeichen ZZ 1008-31 StVO, „Verkehrsführung geändert“). Eine Ausnahme stellt der Buslinienverkehr dar: Hierfür besteht im Sinne der Fahrplanstabilität in Tempo 30-Zonen die Möglichkeit zur Anordnung des Vorfahrt-Zeichens (Z 301 StVO, „Vorfahrt“).

Aus der Bestimmung des Hauptverkehrsnetzes der Stadt Plauen und den o.g. Bedingungen ergeben sich Straßen und Bereiche im Nebennetz, in denen der Kfz-Verkehr aus gutachterlicher Sicht weiter beruhigt werden kann (siehe **Abbildung 11**).

Für diese Straßen ist nach dem Beschluss zum VEP Plauen zu prüfen, welche Geschwindigkeitszonierung (i.d.R. Tempo 30-Zone, ggf. Tempo 20-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich) infrage kommt. Zu berücksichtigende maßgebliche Entscheidungsgrundlage bildet die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)⁸.

⁷ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, 2006

⁸ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Vom 26. Januar 2001*, In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

K-02: Verkehrsberuhigung Mühlberg und Straßberger Straße		
Akteure: Stadt Plauen		
Wechselwirkungen: Umbau des Knotenpunktes B 92 Trockentalstraße/ Straßberger Straße		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Das Kulturdenkmal Weisbachsches Haus wird im Rahmen einer EFRE-Förderung saniert. In diesem Zusammenhang wird eine Sperrung für den Durchgangsverkehr (Kfz) auf dem Mühlberg und der Straßberger Straße diskutiert. Zusätzliche Durchgangsverkehre auf den Altmarkt sind nicht zu erwarten. Aufgrund des vorhandenen Parkhauses auf der Straßberger Straße ist die dortige Fußgängerzone nur zwischen Altmarkt und der Parkhauszufahrt anzuordnen. Maßnahme K-02 wird in zwei Teilmaßnahmen gegliedert:

- **K-02.1:** Anordnung einer Fußgängerzone (Rad frei) auf Mühlberg
- **K-02.2:** Anordnung einer Fußgängerzone (Rad frei) auf der Straßberger Straße zwischen Altmarkt und Parkhaus

6.3.4 Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr

Durch die örtliche Unfallkommission wird kontinuierlich an der Erhöhung der Verkehrssicherheit gearbeitet. Priorität hat dabei die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden und die Entschärfung von Stellen mit besonders vielen Unfällen. Der Verkehrsentwicklungsplan kann hierzu beitragen, indem potentielle positive als auch negative Auswirkungen von Maßnahmen auf das Unfallgeschehen abgeschätzt werden.

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes werden diesbezüglich generell geprüft und nur empfohlen, sofern die Verkehrssicherheit gegeben ist oder erhöht wird.

Zwei unfallauffällige Bereiche werden nicht mit anderweitigen Maßnahmen im VEP bedacht und sind deshalb gesondert mit dem vorrangigen Fokus der Verkehrssicherheit zu untersuchen. Diese werden im Folgenden beschrieben.

K-03: Tempo 30 auf der Neundorfer Straße

Akteure:

Stadt Plauen

Wechselwirkungen:

keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte

Zeithorizont



Kostenklasse



Priorität



In der Analyse wurde ein erhöhtes Unfallgeschehen auf der Neundorfer Straße zwischen Rathaus und Dittrichplatz verzeichnet. Außerdem ergab die Umfrage zum Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich ein hohes Unsicherheitsgefühl der Teilnehmer des nichtmotorisierten Verkehrs. Daher wird zwischen den Knotenpunkten Neundorfer Straße/ Gartenstraße und Neundorfer Straße/ Dobenausstraße/ Unterer Graben/ Marktstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert (streckenhaft, keine Geschwindigkeitszonierung). Die bestehende Vorfahrtsregelung bleibt erhalten. Die Maßnahme ist mit der Plauener Straßenbahn GmbH abgestimmt.

K-04: Signalisierung des KP S 297 Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße

Akteure:

Stadt Plauen

Wechselwirkungen:

keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte

Zeithorizont



Kostenklasse



Priorität



Im Bearbeitungszeitraum wurde der Knotenpunkt S 297 Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße unfallauffällig. Von Norden auf der Staatsstraße kommende Linksabbieger stoßen hier vermehrt mit dem Verkehr auf dem rechten der zwei entgegenkommenden Fahrstreifen zusammen. Zur Entschärfung der Unfallhäufungsstelle wird der Knotenpunkt mit einer geeigneten Signalisierung ausgestattet. Bei der genauen Ausformung im Nachgang zum VEP sind folgende Punkte zu untersuchen bzw. beachten:

- geeignete Variante zur Teil- oder Vollsignalisierung des KP S 297 Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße zur Vermeidung der bestehenden Unfallsituation
- Koordinierung mit der LSA am KP S 297 Martin-Luther-Straße/ August-Bebel-Straße

Die Leistungsfähigkeit der betreffenden Knotenpunkte ist nachzuweisen. Aufgrund der Komplexität ist hierzu voraussichtlich eine Verkehrsflusssimulation (Mikrosimulation) notwendig.

6.3.5 weitere Maßnahmen im Straßennetz

Im Folgenden werden die Maßnahmen des VEP Plauen zur Ergänzung der Kfz-Infrastruktur erläutert. Auf Bestandteile der synoptischen Maßnahmen wird dabei nicht erneut eingegangen. Bereits vorgesehene geringfügige Infrastrukturergänzungen werden in diesem Kapitel kurz beschrieben, jedoch nicht als VEP-Maßnahmen geführt.

K-05: Verbindungsstraße West (Neubau)		
Akteure: Stadt Plauen		
Wechselwirkungen: Maßnahme R-02 (Prüfaufträge für das RVK)		
Zeithorizont 	Kostenklasse € € € € €	Priorität 

Der Stadtteil Neundorf ist aktuell über die K 7809 Neundorfer Straße an die Kernstadt angeschlossen. Die Verbindungsstraße zwischen S 297 Straßberger Straße und K 7865 Liebknechtstraße ist seit dem VEP 2007 als Entlastung der Neundorfer Straße und Liebknechtstraße (inkl. der dortigen Wohnbebauung vom Verkehrslärm) sowie als Umleitungsstrecke im Falle von Bauarbeiten geplant.

Im Sinne des ursprünglichen Ziels der Stadt Plauen wird die Verbindungsstraße West weiterhin als Maßnahme geführt. Als Einzelmaßnahme widerspricht die Verbindungsstraße West jedoch teilweise dem in den VEP-Zielen formulierten Grundsatz der nachhaltigen Finanzierbarkeit. Eine Umsetzung wird deshalb nur empfohlen, wenn die damit verbundenen Möglichkeiten zur Umgestaltung des entlasteten Straßenzugs Liebknechtstraße/ Neundorfer Straße wahrgenommen werden – insbesondere zugunsten des Radverkehrs (Umgestaltung der Neundorfer Straße als Teil der Maßnahme R-02 in Abhängigkeit des Radverkehrskonzepts).

K-06: Ausbau des Knotenpunktes Hammerstraße/ Syrastraße/ Komturhof

Akteure:

Stadt Plauen

Wechselwirkungen:

keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte

Zeithorizont



Kostenklasse



Priorität



Am Knotenpunkt Hammerstraße/ Syrastraße/ Komturhof wurden in der Vergangenheit teilweise Überlastungen registriert. Diese betreffen die Straße Komturhof aufgrund des etwa 30 m kurzen zweistreifigen Abschnittes in der Knotenpunktzufahrt. Im Rahmen der notwendigen Sanierung der Neuen Elsterbrücke ist für den Komturhof bereits eine Verlängerung des zweistreifigen Abschnittes auf ca. 80 m geplant. Die Kosten der Maßnahme sind aufgrund der Integration in den Ausbau der Neuen Elsterbrücke nur bedingt zu beziffern. Weitere Maßnahmen sind im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes nicht vorgesehen.

K-07: Kreisverkehr am Knotenpunkt S 297 Martin-Luther-Straße/ Reißiger Straße

Akteure:

Stadt Plauen

Wechselwirkungen:

keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte

Zeithorizont



Kostenklasse



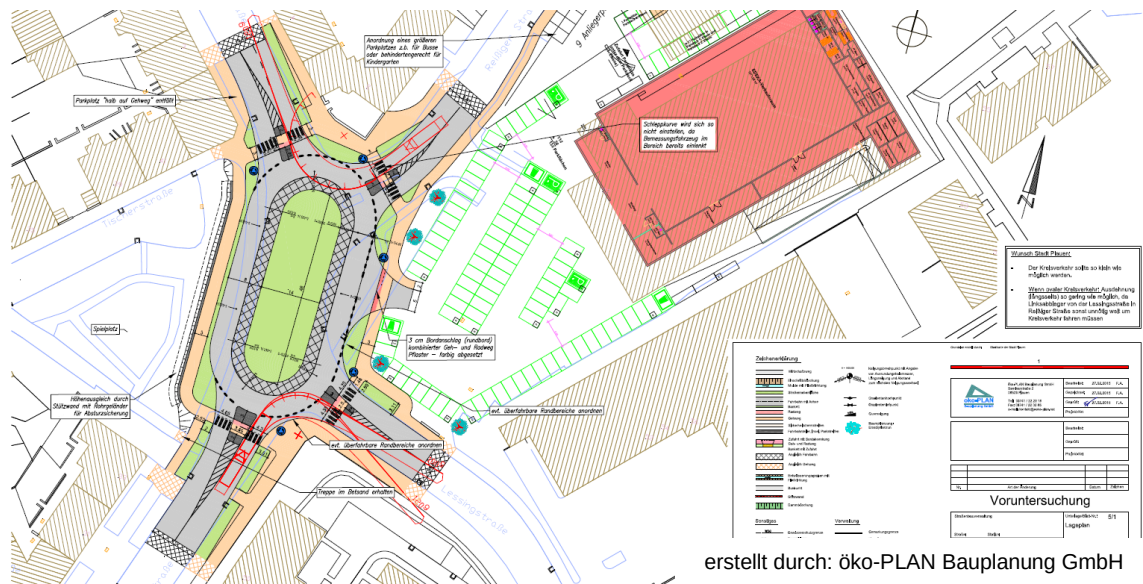
Priorität



Im Zuge der Errichtung und Anbindung eines Supermarktes am Knotenpunkt S 297 Martin-Luther-Straße/ Reißiger Straße wird der Umbau des komplexen Knotenpunktes zum Kreisverkehr angeregt. Dadurch können Betriebskosten der vorhandenen Lichtsignalanlagen eingespart und das Ein- und Abbiegen in alle Richtungen ermöglicht werden. Untersuchungen der Stadtverwaltung ergaben, dass die bisherige Leistungsfähigkeit des Knotenpunktkomplexes (QSV A bis C) durch Errichtung eines Kreisverkehrs teilweise sogar erhöht werden kann.

Ferner profitiert der Fußverkehr von der Lösung, wenn die Furten als Fußgängerüberwege (üblich an Kreisverkehren auf wichtigen Verkehrsachsen) ausgebildet werden. Von einer hinreichenden

Verkehrssicherheit (bis hin zu einer Steigerung) im Kfz-Verkehr ist ebenfalls auszugehen, da Unfälle an Kreisverkehren i.d.R. eine geringere Unfallschwere aufweisen als klassische Kreuzungen mit ähnlichen Verkehrsbelastungen. Auf eine geeignete Führung des Radverkehrs ist zu achten – möglich ist bspw. die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn und eine Freigabe des Gehweges (Zeichen 239 „Gehweg“ i.V.m. Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“).



Grafik 16: Voruntersuchung zum Kreisverkehr am KP S 297 Martin-Luther-Straße/ S 297 Lessingstraße/ Reißiger Straße

K-08: Verlegung der K 7863

Akteure:

Stadt Plauen

Wechselwirkungen:

keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte

Zeithorizont



Kostenklasse



Priorität



Durch die Stadt Plauen und den Vogtlandkreis wird langfristig die Verlegung der Kreisstraße K 7863 Kürbitzer Landstraße zwischen Kürbitz und Straßberg angestrebt, welche überwiegend in der Baulast des Vogtlandkreises liegt. Die aktuelle Lage der Straße im Unterföhrungsbereich wird aufgrund der Sichtverhältnisse und engen Kurven als unfallbegünstigend eingestuft. Die neue Trasse soll durchgängig westlich der Bahntrasse Plauen-Eger verlaufen. Dadurch kann langfristig eine Unterföhrung der Eisenbahntrasse eingespart werden. Die Maßnahme führt zu keiner wesentlichen Änderung der Verkehrsströme.

6.3.6 Ruhender Kfz-Verkehr

K-09: Anpassung des Parkraumkonzeptes an aktuelle Gegebenheiten		
Akteure: Stadt Plauen		
Wechselwirkungen: Maßnahmen F-01/ F-02/ F-05 (Fußverkehr), R-01 (Radverkehrskonzept), M-01/ M-02 (Carsharing und Lademöglichkeiten für E-Autos)		
Zeithorizont 	Kostenklasse € € € € € - € € € € €	Priorität ★ ★ ★ ★ ★ - ★ ★ ★ ★ ★

Der öffentliche Raum ist die wertvollste Ressource für die Stadtentwicklung. Die Bindung dieser Ressource durch (überwiegend kostenfreies) Parken im öffentlichen Straßenraum erschwert zahlreiche Entwicklungspotentiale. Dem damit verbundenen hohen finanziellen Aufwand steht kein ähnlicher Nutzen gegenüber. Auch die bereichsweise erhobenen Parkgebühren dienen ausschließlich der Steuerung des ruhenden Verkehrs. Sie tragen nicht zur Finanzierung der Infrastruktur bei, sondern teilfinanzieren lediglich die Kosten für Personal sowie technischen Aufwand.

Das bestehende Parkraumkonzept (PRK) wurde im Jahr 2016 beschlossen und war im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes nicht anzupassen. Über die Geltungsdauer des VEP (ca. 10 bis 15 Jahre) wird jedoch voraussichtlich eine Fortschreibung des PRK erforderlich sein. Dazu werden folgende Hinweise formuliert:

- Evaluierung von Parkhaus-Auslastungen in der Altstadt zum Abgleich von Angebot und Nachfrage
- Beachtung anderer relevanter Konzepte (VEP, RVK, NVP, InSEK, etc.)
- Beachtung weiterer wichtiger Randbedingungen bei der Verkehrsmittelwahl:
 - ein hohes Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr sorgt für eine erhöhte Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) – Ziel sollte jedoch eine Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbundes sein
 - Anpassung der Einzugsbereiche ausgewiesener Parkmöglichkeiten (Parkhäuser, -decks, etc.) an Haltestellen-Einzugsbereiche des ÖPNV (lt. NVP mind. 300 m Radius)
 - Benennung von Gebieten für vertiefende Untersuchungen zur Anpassung des Stellplatzangebotes an tatsächliche Bedürfnisse und (weiterhin) Lenkungswirkung hin zu privaten Stellplätzen abseits des Straßenraumes

- größtmögliche Vermeidung des Beparkens von Gehwegen (komplett/ halbseitig) zur Förderung des Fußgängerverkehrs und zur Verbesserung der Barrierefreiheit – bei Notwendigkeit ggf. Schaffung oder Förderung von Ausweichmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr
- Vermeidung (oftmals auch einzelner) Parkstände an Hauptverkehrsstraßen, Abordnung zugunsten von Fuß- und Radverkehr nutzen, insbesondere auf Radrouten
- Festlegungen zu Stellplätzen für Carsharing und Elektromobilität unter Beachtung der Rahmenbedingungen und Hinweise des VEP
- Nutzung des Parkraumkonzeptes und der Stellplatzsatzung als Instrumente zur Beeinflussung der Mobilität hin zu einer nachhaltigeren Entwicklung unter Beachtung eines ausgeglichenen Verhältnisses zwischen Push- und Pull-Faktoren, bspw.
 - weiterhin Nutzung der Steuerungswirkung durch die Parkraumbewirtschaftung
 - bei räumlicher Erweiterung der Gebührenbewirtschaftung entsprechende Erweiterung des Kombiticket-Angebotes
- Schaffung von Quartiersgaragen in Wohnquartieren mit hohem Parkdruck zur Verringerung des Parkens im öffentlichen Straßenraum

Aufgrund des teils hohen Parkdrucks und damit verbundenen häufigen Gehwegparkens wird die Schaffung von Quartiersgaragen in Wohngebieten als gesonderte Teilmaßnahme hervorgehoben. Maßnahme K-07 teilt sich daher wie folgt auf:

- **K-09.1:** Überarbeitung des Parkraumkonzeptes
- **K-09.2:** Schaffung von Quartiersgaragen zur Verringerung des Parkens im öffentlichen Straßenraum

6.4 Handlungskonzept ÖPNV

6.4.1 Vorbemerkungen

Die **Attraktivität des ÖPNV** ist in erster Linie durch eine gute Angebotsqualität bestimmt. Diese beinhaltet unter anderem kurze Wege zu Haltestellen, hohe Bedienfrequenzen (Takte), geringe Umsteigezeiten sowie günstige Linienwege. In der Kombination einer hohen Fahrplanstabilität und einem möglichst günstigen Reisezeitverhältnis im Vergleich zum privaten Kfz besteht für den ÖPNV das Potential, als attraktive Mobilitätsalternative wahrgenommen zu werden. Dies gilt insbesondere auch bei praktikablen Verknüpfungsoptionen mit dem nichtmotorisierten Verkehr, wie bspw. der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme, welche im Rahmen der Möglichkeiten aufrecht zu erhalten sind.

Im Rahmen der Festlegung von Zielen und Leitbildern des Verkehrsentwicklungsplans hat sich die Stadt Plauen deutlich zu einer Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs ausgesprochen. In der Analyse zum VEP wird bereits ersichtlich, dass die Aufteilung des Plauener ÖPNV, mit Straßenbahnen und Stadtbussen der Plauener Straßenbahn GmbH (PSB), Regionalbussen der Plauener Omnibusbetrieb GmbH (POB) und Regionalbahnen mehrerer Betriebe grundsätzlich ein gut funktionierendes System bildet. Jedoch werden auch Defizite benannt, die im Maßnahmenteil aufzugreifen und für die nach Möglichkeit Maßnahmenansätze zu entwickeln sind.

In den letzten Jahren hat auch der Aspekt der Barrierefreiheit an Bedeutung gewonnen. Durch die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in deutsches Recht und die damit in Zusammenhang stehende Regelung in §8 (3) des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen, hat sich der Handlungsbedarf erheblich verstärkt. Besonders wichtig für die Barrierefreiheit ist die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Infrastruktur. Angesichts verschiedener Anbieter im ÖPNV sind hier verbindliche Standards erforderlich, die durch Form und Größe auch Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenraumes haben können.

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes richten sich grundlegend an den aktuell gültigen Konzepten von Vogtlandnetz 2019+ und der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) für den Nahverkehrsraum Vogtland von 2020 sowie an den Zielen des VEP aus. Sie werden in den folgenden Kapiteln beschrieben. Zur Finanzierung ist auf das entsprechende Unterkapitel (7.4) im Realisierungskonzept zu verweisen.

Bezüglich der in der Analyse des VEP-Plauen festgestellten Erschließungsdefizite sind folgende Aussagen zu treffen, aufgrund derer in der Fortschreibung des VEP-Plauen keine zusätzlichen Maßnahmen zu entwickeln sind:

- Neundorf, Kauschwitz, Zwoschwitz und Possig werden seit Februar 2021 mit dem Rufbus-Angebot auch an Samstagen bedient – die zeitliche Erschließung wurde somit seit der Analyse bereits verbessert, wodurch seitens der Stadtverwaltung kein weiterer Handlungsbedarf gesehen wird
- für eine bessere räumliche Erschließung der Chrieschwitzer Siedlung und des südlichen Randbereichs von Sorga sieht die Stadtverwaltung aktuell keine Handlungsoptionen

Abbildung 12 enthält die Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV in Plauen.

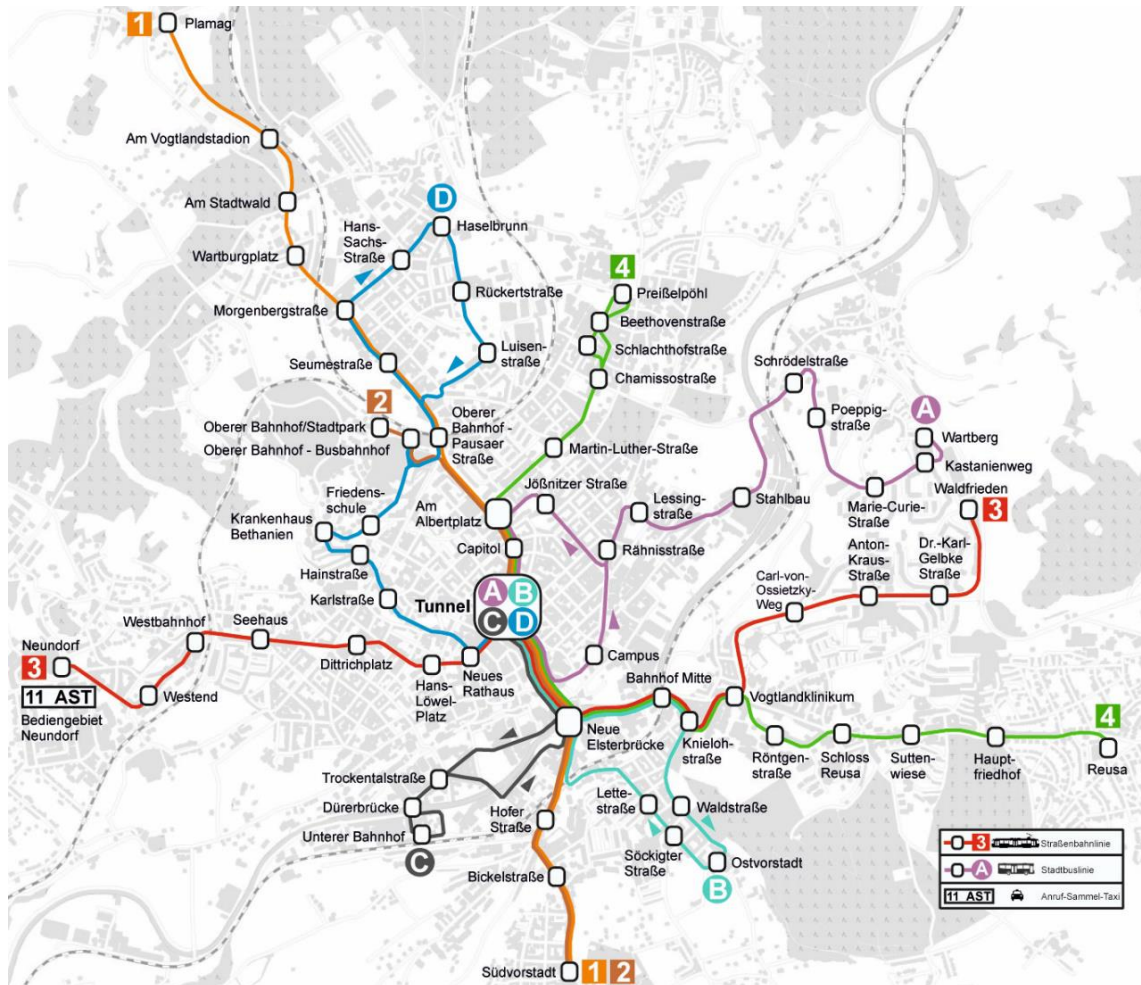
6.4.2 Bestehende ÖPNV-Konzepte

Laut gültigem Maßnahmenkonzept des **Vogtlandnetzes 2019+** sollen folgende Prüfaufträge bis 2024 erfüllt werden, die den ÖPNV in Plauen betreffen:

- PlusBus 70 über Neuensalz (Plauen – Gewerbegebiet Zum Plom – Neuensalz – Bergen – Falkenstein – Ellefeld – Auerbach – Rodewisch)
- Taktbus mit Linienweg Plauen Reusa – Großfriesen – Theuma – Schloditz – Obermarxgrün – Oberlosa – Unterlosa – Plauen Südvorstadt
- PlusBus 40 mit Linienweg Plauen Oberer Bf – Haselbrunn (Kaufland) – Reißig – Jößnitz – Steinsdorf

Der aktuell gültige **Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2020** für den Nahverkehrsraum Vogtland (4. Fortschreibung) sieht zum städtischen ÖPNV in Plauen weiterhin eine Ausrichtung als Radialnetz mit ergänzenden Tangentiallinien vor. Das Liniennetz wurde für eine höhere Angebotsqualität sowie bessere Verständlichkeit grundlegend überarbeitet und in zwei Varianten entwickelt.

Variante I stellt als Zielszenario das anzustrebende Netz des städtischen ÖPNV dar. Die Taktung montags bis freitags soll entlang der Straßenbahnachsen überwiegend 10 min, für Stadtbuslinien 20 min betragen. In der nachfolgenden Grafik wird das Zielnetz des gültigen NVP dargestellt.



Grafik 17: Variante I zum Liniennetz im Stadtverkehr Plauen ab 12.2021 (Zielszenario) gem. NVP für den Nahverkehrsraum Vogtland, 4. Fortschreibung – Beschlussfassung 08.10.2020

Die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebenen Maßnahmen im ÖPNV richten sich überwiegend an den vorliegenden Konzepten aus oder ergänzen diese.

6.4.3 Umsetzung des Zielszenarios aus dem Nahverkehrsplan (4. Fortschreibung von 2020)

Ö-01: Umsetzung des Zielszenarios aus dem Nahverkehrsplan von 2020

Akteure:

Stadt Plauen, VVV, ZVV, PSB, POB, Landkreis Vogtlandkreis, Freistaat Sachsen

Wechselwirkungen:

keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte

Zeithorizont



Kostenklasse



Priorität



Das Zielszenario des NVP deckt zahlreiche, auch in der Analyse zum VEP herausgestellte, Entwicklungspotentiale des ÖPNV in Plauen ab. Es ist deshalb in hohem Maße verfolgenswert:

- Schließung des größten räumlichen Erschließungsdefizits im östlichen Haselbrunn durch die neue Buslinie D
- Schließung des räumlichen Erschließungsdefizits im östlichen Teil des Schloßbergs durch die zusätzliche Bushaltestelle „Campus“
- grundlegend kompatiblere Taktungen von Straßenbahn (10 min statt bisher 12 min) und Bus (20 min)
- verbesserte Verständlichkeit des Liniennetzplanes (insbesondere Vermeidung von Einrichtungslinien) sowie der Takte von Straßenbahn und Bus

Die langfristige Einordnung geht maßgeblich aus dem aktuellen Finanzierungsproblem hervor. Sobald sich die zur Umsetzung dringend benötigten Zuschüsse und Fördermittel generieren lassen, ist die Einordnung als mittelfristige Schlüsselmaßnahme zu verstehen.

6.4.4 Straßenbahn-Erschließung Neundorf

Ö-02: Verbesserung der Erschließung Neundorfs durch die Straßenbahn		
Akteure: Stadt Plauen, PSB		
Wechselwirkungen: Maßnahmen F-01.6 (Schulwegenetz), F-02.3 (durchgehendes Gehwegnetz), M-01.3 (Konzept Mobilitätspunkte)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Ein generell hohes **Erschließungspotential Neundorfs** wird sowohl im NVP als auch in der Analyse zum VEP hervorgehoben; Die Verlängerung der Straßenbahn über den Rosa-Luxemburg-Platz hinaus kann eine deutliche Verbesserung der räumlich-zeitlichen Erschließung für einen Großteil der Neundorfer Bürgerinnen und Bürger erzielen. Dazu ist kurzfristig nach VEP-Beschluss eine Machbarkeitsuntersuchung durchzuführen, um potentiell geeignete Entwurfsvarianten zu ermitteln. Es werden folgende Teilmaßnahmen angeregt:

- Verlängerung der Straßenbahnführung vom Rosa-Luxemburg-Platz bis zum Dorfplatz
- Ausbau der neu entstehenden Endhaltestelle als Mobilitätspunkt

6.4.5 Haltestelleninfrastruktur

Ö-03: Sicherheit und Barrierefreiheit an Haltestellen		
Akteure: Stadt Plauen, PSB, LASuV		
Wechselwirkungen: Maßnahme Ö-04 (Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Bezüglich der Attraktivität des ÖPNV stellen **Sicherheit und Barrierefreiheit** Schlüsselemente dar, da hierdurch auch mobilitätseingeschränkten Personen der Zugang zum ÖPNV erleichtert wird. Mit der Zunahme an Komfort profitieren letztlich auch nicht eingeschränkte Fahrgäste. Insbesondere für folgende Haltestellen ist die Gewährleistung der Sicherheit und Barrierefreiheit kurzfristig anzustreben (Haltestellen, deren Ausbau bereits Bestandteil weiterer Maßnahmen ist, werden nicht gelistet):

- **Ö-03.1:** Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit
 - Haltestellen Bickelstraße, Hofer Straße, Schloß Reusa, Seumestraße, Westbahnhof, Westend
- **Ö-03.2:** Verbesserung der Barrierefreiheit
 - Haltestellen Beethovenstraße, Chamissostraße, Lessingstraße, Morgenbergstraße, Wartburgplatz

Wichtige Elemente von Sicherheit und Barrierefreiheit (gemäß Personenbeförderungsgesetz) an ÖPNV-Haltestellen sind:

- sichere Zugänge zu den Richtungssteigen (durch freie Sichtfelder, ggf. Einordnung von Mittelinseln/ Fußgänger-LSA, etc.)
- sicherer Ein- und Ausstiegsvorgang (insbesondere, wo die Fahrbahn zu queren ist – bspw. durch Verschwenkung der Gleise zum Randbereich oder Zeitinseln durch LSA)
- stufenfreier und befestigter Zugang zu den Haltestellen
- niveaugleicher Einstieg zwischen Bord und Fahrzeug (Reststufe/ Restspalt max. 5 cm), insbesondere durch entsprechende Bordhöhen an den Haltestellen und Niederflurbereiche in den Fahrzeugen
- kontrastreiche Gestaltung und ausreichende Beleuchtung der Haltestellen

- Informationssysteme für sensorisch eingeschränkte Personen (Bodenindikatoren im Haltestellenbereich und im Zugang zur Haltestelle, visuelle und akustische Informationsübermittlung an den Haltestellen) sowie akustische Signalgeber und taktile Taster an eventuell vorhandenen Lichtsignalanlagen

Insbesondere die Haltestellen des Regionalverkehrs können kurz- bis mittelfristig vrsl. nicht in allen Belangen hinreichend ausgebaut werden. Umso wichtiger ist es, die weitere Verfolgung des Ziels einer weitestgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV dauerhaft nicht aus den Augen zu verlieren, sondern sukzessive auch an allen weiteren Haltestellen im Stadtgebiet voranzutreiben.

Ö-04: Erstellung eines stadtweiten Katasters zum Ausbauzustand von Haltestellen

Akteure:

Stadt Plauen, PSB, POB

Wechselwirkungen:

keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte

Zeithorizont



Kostenklasse



Priorität



Von den etwa 200 Einstiegsbereichen an Haltestellen des städtischen ÖPNV (jede Fahrtrichtung einzeln) werden ca. 10 Bussteige und 20 Straßenbahnsteige nicht als barrierefrei eingestuft. Inwiefern die bereits als barrierefrei eingestuften Haltestellen alle Anforderungen dieses Prädikats gemäß den gültigen Regelwerken und technischen Normen erfüllen, konnte nicht evaluiert werden. Hierfür sind im Nachgang des VEP bzw. Nahverkehrsplans vertiefende Untersuchungen erforderlich. Zu den Haltestellen des Regionalverkehrs liegen keine Informationen bezüglich der Barrierefreiheit vor. Auf Grundlage der Ortsbegehungen ist jedoch davon auszugehen, dass der Großteil nicht barrierefrei gestaltet ist.

Als Grundlage zur Attraktivierung des ÖPNV soll ein Haltestellenkataster beitragen. Darin können Daten gesammelt werden, anhand derer wichtige Ausbaubedarfe der einzelnen Haltestellen eindeutig identifiziert und priorisiert werden können. Auf Basis des Haltestellenkatasters sind anschließend regelmäßig Haltestellen zu bestimmen, deren Ausbauzustand zu verbessern ist. Die Maßnahme teilt sich wie folgt auf:

- **Ö-04.1:** Aufbau eines Haltestellenkatasters mit wichtigen Informationen zu den einzelnen Haltestellen, wie bspw. Ausbauzustand (Unterstand, Sitzgelegenheiten, Fahrrad-

Abstellmöglichkeiten, ...), Barrierefreiheit (taktile Bodenelemente, stufenloser Einstieg, ...), Umfeldbedingungen (im Einzugsradius wohnhafte Personen, vorhandene Arbeitsplätze, Schulen, Freizeiteinrichtungen, ...), Sicherheit und Barrierefreiheit im Zugang, Anzahl der Fahrgastwechsel, etc.

- **Ö-04.2:** regelmäßige Priorisierung (bspw. alle zwei Jahre) der als nächstes auszubauen- den Haltestellen und der zu ergänzenden Bestandteile

Ö-05: Stärkung der Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren		
Akteure: Stadt Plauen, PSB, POB		
Wechselwirkungen: keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Die **Verknüpfung der Stadt- und Regionalverkehre** ist ein wichtiges Merkmal zur attraktiven Gestaltung des ÖPNV – insbesondere für Nutzer aus den Ortsteilen und dem ländlichen Raum. Basierend auf den Analysen von VEP und NVP sind deshalb Möglichkeiten zur Aufwertung der Verknüpfungsfunktion, bspw. durch eine Zusammenlegung bzw. Verkürzung der räumlichen Distanz zwischen den Steigen von Regional- und Stadtverkehr, zu überprüfen und anschließend umzusetzen:

- **Ö-05.1:** Zusammenlegung der Straßenbahn-Endhaltestelle „Preißelpöhl“ und Bushaltestelle „Plauen, GH Berliner Hof“ im Zuge der Umsetzung der Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost
- **Ö-05.2:** Bus- und Straßenbahnsteige der Haltestelle "Dittrichplatz" – Verkürzung der Umsteigewege durch Verlegung der Bushaltestelle, alternative Mindestvariante ist eine Querungsmöglichkeit über die B 92 Friedensstraße am Knotenpunkt mit der Engelstraße

6.4.6 Sicherung der Fahrplanstabilität von Stadtbussen

Ö-06: Bevorrechtigung für Stadtbusse an Lichtsignalanlagen		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, PSB		
Wechselwirkungen: Maßnahme F-05 (Fußgänger-freundlichere LSA-Programme)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Zur Sicherung der Fahrplanstabilität stellt die **Bevorrechtigung des ÖPNV** an LSA-gesteuerten Knotenpunkten ein wichtiges Instrument dar. In der Priorität nach den bereits bevorrechtigten Straßenbahnen einzuordnen, sollte in einem nächsten Schritt die Bevorrechtigung von Linienbussen des Stadtverkehrs gegenüber dem MIV im Stadtgebiet erfolgen.

Zwischen den Belangen des ÖPNV und denen von Fuß- und Radverkehr ist im Einzelfall abzuwägen. Bei grundsätzlicher Machbarkeit ist eine kurzfristige Umsetzung anzustreben.

6.4.7 Fuhrpark-Modernisierung

Ö-07: Modernisierung des Straßenbahn-Fuhrparks		
Akteure: Stadt Plauen, PSB		
Wechselwirkungen: Maßnahmen Ö-03 (Sicherheit & Barrierefreiheit Haltestellen), Ö-08.1 (Machbarkeitsuntersuchung autonome Straßenbahnlinien)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Der **Straßenbahnfuhrpark** der PSB ist aktuell zu weniger als 40 % mit Niederflurwagen ausgestattet. Aus diesem Grund können montags bis freitags je Linie nur bis zu etwa 50 % der Straßenbahnfahrten barrierefrei angeboten werden. Die Erweiterung des Straßenbahn-Fuhrparks mit barrierefreien Fahrzeugen stellt aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten ein langfristiges Ziel dar. Die Maßnahme wird deshalb wie folgt ausformuliert:

- Beschaffung neuer Straßenbahnwagen mit
 - möglichst hohem Anteil barrierefreier Nutzung (Einstieg und Innenraum stufenlos, ausreichende Tür- und Durchgangsbreiten, ausgewiesene Vorrangsitze, lückenlose Festhaltungsmöglichkeiten, kontrastreiche Gestaltung der Fahrzeuginnenräume, visuelle und akustische Informationsübermittlung, etc. – vgl. PBefG)
 - möglichst geringen Emissionen nach Euro-Norm (vgl. auch Lärmaktionsplan Plauen⁹)
 - ggf. Erweiterungsoptionen zum autonomen Betrieb (siehe auch Ö-08.1)

Ö-08: Elektrifizierung der Busflotte im städtischen ÖPNV

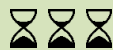
Akteure:

Stadt Plauen, PSB

Wechselwirkungen:

keine Beeinflussung anderer Maßnahmen oder Konzepte

Zeithorizont



Kostenklasse



Priorität



Der ÖPNV repräsentiert auf absehbare Zeit generell den größten Anteil der **Elektromobilität** in Plauen. Deshalb ist dort die Umstellung auf regenerative Energien besonders sinnfällige – v.a., um die Abhängigkeit von Rohstoffpreisen zu verringern und die Klimafreundlichkeit weiter zu erhöhen. Benötigte Ladesäulen (oder ggf. Wasserstoff-Tankstellen, usw.) für Busse sind im Vergleich zur Versorgung von Privatfahrzeugen aufgrund festgelegter Linienführungen und Fahrpläne deutlich planbarer. Im innerstädtischen Bereich ist die benötigte Hintergrund-Infrastruktur (Stromleitungen) für Ladesäulen außerdem zum Teil bereits vorhanden und aufgrund der kürzeren Strecken (gegenüber dem Regionalverkehr) fallen zu beachtende Reichweiten (Akkukapazitäten) weniger ins Gewicht.

Daher sind die notwendigen Schritte zu prüfen, elektrische Antriebssysteme zukünftig auch in der Busflotte der Stadt zu etablieren. Sobald (ohnehin) Erneuerungen im Fuhrpark anstehen, können entsprechende Maßnahmen zur Elektrifizierung ergriffen werden. Zur Finanzierung ist auf jeden Fall die Generierung von Fördermitteln notwendig.

⁹ Lärmaktionsplan 2018 der Stadt Plauen in der Beschlussfassung vom 15.04.2019

6.4.8 Machbarkeitsuntersuchungen zu autonomen Fahrzeugen im ÖPNV

Die Einrichtung eines flächendeckenden Angebotes autonom fahrender Fahrzeuge wird auf absehbare Zeit weder in Plauen noch im restlichen Bundesgebiet als realistisch eingeschätzt. Im Einzelnen ist jedoch nicht abzusehen, wie schnell und inwieweit autonomes Fahren verstärkt angeboten werden kann – ob im ÖPNV oder anderweitig. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sollte die (gesamte) Bahnbranche berücksichtigen, dass die Automobilbranche aktuell aufgrund ihrer Größe sowie verfügbarer Forschungs- und Entwicklungsmittel „die Roadmap zum autonomen Fahren vorgeben“ wird¹⁰. Es ist also wichtig, in diesem Feld rechtzeitig Kompetenzen aufzubauen und, sofern möglich, das Angebot des ÖPNV entsprechend auszurüsten. Dies gilt insbesondere für den schienengebundenen Verkehr, für den das autonome Fahren aufgrund geringerer Freiheitsgrade und der teilweise gesonderten Führung eher erreichbar erscheint.

Ö-09: Machbarkeitsuntersuchungen zu autonomen Fahrzeugen im ÖPNV		
Akteure: Stadt Plauen, PSB, POB, ggf. weitere Akteure (bspw. Kooperationspartner)		
Wechselwirkungen: Maßnahme Ö-06 (Modernisierung Straßenbahnfuhrpark)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Für die Entwicklung eines zukunftsfähigen ÖPNV in Plauen werden Machbarkeitsuntersuchungen zur Einführung autonomer Fahrzeuge vorgeschlagen:

- **Ö-09.1:** autonome innerstädtische Straßenbahnlinie(n)
- **Ö-09.2:** autonome innerstädtische Buslinien

Folgende Fragen sind im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen zu klären:

- Unter welchen Randbedingungen können autonom geführte Busse/ Straßenbahnen innerstädtisch eingerichtet und betrieben werden?
- Welche Kosten sind schätzungsweise aufzuwenden?
- Welche Fördermöglichkeiten gibt es?

¹⁰ Positionspapier / August 2019, Seite 8, Autonomer Fahrbetrieb bei Straßenbahnen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

- Inwieweit bestehen langfristig Einsparungspotentiale im Vergleich zu konventionell geführten Fahrzeugen (Einzelfahrzeug/ ganze Linie)?
- Inwieweit eignen sich Kooperationen mit weiteren Akteuren (andere interessierte Städte, weitere Verkehrsunternehmen und -verbünde, etc.) zur Reduzierung der Kosten?
- Welche Linien sind in Plauen unter den gegebenen Bedingungen am ehesten geeignet für den Einsatz autonomer Fahrzeuge?

Im Falle hinreichender Fördermöglichkeiten durch neue Förderprogramme können die Machbarkeitsuntersuchungen einen wichtigen Beitrag zur Untermauerung und zügigen Einreichung entsprechender Fördermittelanträge leisten.

6.5 Handlungskonzept Radverkehr

6.5.1 Vorbemerkungen

Radfahren liegt im Trend. Bundesweit aktivieren Kommunen die Potentiale des Radverkehrs, um die Pkw-Affinität ihrer Bürger zu reduzieren, ohne gleichzeitig die Erreichbarkeit von Stadtquartieren und Einrichtungen zu verschlechtern. Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten der Qualität des städtischen Verkehrs auch zahlreiche weitere Vorteile:

- Möglichkeit einer eigenständigen Mobilität für fast alle Bevölkerungsgruppen, da Fahrradbesitz sehr viel günstiger ist als Pkw-Besitz und ein erheblicher Anteil der Bevölkerung keinen oder nur begrenzten Zugang zu einem Pkw hat (bzw. haben kann).
- Radfahren ist eine kosteneffiziente Mobilität, da Maßnahmen des Radverkehrs meist vergleichsweise günstig zu realisieren sind (im Vergleich zum Kfz-Verkehr wie auch dem ÖPNV) und mit einem guten Radverkehrsnetz Mobilitätsbedürfnisse im Kurzstreckenbereich sowie teils darüber hinaus effizient befriedigt werden können.
- Auf das Rad verlagerte Kfz-Verkehre (privater und Wirtschaftsverkehr) können streckenabhängig freie Kapazitäten für unabdingbare Kfz-Fahrten schaffen.
- Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel, denn es nimmt beim Fahren und Parken deutlich weniger Fläche als ein Pkw in Anspruch. Außerdem erledigen Radfahrer mehr Wege im direkten Wohnumfeld, was zur Stärkung und Vitalität von Stadtteilzentren beiträgt.
- Fahrradtourismus stellt keinen vordergründigen Wirtschaftsfaktor in Plauen dar. Das Potential touristischen Radfahrens sollte jedoch nicht unterschätzt und weiter gestützt werden.
- Radfahren hält gesund, da es insbesondere Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems und Übergewicht vorbeugt. Beispielsweise können Kinder, die regelmäßig Rad fahren, ihre Motorik, Konzentrationsvermögen, Gleichgewichts- und Orientierungssinn besser trainieren.
- Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zur Erreichung von Zielen des Umweltschutzes, da es ohne Lärm- und Abgasemissionen auskommt. Damit erhöht eine Förderung des Radverkehrs die Lebensqualität in Plauen für alle Bewohner.

Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können die positiven Effekte vor allem dann greifen, wenn es gelingt, vermeidbare Pkw- Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen.

Dies greift der **Nationale Radverkehrsplan 2030** auf, der auch die spezifischen Belange ländlicher Regionen im Blick hat. Im Rahmen bundesweiter Programme bestehen so zahlreiche Fördermöglichkeiten für alle Kommunen, u.a. zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, Errichtung von Abstellanlagen oder der Einrichtung von Lademöglichkeiten für E-Bikes.

Aus der Radnetzkonzeption 2006 der Stadt Plauen wurden bislang verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Die Analysen zum Verkehrsentwicklungsplan ergaben trotz bisheriger Bemühungen

in Plauen zahlreiche flächenhafte Mängel in der Fahrrad-Infrastruktur. Im verkehrlichen Leitbild zum VEP Plauen hat sich die Stadt deshalb eine verstärkte Förderung des Radverkehrs zur Aufgabe gemacht. Ziel soll es sein, das Fahrrad zunehmend als gleichberechtigtes und akzeptiertes Alltagsverkehrsmittel zu etablieren.

Für die notwendige **Überarbeitung der Radnetzkonzeption** in Form eines umfassenden Radverkehrskonzeptes (RVK) sollen im VEP Plauen erste Grundlagen gelegt werden, die im RVK zu vertiefen und in Form von Maßnahmen auszuformulieren sind. Das RVK soll der Politik und Verwaltung mit Konzeptbeschluss als Entscheidungsgrundlage dienen, um die Belange des Radverkehrs im planerischen Abwägungsprozess angemessen und systematisch zu berücksichtigen und die entsprechenden Maßnahmen sukzessive umzusetzen.

Generell gilt, dass eine Zunahme des Radverkehrs kein Selbstläufer ist. Radverkehrsförderung muss vielmehr als Dauerauftrag von Politik und Verwaltung verstanden werden. Insofern bedarf die Umsetzung des Konzeptes einer regelmäßigen Überprüfung durch Wirkungskontrollen und Elemente der Qualitätssicherung.

Die räumlich verortbaren Maßnahmen und Prüfaufträge zum Radverkehr sind in **Abbildung 13** zusammengefasst. Bestandteile synoptischer Maßnahmen, wie bspw. bei der Umgestaltung der Südinself, werden nicht gesondert erwähnt.

6.5.2 Fortschreibung und Beschluss eines verbindlichen Radverkehrskonzeptes

R-01: Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes		
Akteure: Stadt Plauen, zu beteiligende Träger öffentlicher Belange		
Wechselwirkungen: Maßnahme R-02 (Anregungen zum RVK)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Das gültige **Radnetzkonzept von 2006** wird den aktuellen Anforderungen im Jahre 2022 nicht mehr gerecht. Auf den Fahrradstadtplan Plauns trifft das insofern zu, als dass dieser bei der Ergänzung neuer Routenführungen sukzessive anzupassen ist.

Das bestehende Radnetzkonzept wird deshalb als umfangreiches Radverkehrskonzept (RVK) parallel zum Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben. Die Fortschreibung soll die Kernpunkte

und Maßnahmen des VEP anhand der Leitlinien für die Verkehrsplanung aufgreifen und weiter ausformulieren. Hierzu gehört bspw. eine Übersicht von Mängeln (bezogen auf Netz und Infrastruktur), die Benennung von Haupt- und Nebenradrouten, sowie Strategien zur weiteren Attraktivierung des Radverkehrs (siehe nachfolgende Auflistung).

- Entwicklung eines Alltagsradnetzes
 - direkte Routenführung (geringe Umwege, Überwindung möglichst weniger Höhenmeter – häufig ähnlich dem Kfz-Verkehrsnetz)
 - störungsfreie Fahrt/ zügiges Vorankommen
 - durchgängig gute Befahrbarkeit mit allen Fahrradtypen und hohe Verkehrssicherheit
 - i.d.R. eignet sich eine Unterteilung in Hauptnetz (überwiegend mit gewidmeten Radverkehrsanlagen) und Nebennetz (überwiegend im Mischverkehr mit den Kfz)
- Weiterentwicklung des Freizeit-Radnetzes
 - attraktive Routenführung, nach Möglichkeit landschaftlich ansprechende Einpassung abseits hoch befahrener Straßen
 - Erschließungsqualität ist wichtiger als zügiges Vorankommen
 - gemeinsame Nutzung von Strecken mit dem Alltagsnetz kann zielabhängig sinnvoll sein
- Weiterentwicklung der Radwegweisung
 - anforderungsgerechte Wegweisung entlang der Radrouten mit Ober- und Unterzielen (Orten), ggf. auch zu attraktiven regionalen Zielen (Freizeitaktivitäten)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr, insbesondere durch:
 - generell Schaffung von Radverkehrsanlagen – sowohl regelgerecht (StVO i.V.m. VwV-StVO) als auch richtlinienkonform (v.a. ERA und RAST¹¹)
 - Beparkung der Radführung durch Kfz möglichst infrastrukturell/ organisatorisch vermeiden/ erschweren (auch bei neu eingerichteten Wegen)
 - Konzeptionierung und dauerhafte Bereitstellung eines Räum- und Winterdienstes auf den wichtigsten Alltagsrouten
 - Erhöhung der Sichtbarkeit von Radfahrenden, insbesondere an Knotenpunkten, bspw. durch Hervorhebung von Furten (u.a. rote Einfärbung), Herstellung von Sichtbeziehungen, ggf. Warnschilder, etc.
- Aktualisierung des Fahrradstadtplanes auf Basis der Routenänderungen im RVK

6.5.3 Überprüfung konkreter Anregungen im Radverkehrskonzept

Die o.g. Ansätze sind allgemeiner Natur und sollten als solche bei der Konzeptionierung des Radverkehrs Beachtung finden. Zusätzlich können im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bereits erste konkrete Bereiche und mögliche Maßnahmen identifiziert werden.

¹¹ RAST – Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, FGSV-Verlag, Köln, 2012

R-02: Überprüfung konkreter Anregungen im Radverkehrskonzept

Akteure:

Stadt Plauen, ggf. weitere Baulastträger

Wechselwirkungen:

Maßnahme R-01 (Radverkehrskonzept)

Zeithorizont



Kostenklasse



Priorität



Im Folgenden werden zu prüfende Maßnahmenvorschläge benannt. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und sind nicht als ein Vorgreifen des RVK zu verstehen. Stattdessen sollen die erkannten Potentiale dort ihre Fortsetzung finden, um eine integrierte Planung zu gewährleisten. Die Prüfung und finale Abwägung dieser und weiterer Maßnahmen fällt also in den Rahmen des Radverkehrskonzeptes:

- verbesserte Routenführung für den Alltagsradverkehr:
 - Verbindung Neundorf/ Siedlung Neundorf – Zentrum
 - Verbindung Ostvorstadt – Zentrum
 - Verbindung Haselbrunn/ Stadtwald – Oberer Bahnhof
 - Führung entlang der Kleinfriesener Straße in Reusa/ Sorga
- Etablierung einer Radroute von den Sportanlagen der Ostvorstadt zum Lessinggymnasium
- Bau wohnungsnaher und nutzerfreundlicher Fahrradsammelgaragen, wie bspw. im Mammengebiet im Rahmen des Projektes „ZUKUNFT LEBEN im Plauener Süden“
- Schaffung einer neuen Querungsmöglichkeit der Eisenbahntrasse für den (Fuß- und) Radverkehr zwischen Gustav-Freytag-Straße und Hans-Sachs-Straße als Alternative für den entfallenden Bahnübergang (im Rahmen der Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost)
- Prüfung vorhandener Einbahnstraßen auf die Befahrbarkeit durch den Radverkehr in Gegenrichtung im Verlauf der Radrouten des Radverkehrskonzeptes
- Ausbau des Elsterradweges
 - Heranführen des Radwegs an die Weiße Elster von Rähnistrasse bis Hammerplatz
 - im kernstädtischen Bereich perspektivisch durchgehenden Ausbau auf beiden Flussseiten anstreben
 - Straßenquerungen im Verlauf des Elsterradweges sind bestmöglich zu vermeiden
- Verbesserung der Rad-Infrastruktur entlang weiterer Straßen: Hammerstraße/ Reißiger Straße, Friedensstraße
- Radrouten an Außerortsstrecken
 - Errichtung von Radwegen abseits des Straßenverkehrs

- sofern gesonderter Radweg nicht möglich; Erhöhung der Verkehrssicherheit, bspw. durch Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Radschutzstreifen, etc.
- Ausstattung von Radrouten durch Wohngebiete mit gut befahrbaren Deckschichten (i.d.R. Asphalt, für Pflaster aus Gründen der Stadtbildgestaltung ist geschnittenes Pflaster zu empfehlen)
- Errichtung weiterer attraktiver Abstellanlagen an bedeutenden Radverkehrszielen, wie
 - Schulen und weiterführende Ausbildungsstätten,
 - kommunale Arbeitgeber,
 - Bereiche mit zahlreichen Einzelhändlern,
 - geeignete ÖPNV-Haltestellen (bspw. Endhaltestellen, höher frequentierte Haltestellen und Haltestellen im Zentrum von Ortsteilen)
- Auswahl geeigneter Abstellanlagen zur Ausrüstung mit Lademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Fahrräder und Evaluierungskonzept ihrer Nutzung

Die Kostenklasse bezieht sich auf die Prüfung im RVK (ohne Maßnahmenumsetzung).

6.5.4 Abschließbare Abstellmöglichkeiten am Oberen Bahnhof

R-03: Abschließbare Abstellmöglichkeiten am Oberen Bahnhof		
Akteure: Stadt Plauen, DB-Netz AG, ggf. Betreiber der Fahrradboxen		
Wechselwirkungen: Maßnahme R-01 (Radverkehrskonzept)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Als erste Maßnahme mit hoher Öffentlichkeitswirkung sind am Oberen Bahnhof öffentlich nutzbare und abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen. Dort sollen Fahrräder sicher abgestellt werden können, um die Weiterreise mit dem Zug anzutreten. Dies bietet sich insbesondere für teurere Fahrräder und E-Bikes an, welche ansonsten einem erhöhten Diebstahlrisiko ausgesetzt sind.

Der Zugang kann, je nach bestelltem System, bspw. bequem per Handy-App erfolgen. Aufgrund der höheren Anschaffungskosten wird nicht selten eine Nutzungsgebühr erhoben. Dies gilt insbesondere, wenn die Anlagen durch einen externen Betreiber und nicht durch die Stadt Plauen

direkt bereitgestellt werden. Die Gebührenhöhe ist dabei möglichst gering zu halten, um ein größtmögliches Nutzungspotential abzuschöpfen. Gebühren, die über denen für nahe Kfz-Stellplätze liegen, sind in jedem Fall zu vermeiden.

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung wurden gemeinsam mit der DB AG Flächen geprüft und Abstimmungen zu geeigneten abschließbaren Sammelgaragen getroffen.

6.5.5 Imagekampagne zum Radfahren

R-04: Imagekampagne zum Radfahren		
Akteure: Stadt Plauen, lokale Fahrradhändler, Vereine und Initiativen (bspw. ADFC)		
Wechselwirkungen: Maßnahme R-01 (Radverkehrskonzept)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Für eine stadtweit stärkere Nutzung des Fahrrades im alltäglichen Verkehr ist es wichtig, dass das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Folgende Angebote sind hierzu bspw. denkbar:

- Bewerbung der Fördermöglichkeiten von Fahrrädern und E-Bikes bei der Anschaffung, bspw. als Dienstfahrrad (statt des Dienstwagens), sowohl als Direktkauf als auch in Form von Leasing-Angeboten (Jobrad)
- öffentlichkeitswirksame Werbe- oder Testtage für Fahrräder und E-Bikes als Event – auch mit zentralörtlicher Präsenz (bspw. Stände auf dem Altmarkt)
- Kampagnen und Schulungsangebote zum Thema Verkehrssicherheit und Verkehrsregeln (i.d.R. für alle Personengruppen hilfreich) in Kooperation mit geeigneten Partnern (bspw. Verkehrswacht, Polizeibehörde, etc.)
- Informationsbroschüren
- Bewerbung auf der Website der Stadt

Die Informationsangebote sind sowohl an die Plauener Bürger als auch an örtliche Firmen und Arbeitgeber zu richten. Kooperationen (bspw. mit dem ADFC, örtlichen Fahrradhändlern, etc.) können zu einer Erhöhung von Reichweite und Wirkung beitragen.

6.6 Handlungskonzept Fußverkehr

6.6.1 Vorbemerkungen

Wichtigste Voraussetzung der Förderung des Fußverkehrs ist eine Stadt der kurzen Wege. Der Verkehrssektor kann hierzu insbesondere durch den Abbau von Querungshemmnissen und städtebaulichen Barrieren beitragen. Nicht minder wichtig ist jedoch das Zusammenspiel von Stadt- und Verkehrsplanung. Denn nur durch eine Stadtplanung, die Innen- vor Außenentwicklung stellt und so vor allem integrierte Verkehrsräume entwickelt, werden Stadtstrukturen geschaffen, die für eine Stadt der kurzen Wege erforderlich sind, dazu gehören bspw.¹²:

- breite, angenehme, allein dem Fußverkehr bestimmte Gehwege
- sichere, bequeme Fahrbahn-Querungen ohne lange Wartezeiten und Umwege
- urbane Abwechslung und Lebendigkeit, bspw. durch Begrünung
- gemischte Städte, dezentrale Infrastruktur

Die Förderung des Fußverkehrs setzt sich im VEP Plauen aus mehreren kleinteiligeren Maßnahmen zusammen, die im Folgenden nicht vollumfänglich aufgeführt werden können. In diesem Handlungsfeld ist es demnach von besonderer Bedeutung, dass die Anforderungen von Fußgängern in einem systematischen Verwaltungshandeln kontinuierlich mitberücksichtigt werden.

Die Maßnahmen zum Fußverkehr sind in **Abbildung 14** enthalten.

6.6.2 Verkehrssicherheit im Schulwegenetz

F-01: Verkehrssicherheit im Schulwegenetz		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, ggf. Nahverkehrsunternehmen		
Wechselwirkungen: Maßnahme F-06 (Netzkonzept Fußverkehr)		
Zeithorizont  - 	Kostenklasse € € € € € - € € € € €	Priorität 

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Die Sicherheit von Fußgängern muss deshalb in der Verkehrsplanung in hohem Maße Beachtung finden. Dies gilt insbesondere für Kinder,

¹² siehe hierzu auch: Fuss e.V., fuss-ev.de

denen altersabhängig ein geringeres Maß an Eigenverantwortung abverlangt werden kann. Hieraus leitet sich die Bedeutung folgender Maßnahmen zur sicheren Erschließung von Schulen ab (alle Priorität II und Schlüsselmaßnahme):

- **F-01.1:** Grundschule Jößnitz: Ausbau Gehweg Gehard-Hauptmann-Straße
- **F-01.2:** Friedrich-Rückert-Schulen: FGÜ Rückertstraße
- **F-01.3:** Lessinggymnasium Reißiger Vorstadt: Ausbau des Gehwegs Chamissostraße
- **F-01.4:** Grundschule Reusa: verkehrsberuhigter Bereich/ T-20-Zone
- **F-01.5:** Grundschule Reusa: Querungshilfe Röntgenstraße/ Reusaer Straße (Fußgänger-LSA, bspw. in Verbindung mit einer Zeitinsel zur Haltestelle Schloß Reusa)
- **F-01.6:** Grundschule Neundorf: Knotenpunkt-Situation Teichstraße/ Neundorfer Straße (Meldungen Befragung) und Teichstraße/ Schulstraße für verbesserte Querungsbedingungen umgestalten
- **F-01.7:** Schulgebäude Friedrich-Engels-Straße (aktuell Ausweichgebäude): Querungshilfe (Fußgänger-LSA/ Mittelinsel) Friedensstraße

6.6.3 Sicherung eines durchgehenden Gehwegangebotes

F-02: Sicherung eines durchgehenden Gehwegangebotes		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, DB, Landratsamt		
Wechselwirkungen: Maßnahmen R-01 (Radverkehrskonzept) und F-06 (Netzkonzept Fußverkehr)		
Zeithorizont  - 	Kostenklasse € € € € € - € € € € €	Priorität ★ ★ ★ ★ - ★ ★ ★ ★

Die Schließung von Lücken im Gehwegnetz ist insbesondere für das nahe Umfeld von großer Bedeutung, kann sich aber auch gesamtstädtisch positiv auf das Verkehrsverhalten auswirken. Im Rahmen der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes sind für Lücken im Gehwegnetz erste verkehrsorganisatorische bzw. bauliche Maßnahmen zur Schließung zu untersuchen und umzusetzen.

Schließung von Gehweglücken in der Kernstadt Plauens:

- **F-02.1:** Gehweg entlang der B 173 Hofer Straße zwischen Turnstraße und Pfaffenfeldstraße
- **F-02.2:** Gehweg entlang der K 7837 Kemmlerstraße zwischen Alter Oelsnitzer Straße und B 92 Oelsnitzer Straße
- **F-02.3:** Gehweg entlang der K 7865 Neundorfer Straße zwischen Gneisenaustraße und Teichstraße
- **F-02.4:** Gehweg entlang der Zaderastraße zwischen Am Anger und Am Eichhäuschen
- **F-02.5:** Gehweg entlang der Kleinfriesener Straße zwischen Haltestelle Suttewiese und Straße An der Suttewiese

Schließung von Lücken im Gehwegnetz entlang der Ortsdurchfahrten und Hauptstraßen der Ortsteile inkl. Verbesserung unzureichend ausgebauter Gehwege und Seitenbereiche:

- **F-02.6:** Kleinfriesen; S 312 Falkensteiner Straße
- **F-02.7:** Kleinfriesen; B 173 Äußere Reichenbacher Straße, im Rahmen des Ausbaus der B 173, Baulastträger LASuV
- **F-02.8:** Großfriesen; S 312 Falkensteiner Landstraße
- **F-02.9:** Jößnitz; Reißiger Straße, Paul-Söllner-Straße bis Fritz-Ehrler-Straße
- **F-02.10:** Steinsdorf; K 7880 Jößnitzer Straße und K 7879 Hauptstraße
- **F-02.11:** Unterlosa; K 7807 Oberlosaer Weg/ Mittelstraße
- **F-02.12:** Kauschwitz; K 7809 Alte Jößnitzer Straße, Kauschwitz bis Plauen Park
- **F-02.13:** Straßberg; S 297 Hauptstraße
- **F-02.14:** Verbindung von Am Alten Bahndamm zur B 173 Äußere Reichenbacher Straße

Bei ungünstigen Platzverhältnissen sind nach Möglichkeit Ausgleichsmaßnahmen zu entwickeln, wie bspw. geeignete Parallelstrecken oder Anordnung von Tempo 30. In Abhängigkeit vom Radverkehrskonzept sind ggf. weitere Belange des Radverkehrs zu beachten. Notwendige Prüfaufträge sind in jedem Fall kurzfristig einzuordnen.

6.6.4 Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten

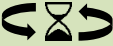
F-03: Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV (an Bundesstraßen)		
Wechselwirkungen: Maßnahme F-06 (Netzkonzept Fußverkehr)		
Zeithorizont  - 	Kostenklasse € € € € € - € € € € € €	Priorität ★ ★ ★ - ★ ★ ★ ★

Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr durch weitere wichtige Querungsmöglichkeiten (je nach Eignung Fußgänger-LSA, Mittelinsel oder Fußgängerüberweg). Im Rahmen des VEP werden die nachfolgend genannten Bereiche priorisiert (Ergänzung weiterer Querungsmöglichkeiten sind dadurch nicht ausgeschlossen):

- **F-03.1:** Hofwiesenstraße; Verbindung Schwarzer Steg und Pfortenstraße
- **F-03.2:** Röntgenstraße; Verbindung zwischen Gehweg entlang der Westseite Röntgenstraße zur Alten Reichenbacher Straße/ Reusaer Straße
- **F-03.3:** S 297 Martin-Luther-Straße; nahe der Leißnerstraße
- **F-03.4:** Kreisverkehr Reißiger Straße/ Kaiserstraße; Anordnung von Fußgängerüberwegen in den Zufahrten
- **F-03.5:** Oberer Graben; Mittelinsel am Knotenpunkt mit der Neundorfer Straße im Verlauf der wichtigen Fußverkehrsachse zur Fußgängerzone und zum Altmarkt
- **F-03.6:** Hammerstraße; zwischen Syrastraße und Gerberplatz für die Verbindung Berufsakademie – Neustadtplatz (im Rahmen der Ausbaumaßnahme vom KP Syrastraße/ Hammerstraße/ Komturhof und der Neuen Elsterbrücke)
- **F-03.7:** Hammerstraße; am Knotenpunkt mit der Rähnisstraße
- **F-03.8:** Mammenstraße; am Knotenpunkt mit der Stöckigter Straße

Der Einzelmaßnahme ist stets eine entwurfsplanerische Prüfung über die Machbarkeit und genaue Ausformung voranzustellen.

6.6.5 Vermeidung von Gehwegparken

F-04: Vermeidung von Gehwegparken		
Akteure: Stadt Plauen		
Wechselwirkungen: Maßnahme F-06 (Netzkonzept Fußverkehr)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Die Nutzbarkeit von Gehwegen ist ebenso wichtig wie deren Vorhandensein. Zur Sicherung des Gehwegangebotes gehört es darum auch, ein Zustellen oder Blockieren von Gehwegen zu vermeiden. Verkehrsrechtliche Anordnungen, welche das Beparken von Gehwegen (komplett/ teilweise) ermöglichen, sind deshalb künftig zu vermeiden – insbesondere, wo dadurch der Gehweg unter das Regelmaß beengt wird. Das regelwidrige Parken auf Gehwegen ist weiterhin konsequent zu sanktionieren.

6.6.6 Fußgängerfreundliche LSA-Programme abseits der Hauptverkehrszeit

F-05: Fußgängerfreundliche LSA-Programme abseits der Hauptverkehrszeit		
Akteure: Stadt Plauen, LASuV, Nahverkehrsunternehmen		
Wechselwirkungen: Maßnahmen Ö-05 (Bus-Bevorrechtigung), R-01 (Radverkehrskonzept)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Kurze Wege können vom Großteil der Bevölkerung problemlos zu Fuß bewältigt werden. Hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen können dabei die Attraktivität des zu Fuß Gehens in hohem Maße schmälern. Zu Hauptverkehrszeiten steht der Fluss des Kfz-Verkehrs zumeist im Vordergrund. Die Schaltprogramme von LSA sind jedoch häufig auch abseits der Hauptverkehrszeiten auf ein bestmögliches Vorankommen der Kfz ausgelegt. Dabei können mitunter schlechte Bedienungsqualitäten gemäß HBS (QSV E oder F) für Fußgänger toleriert werden.

Um unnötige Wartezeiten für den Fußverkehr möglichst zu reduzieren, sind daher die LSA-Programme in Plauen zu überprüfen und ortsabhängig anzupassen. Entlang Radrouten sind die Belange des Radverkehrs ebenfalls zu beachten. Die Bevorrechtigung des ÖPNV bleibt erhalten.

6.6.7 Sicherung der Nahmobilität durch ein „Netzkonzept Fußverkehr“

F-06: Netzkonzept Fußverkehr		
Akteure: Stadt Plauen, zu beteiligende Träger öffentlicher Belange		
Wechselwirkungen: Maßnahmen F-01 bis F-05 (Fußverkehr), R-01 (Radverkehrskonzept)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Als Nahmobilität wird die Erreichbarkeit verkehrlicher Ziele in der näheren Umgebung bezeichnet. Im Idealfall betrifft dies viele der alltäglichen Ziele, wie auf Arbeit/ in die Schule, zu regelmäßigen Freizeitbetätigungen, zum Einkauf oder bspw. in die Apotheke. Dadurch ist es möglich, einen Großteil der Wege fußläufig und/ oder mit dem Fahrrad zu erreichen und die Notwendigkeit eines täglich verfügbaren, privaten Kfz wird reduziert.

Zur dauerhaften Sicherung der Nahmobilität in Plauen wird die Erarbeitung eines „Netzkonzepts Fußverkehr“, aufbauend auf den Ergebnissen des VEP, beschlossen. Die Umsetzung bzw. Aktualisierung kann in teilsräumlichen Verkehrskonzepten stattfinden. Folgende Bestandteile soll das Netzkonzept Fußverkehr enthalten:

- Umsetzung der beschlossenen und noch ausstehenden Maßnahmen aus dem Handlungskonzept Fußverkehr des Verkehrsentwicklungsplanes
- stadtweite Erfassung von Abschnitten im Straßennetz mit Mängeln in der Fußverkehrsführung, bspw. fehlende/ mangelhafte Gehwege oder Querungsmöglichkeiten, beengte Verhältnisse (bspw. durch Beparken von Gehwegen, unzureichende Gehwegbreiten, ...), etc.
 - hierzu können insbesondere die Ergebnisse der Fußgängerbefragung (siehe VEP-Analyse) sowie generell Hinweise der Plauer Bürgerinnen und Bürger beitragen
- Entwicklung von Maßnahmen für die erkannten Problemstellen und sukzessive Umsetzung
- regelmäßige Aktualisierung des Netzkonzeptes
- rechtliche Sicherung von Durchwegungen in und Verknüpfung von Stadtquartieren
- Entwicklung und Ausweisung eines Schulwegenetzes mit folgenden Teilmaßnahmen:
 - Bestimmung wichtiger Zuwegungen zu Schulen

- Herausarbeitung weiterer Bedarfe zur Erhöhung der Sicherheit
- Festlegung wichtiger konzeptioneller Strategien zur Förderung des Fußverkehrs im Rahmen aller künftigen Infrastrukturmaßnahmen:
 - Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum mit Orientierung an aktuellen Vorgaben zur Erhöhung von Qualität und Sicherheit (z. B. Beidseitigkeit der Anlagen bei entsprechenden Bedarfen, ausreichende Breiten, Oberflächen und Sichtbeziehungen)
 - Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele wie Haltestellen, Bahnhöfe, Gesundheitseinrichtungen, Seniorenbegegnungsstätten, Verwaltungen, Schulen, Kitas, Bildungseinrichtungen, Kultureinrichtungen usw. durch ausreichende Dimensionierung und Gestaltung der Anlagen, Gehwegvorstreckungen sowie Schutz gegen ruhenden Kfz-Verkehr
 - sukzessive Reduzierung und Vermeidung des Parkens von Kfz auf Gehwegen
 - kontinuierliche Instandhaltung der Gehwege
 - Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie von Personen mit Kinderwagen u. ä. bei Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen, z. B. durch Herstellung anforderungsgerechter Bordabsenkungen sowie taktiler Elemente
 - Verdichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr z. B. durch ausreichend breite Mittelinseln auf stark belasteten innerstädtischen Straßen und Straßen mit mehreren Fahrstreifen je Richtung (Abstand der Querungen in angebauten Bereichen ca. 200 m)
 - Vermeidung von Radfahren auf Gehwegen als Planungsprinzip entsprechend aktueller Richtlinien mit Anpassungen in den betroffenen Straßenräumen
 - Berücksichtigung der Belange von Fußgängerverkehr und Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen

Für die kontinuierliche Umsetzung von Maßnahmen des Netzkonzeptes zum Fußverkehr ist die Festlegung eines jährlichen Etats zu empfehlen.

6.7 Handlungskonzept Multimodalität und Innovation

6.7.1 Vorbemerkungen

Die Stadt Plauen hat sich in ihren verkehrlichen Zielen einer innovativen Mobilitätskultur verschrieben. Im Zusammenhang mit Multimodalität und innovativer Mobilität sind generell die folgenden Maßnahmenansätze relevant:

- Verbesserung der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrssysteme durch attraktive Übergangsstellen (ein gutes Beispiel stellt der Obere Bahnhof dar), Mobilitätsknoten und anbieterübergreifende Informations- und Abrechnungssysteme
- Schaffen von neuen Angeboten bzw. von Anreizen zur multimodalen Verkehrsmittelnutzung (z. B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Bike&Ride, Park&Ride).
- Unterstützung privater Initiativen oder gewerblicher Betreiber beim Aufbau von Carsharing-Angeboten oder Fahrradverleihsystemen
- Bereitstellung qualifizierter (Echtzeit-)Informationen, z.B. zu ÖPNV-Abfahrten
- Stärkung des betrieblichen sowie standortbezogenen Mobilitätsmanagements – hierauf wird im Realisierungskonzept näher eingegangen

Für die Stadt Plauen werden derzeit vor allem die im Folgenden differenzierter erläuterten Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen.

6.7.2 Konzept und Etablierung von Mobilitätspunkten

M-01: Konzept und Etablierung von Mobilitätspunkten		
Akteure: Stadt Plauen, Nahverkehrsunternehmen, Carsharing-Anbieter, Energieversorger		
Wechselwirkungen: Maßnahme M-02 (Elektromobilität)		
Zeithorizont 	Kostenklasse 	Priorität 

Grundlage einer Förderung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ stellt das Angebot von Mobilitätsoptionen abseits des privaten Pkw dar. Ziel ist es, die Abhängigkeit der Haushalte vom Besitz eines eigenen Pkw zu reduzieren, indem im näheren Wohnumfeld ausreichend Mobilitätsoptionen bereitgestellt werden, die aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes sowie des Flächenbedarfs als günstiger und nachhaltiger zu bewerten sind. Der Besitz privater Pkw wird dabei nicht

regulatorisch begrenzt. Vielmehr wird die Notwendigkeit reduziert, weitere Fahrzeuge zu erwerben oder alte Fahrzeuge zu ersetzen. Der Erfolg dieses Ansatzes zeigt sich daher zumeist auch kaum durch kurzfristige Änderungen des Mobilitätsverhaltens, sondern erst über einen längeren Betrachtungszeitraum.

Für Plauen wird die **schrittweise Etablierung von Mobilitätspunkten** empfohlen. An diesen über das Stadtgebiet verteilten Stationen können gebündelt verschiedene nachhaltige Mobilitätsoptionen abgerufen werden. Übliche Merkmale von Mobilitätspunkten sind:

- Anschluss- und Übergangsmöglichkeiten zum ÖPNV
- Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern
- Angebot von stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen
- Ladesäulen für Elektro-Pkw
- zentrale Lage im Stadtquartier (bzw. Ortsteil) oder wichtige Verkehrsknotenpunkte in der Kernstadt und ihrer Umgebung
- barrierefreie Erreichbarkeit
- einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung als Bestandteil der Entwicklung einer Marke als Dach nachhaltiger Verkehrsangebote
- ggf. Angebot von Leihfahrrädern (klassische Fahrräder, Pedelecs und/ oder Lastenräder) in Abstimmung mit dem Radverkehrskonzept
- je nach Lage der Station im Stadtgebiet zusätzliche Ergänzungen, wie z.B.: Schließfächer, E-Bike-Lademöglichkeiten, Paketstation, Informationstafeln zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten in der Stadt

Erste Ansätze von Mobilitätspunkten weisen der obere Bahnhof und der Bahnhof Mitte auf. Bislang fehlende Elemente sind jedoch noch zu ergänzen, v. a. Carsharing-Fahrzeuge und Leihfahrräder. Weitergehende Anregungen zur Umsetzung können beispielsweise in Offenburg gefunden werden, einer Stadt mit etwa 60.000 Einwohnern; Dort wurde ein solches System bereits mit mehreren Stationen implementiert. Mittel- bis langfristig sollte ein Ausbau des Systems mit Standorten in allen Stadt- und Ortsteilen angestrebt werden. Die Ausstattung kann entsprechend der örtlichen Randbedingungen angepasst werden. Die Ausweitung des Netzes an Mobilitätspunkten ist durch ein Konzept zur Potentialanalyse zu untersetzen.

Es ergeben sich folgende Teilmaßnahmen:

- **M-01.1:** Einrichtung einer ersten Mobilitätsstation im Plauener Zentrum zur räumlichen Verknüpfung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie (stationsbasiertem) Carsharing.
- **M-01.2:** Mobilitätsstation in der Ostvorstadt

- **M-01.3:** Konzept zur Ansiedlung weiterer Mobilitätspunkte im Stadtgebiet und den Ortsteilen in Zusammenarbeit mit den Anbietern.

Die wachsende Stellung des **Carsharings** hat sich mit der Novellierung der StVO im Jahr 2020 auch in den Verkehrszeichen niedergeschlagen – so können nun für Kfz gesperrte Bereiche und/oder Parkflächen für Carsharing-Fahrzeuge freigegeben werden. Die Fahrzeuge können dazu wiederum gesonderte Plaketten erhalten (siehe folgende Grafiken).



Grafik 18: Zusatzzeichen 1024-21 StVO, Carsharing-Fahrzeuge frei



Grafik 19: Carsharing-Plakette

Bezüglich der Carsharing-Angebote ist grob in geeignetere und weniger geeignete Angebote zu unterscheiden: Carsharing mit festen Stationen (oder Homezones) und freefloating Carsharing. Bei festen Stationen bzw. Homezones ist das Fahrzeug zum Ende der Buchung wieder dort abzustellen, wo die Fahrt begann. Freefloating-Angebote ermöglichen das Abstellen des Fahrzeuges in der gesamten Stadt bzw. großen Stadtteilen.

Laut aktuellen Untersuchungen wird freefloating Carsharing von den Nutzern hauptsächlich für Einrichtungs-Fahrten verwendet, die stattdessen mit dem Umweltverbund zurückgelegt würden und hat damit eher einen negativen Einfluss auf den Modal Split¹³. Zum Teil wird das Angebot sogar als Übergangslösung oder Ergänzung zum privaten Kfz genutzt¹⁴. Nachweislich haben von den bislang untersuchten Angeboten nur stationsbasiertes Carsharing und das daran angelehnte Homezone-Carsharing einen positiven Effekt – diese werden häufig als Ergänzung zu einer hauptsächlichlichen Nutzung des Umweltverbundes verwendet^{15, 16}. Somit ist bei einer Einführung von Carsharing in Plauen stationsbasiertes bzw. Homezone-Carsharing zu bevorzugen.

¹³ Hülsmann, F.; Wiepking, J.; Zimmer, W.; Sunderer, G.; Götz, K.; Sprinke, Y. (2018): share – Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen, Forschung zum free-floating Carsharing. Abschlussbericht. Öko-Institut e.V., ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung. Berlin.

¹⁴ ebenda

¹⁵ Nehrke, G.; Loose, W.: Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten. Projektbericht. Bundesverband CarSharing.

¹⁶ <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/entlastungsleistung-stationsbasiertem-carsharing-homezone-carsharing>, Stand November 2019

Zur Etablierung von Mobilitätspunkten sind alle geeigneten Partner frühzeitig zu involvieren. Dies beinhaltet v.a. Nahverkehrsunternehmen (geeignete Haltestellen), Carsharing-Anbieter (Fuhrpark, geeignete Standorte) und städtische Energieversorger (Lademöglichkeiten für E-Autos).

6.7.3 Förderungskonzept umweltfreundlichere Kfz-Mobilität

M-02: Förderungskonzept umweltfreundlichere Kfz-Mobilität		
Akteure: Stadt Plauen		
Wechselwirkungen: Maßnahme M-01 (Mobilitätspunkte)		
Zeithorizont 	Kostenklasse € € € € €	Priorität ★★★★★

Die Schaffung ausreichender Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für das Fortschreiten der Marktdurchdringung durch elektrisch betriebene Pkw. Im Rahmen der Umsetzung des VEP 2035 strebt die Stadt Plauen daher an, weitere Ladesäulen für Elektro-Pkw im öffentlichen Straßenraum vorzusehen. Sofern ökonomisch und ökologisch geeignet, sind auch weitere alternative Antriebe (bspw. Wasserstoff) entsprechend zu unterstützen. Auf eine stadtverträgliche Einordnung der Anlagen wird in jedem Fall Wert gelegt.

Das Konzept zur sukzessiven Etablierung umweltfreundlicher Kfz-Mobilität in Plauen sieht folgende Bestandteile vor:

- Potentialanalyse zu geeigneten Standorten und Partnern für die Weiterentwicklung des Tank-/ Ladenetzes für Kfz mit umweltfreundlicheren Antrieben
- Errichtung weiterer nutzerfreundlicher Tank-/ Ladestationen für Kfz mit umweltfreundlicheren Antrieben
- Integration umweltfreundlicherer Fahrzeuge in betriebliche/ kommunale Fuhrparks

Die Erwartungen an diese Innovation des Verkehrssektors müssen weiterhin realistisch eingeschätzt werden: Elektrofahrzeuge verbrauchen ebenso viel Platz beim Parken wie klassische Pkw und verursachen gesundheitsrelevante Emissionen (v.a. Feinstaub und bei Geschwindigkeiten über 30 km/ h ähnlichen Lärm). Ihre Herstellung bedingt ebenso einen hohen Ressourcenverbrauch sowie Emissionen. Die Förderung von Elektrofahrzeugen stellt daher einen Baustein hin zu einem umweltverträglicheren Verkehrssystem dar, kann jedoch die notwendigen Ansätze der modalen Verlagerung auf Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV nicht ersetzen.

7. Realisierungskonzept

7.1 Monitoring und Evaluierung

Monitoring und Evaluierung sind Instrumente, um die eingetretenen Entwicklungen generell sowie maßnahmenbezogen zu beschreiben, hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Zielwerten oder vorgegebenen Entwicklungsrichtungen des VEP 2035 zu überprüfen, den Umsetzungsstand der beschlossenen Konzepte zu erfassen und schließlich eventuelle Korrekturen an Prioritäten, Maßnahmen oder Zielen zu beschreiben.

Zur fachlich fundierten Grundlage eines wirkungsvollen Monitorings der generellen Entwicklungen gehört das Wissen über das Mobilitätsverhalten der Plauener Bürger. Anhand dessen können mögliche Potentiale sowie Entwicklungshemmnisse herausgestellt und in den weiteren Planungen berücksichtigt werden. Für die VEP-Maßnahmen ermöglicht dies eine fundiertere Bewertung sowie im Einzelfall Hinweise zur präziseren Ausformung und Priorisierung. Ferner stellt das Mobilitätsverhalten einen wichtigen Baustein zum Verkehrsmodell dar, welches wiederum die Grundlage der quantitativen Bewertung zahlreicher VEP-Maßnahmen ist. Diese Grundlagen bieten die Ergebnisse der regelmäßigen Verkehrsbefragungen „Mobilität in Städten – SrV“¹⁷. Für die Stadt Plauen ist deshalb die dauerhafte Teilnahme an den SrV-Befragungen ab dem nächsten Durchgang in 2023 wieder vorzusehen.

Um sämtliche Entwicklungen tatsächlich laufend/ periodisch erfassen und darstellen zu können, bedarf es eines Gerüsts an quantitativ zu erfassenden oder qualitativ zu beschreibenden Indikatoren, welches sich soweit wie möglich aus bereits vorhandenen Datenquellen speist. Mit dem Monitoring sind insbesondere folgende Fragestellungen zu beantworten:

1. Entsprechen die aktuellen Rahmenbedingungen noch denen, die bei der Erarbeitung des VEP 2035 zugrunde gelegt wurden? Hierbei sind vor allem Abgleiche hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung in der Realität mit den Modellannahmen und der Flächennutzung/ räumlichen Verteilung der verkehrserzeugenden Strukturdaten vorzunehmen. Wurden maßgebliche Vorhaben der Flächennutzung geändert, sind welche entfallen oder hinzugekommen?
2. Wie ist der Umsetzungsstand des VEP 2035? Welche Maßnahmen aus welchen Handlungsfeldern wurden umgesetzt? Wie wird der Umsetzungsstand unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und beabsichtigter zeitlicher Horizonte eingeschätzt?
3. Welche summarischen Wirkungen sind bislang zu verzeichnen? Können diese bereits ausreichend erfasst werden?
4. Gehen die Wirkungen in eine den Gesamtzielen des VEP 2035 entsprechende Wirkungsrichtung? Oder gibt es erhebliche Abweichungen?

¹⁷ „Mobilität in Städten – SrV“ (SrV - System repräsentativer Verkehrsbefragungen), TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST)

5. Welche Umsetzungshemmnisse sind zu erkennen und wie sind diese zu überwinden? Sind Korrekturen hinsichtlich des Gesamtkonzeptes, von Einzelmaßnahmen oder Prioritätensetzungen erforderlich?

Aus den Fragestellungen wird deutlich, dass laufende Datenerfassungen nur einen Teil des Monitorings darstellen, jedoch eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der Fragestellungen sind. Dabei ist auch darauf zu achten, dass der Aufwand zur Datengewinnung nicht überhandnimmt und die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen eher für die Umsetzung der Konzepte als für Zustandsbeschreibungen eingesetzt werden. Nachfolgend werden beispielhaft vergleichsweise einfach zu generierende Daten und Kenngrößen als Grundlage eines Monitorings benannt.

Zielfeld	Kenngröße
Entwicklung der Mobilität	▪ Teilnahme an den kommenden SrV (nächste 2023) zur Wiederaufnahme der Erhebung von Verkehrsmittelwahl, Wegehäufigkeit, Wegelänge und weiterer wichtiger Mobilitätskennziffern ▪ Anzahl und Nutzung Carsharing-Fahrzeugen (sobald vorhanden) ▪ Anzahl E-Ladestation für Pkw in der Stadt
Entwicklung des Radverkehrs	▪ Netzlänge Radverkehrsanlagen ▪ Zustandsbewertung der Radverkehrsanlagen ▪ Radverkehrsaufkommen (im Rahmen stichprobenartiger Zählungen erfassen, ggf. Dauerzählstelle an vielbefahrener Stelle vorsehen) ▪ Anzahl Radabstellanlagen nach baulicher Qualität (Überdachung, Fahrradbox, Standardbügel etc.) ▪ umgesetzte Kampagnen
Entwicklung der Verkehrssicherheit	▪ Anzahl Unfallhäufungsstellen ▪ jährliche Gesamtunfallzahl ▪ erfasste Personenschäden ▪ beteiligte Radfahrer und Fußgänger ▪ Anzahl Abbiegeunfälle mit Radfahrern ▪ Anzahl Schulwegunfälle (ggf. Schätzung)
Entwicklung des ÖPNV	▪ beförderte Fahrgäste ▪ barrierefrei hergestellte Haltestellen ▪ Kostenbeteiligung der Stadt an den Ausgleichszahlungen an die ÖPNV-Unternehmen
Entwicklung des Kfz-Verkehrs	▪ Zulassungszahlen privater Pkw ▪ Verkehrsaufkommen an regelmäßig jährlich zu erhebenden Querschnitten im Hauptstraßennetz ▪ Ausweitung von Zonen flächenhafter Verkehrsberuhigung ▪ Anzahl von gesundheitsschädlichem Lärm betroffener Einwohner der Stadt (alle fünf Jahre mit der Lärmkartierung zu erstellen)

Tabelle 4: geeignete Indikatoren eines Monitorings

Es wird empfohlen, die Indikatoren zur Entwicklung der Verkehrssysteme etwa alle 3 Jahre in Form eines Berichts zusammenzustellen und dem Stadtrat zur Information vorzulegen. Ergänzt

werden sollte diese stufenweise Evaluierung durch eine jährliche Kurzübersicht umgesetzter Maßnahmen des VEP 2035.

7.2 Mobilitätsmanagement

Mit sogenannten „weichen“ Maßnahmen, denen das Mobilitätsmanagement (MM) zuzuordnen ist, kann das Verkehrsverhalten im Sinne einer ressourcenschonenden und emissionsarmen Mobilität beeinflusst werden. Angebote sind in der Regel eher positiv konnotiert und werden besser akzeptiert als Restriktionen. Im Vergleich zu Kosten für zusätzlichen Infrastrukturausbau sind alle für das Mobilitätsmanagement erforderlichen finanziellen Anreize oder Aufwendungen eher gering und damit äußerst kosteneffizient.

Ein aktives Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, das individuelle Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, zurückgelegte Wege und deren Länge, etc.) dauerhaft im Sinne einer hohen Nachhaltigkeit sowie des Umweltschutzes zu beeinflussen. Eine Verknüpfung mit dem Energie- und Klimaschutzmanagement ist somit essentiell.

Der Fokus im Mobilitätsmanagement liegt auf Information sowie Beratung über alternative Angebote zum Pkw und in der Regel nicht auf investiven Maßnahmen. Dabei ist die Stadtverwaltung ein wichtiger Akteur, der einerseits eigene Maßnahmen umsetzen und andererseits Impulse und Beratungsangebote für weitere Akteure anbieten kann.

Der Bereich Mobilitätsmanagement erstreckt sich dem Grunde nach über vier kommunale Handlungsfelder mit zahlreichen Bestandteilen:

- Mobilitätsberatung: bspw. durch gesonderte Personalstelle (Mobilitätsmanager), Mobilitätszentralen, Kampagnen, Neubürger-Info, etc.
- betriebliches MM: bspw. für Dienstreiseverkehr, Fuhrparkmanagement, Beschäftigte, etc.
- zielgruppenorientiertes MM: bspw. Kinder, Touristen, Senioren, etc.
- standortbezogenes MM: bspw. für Stadtteile, Einrichtungen (Bildung, Einkauf, ...), etc.

Die wichtigen Bausteine eines umfassenden Mobilitätsmanagements in Plauen sind:

- Mobilitätsberatung: Das Ziel ist die Ausrichtung kommunalen Handelns und Planens auf eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung. Voraussetzung hierfür sind entsprechende Kenntnisse und fest verankerte verkehrliche Leitlinien. Aber auch außerhalb der Stadtverwaltung gilt es, durch Kampagnen, und Mobilitätsberatung ein stärkeres Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu schaffen.

- Städtische Betriebe und die Stadtverwaltung nehmen im Handlungsfeld des betrieblichen Mobilitätsmanagements eine Vorreiterrolle ein. Mögliche Ansätze sind: Jobtickets für Mitarbeiter, Angebot von Mobilitätsberatung und -informationen für städtische Mitarbeiter, sukzessive Umstellung des städtischen Fuhrparks auf nachhaltige Fahrzeuge wie Lastenräder und Elektro-Pkw. Betriebliches Mobilitätsmanagement außerhalb der Stadtverwaltung ist vordergründig auch durch die einzelnen Unternehmen umzusetzen (Jobtickets, Firmenräder, Mitfahrerbörsen etc.). Durch die Stadt wird eine Unterstützung der Firmen in Form einer Beratung erfolgen. Es sind geeignete Randbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung betrieblicher Aktivitäten zu schaffen.
- Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement, vor allem an Bildungseinrichtungen: Schulisches Mobilitätsmanagement setzt auf Maßnahmen, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern. Es werden attraktive Alternativen zu Elterntaxi, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt zur/von der Schule (mit dem Pkw), aufgezeigt.
- Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement, vor allem für Senioren: Dies beinhaltet v.a. Maßnahmen zum Abbau von Nutzungshemmnissen im ÖPNV z.B. durch Angebot spezieller Tarife, persönlicher Begleitung oder Nutzungs-Trainings.
- Durch standortbezogenes Mobilitätsmanagement wird versucht die fehlende Leistungsfähigkeit oder Zuständigkeit von Akteuren an einem bestimmten Standort durch ein kooperativ erarbeitetes Konzept auszugleichen. Dabei handelt die Stadtverwaltung entweder als Impulsgeber oder Koordinator. Es bietet sich beispielsweise die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für gewerbliche Standorte mit einer Vielzahl kleinerer Unternehmen an, die jedes für sich keine ausreichenden Möglichkeiten aufweisen. Ideal ist die Koordinierung solcher Konzepte durch eine Standortverwaltung.

Innerhalb der Stadt- bzw. Verkehrsplanung ist hierfür ein städtisches Mobilitätsmanagement zu implementieren. Die Zuständigkeit des städtischen Mobilitätsmanagements umfasst die verstärkte Information und Bewerbung (bspw. per Website, Beratungsangebote, Kampagnen) zu Mobilitäts- und Fördermöglichkeiten (bspw. Jobticket, Jobbike, etc.).

Für ein effektives Mobilitätsmanagement spielt die dauerhafte personelle Untersetzung eine wichtige Rolle. Daher ist, ggf. in Verbindung mit dem Energie- und Klimaschutzmanagement, eine permanente Personalstelle (Voll- oder Teilstelle) für das Mobilitätsmanagement vorzusehen.

7.3 Mobilitätsverträgliche Stadtentwicklungsplanung

Stadt- und Verkehrsplanung besitzen zahlreiche Schnittstellen der gegenseitigen Beeinflussung. So wirken sich neu geplante oder umstrukturierte Wohn- oder Gewerbegebiete meist unweigerlich auf das Verkehrsgeschehen aus. Umgekehrt beeinflusst auch die verkehrliche Anbindung eines Gebietes dessen Attraktivität bzgl. Wohnens oder für Gewerbetreibende.

Das vorliegende Konzept greift wichtige Punkte des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (InSEK) der Stadt Plauen auf und entwickelt diese im verkehrlichen Rahmen weiter. Im Gegenzug ist es wichtig, dass die verkehrlichen Leitlinien und Ziele sowie resultierenden Maßnahmen in der nächsten Fortschreibung des InSEK sowie weiteren Planungen zur Stadtentwicklung Beachtung finden. Dadurch sollen gegenläufige Entwicklungen bzw. Planungen zwischen Stadt- und Verkehrsentwicklung vermieden werden.

Die relevanten Bestandteile des VEP 2035 (bzgl. der Ziele sowie der Maßnahmen) sind daher in der Stadtentwicklungsplanung konsequent zu übernehmen und deren Umsetzung entsprechend zu fördern. Besonders folgende Rahmenbedingungen sind zu beachten:

- Innen- vor Außenentwicklung
- vorrangige Wohngebietsentwicklung mit Zugang zum Umweltverbund
- Erschließung neuer Gebiete unter Einbeziehung der verkehrlichen Erschließung durch den Umweltverbund in allen Planungsebenen von Beginn an

7.4 Finanzierung

Die Stadt Plauen bemüht sich im Rahmen ihres **begrenzten finanziellen Haushalts** bereits in einem hohen Maße um die Aufrechterhaltung des vorhandenen Mobilitätsangebotes. Ziel 4 des VEP Plauen beinhaltet die nachhaltige (zukunftsfähige) Finanzierbarkeit der Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger in Plauen. Dazu können einerseits externe Finanzierungsmöglichkeiten (Zuschüsse, Förderprogramme, etc.) eruiert werden. Andererseits ist es wichtig, das Mobilitätsangebot der Stadt nachhaltiger zu gestalten.

Der **Kfz-Verkehr** ist generell möglichst auf leistungsfähigen Hauptachsen zu bündeln, um den Verschleiß im Nebennetz gering zu halten. Im Falle ohnehin anstehender baulicher Maßnahmen (bspw. Austausch von Medienträgern, grundhafter Ausbau, Herstellung der Barrierefreiheit, etc.) ist zur Einsparung von Zeit und Kosten stets zu prüfen, ob eine Bündelung generell geeigneter Maßnahmen im betreffenden Bereich möglich ist. Beim Straßenneubau stellt die dauerhafte Finanzierung ein besonders wichtiges Bewertungskriterium dar, welches neben weiteren Faktoren, wie bspw. Lärmreduktion und Resilienz des Netzes, abzuwägen ist.

Der **Plauener ÖPNV** ist neben einer anteiligen Nutzerfinanzierung auf Zuschüsse angewiesen. In Abhängigkeit der politischen Schwerpunktsetzung können dem ÖPNV durch die Stadt demnach größere oder kleinere Spielräume zur Weiterentwicklung und Optimierung des Nahverkehrsangebotes zur Verfügung gestellt werden. Von den insgesamt verfügbaren Mitteln hängt ab, ob bereits der Erhalt der heutigen ÖPNV-Qualität eine Herausforderung darstellt, oder eine auf die Zukunft ausgerichtete Entwicklung möglich ist. In jedem Fall sind Maßnahmen zur Sanierung

und Modernisierung von Betriebsmitteln, Infrastruktur und Zugangsstellen möglichst effektiv und dauerhaft wirksam zu entwickeln.

Zur Finanzierung des Stadtverkehrs ist die Stadt Plauen zwingend auf Ausgleichsleistungen des Vogtlandkreises und des Zweckverbandes ÖPNV angewiesen. Diese müssen entsprechend den stetigen Kostensteigerungen dynamisiert werden. Zusätzlich sind Zuschüsse des Bundes und des Freistaates Sachsens zum Erhalt und Betrieb der Plauener Straßenbahn unabdingbar.

Wegen des mit dem Zielszenario des NVP verbundenen erhöhten Investitionsaufwandes von mindestens 2,5 Mio EUR p.a. bis 2031 will sich der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (ZVV) beim Freistaat Sachsen bereits für eine verbesserte Finanzausstattung des Plauener Stadtverkehrs einsetzen. Auch die Eruierung notwendiger Fördermittel wird im NVP als dringend geboten angezeigt – bspw. für neue Straßenbahnwagen oder den Ausbaubedarf an zahlreichen Haltestellen¹⁸. In diesem Sinne sind auch die Anstrengungen der Stadt Plauen zu bündeln und entsprechende Prioritäten zu setzen, v.a. da der ÖPNV je geleistetem Personenkilometer dauerhaft günstiger gestaltbar ist als der private Kfz-Verkehr und letztendlich allen Bürgern Plauens zugutekommt – insbesondere Personen ohne Zugang zu einem privaten Kfz.

Infrastruktur für **Rad- und Fußverkehr** lässt sich in der Regel sowohl absolut (je m² Verkehrsfläche) als auch relativ (je zurückgelegtem Personenkilometer) am günstigsten realisieren. Die größten Widerstände liegen zumeist in der bereits bestehenden Straßeninfrastruktur innerhalb des städtisch begrenzten Raumes begründet – besonders für den Radverkehr. Dies darf jedoch im Sinne einer nachhaltigen Finanzierbarkeit nicht der Realisierung wichtiger Maßnahmen zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs entgegenstehen. Der Schaffung und dem Erhalt von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur muss daher in Zukunft eine höhere Priorität im städtischen Haushalt beigemessen werden. Zur Erhöhung der Maßnahmenakzeptanz ist eine vorausschauende sowie inklusive Öffentlichkeitsarbeit notwendig.

Es ist festzuhalten, dass die **Steigerung der Nutzung des Umweltverbundes** auf lange Sicht insgesamt günstiger gestaltbar ist als eine dauerhafte überwiegende Forcierung des privaten Kfz. Die Entfaltung des Umweltverbundes stellt deshalb ein besonders wichtiges Instrument zur nachhaltigen Finanzierbarkeit der Mobilität in Plauen dar. Für Maßnahmen des Umweltverbundes bestehen zahlreiche Möglichkeiten, externe finanzielle Mittel zu generieren oder den Aufwand eigener Mittel gering zu halten, wie zum Beispiel:

- Förderprogramme von Land, Bund und EU
- Kooperationen/ Partnerschaften
 - zur Durchführung von Pilotprojekten/ Machbarkeitsuntersuchungen

¹⁸ Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland, 4. Fortschreibung – Beschlussfassung 08.10.2020, Verkehrsverbund Vogtland GmbH/ Zweckverband ÖPNV Vogtland

- zur gemeinsamen Bestellung von Fahrzeugen (ÖPNV, städtischer Fuhrpark, etc.), bspw. mit anderen Gemeinden (Reduzierung der Kosten/ Fahrzeug)
- Generierung höherer regulärer Zuschüsse für den ÖPNV, wo möglich

Die Maßnahmen-Priorisierung setzt sich aus den Kosten sowie dem potentiellen Nutzen (Zielerreichung) für die Stadt Plauen zusammen. Sofern für eine Maßnahme zusätzliche externe Finanzierungsmöglichkeiten (Fördermittel, etc.) eruiert werden, kann sich also eine höhere Priorisierung ergeben.

7.5 Betrieb und Instandhaltung

Der Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur stellen wichtige Daueraufgaben der Stadt Plauen dar, die im Rahmen des Haushaltes zu berücksichtigen sind. Für alle Verkehrsträger beinhaltet dies die finanzielle und zeitliche Einordnung notwendiger infrastruktureller Sanierungsmaßnahmen (Fahrbahnen, Gehwege, Beschilderungen, Lichtsignalanlagen, Wegweisung, Parkscheinautomaten, Fahrradbügel, etc.). Auf Anlagen des Fahrverkehrs sind Räum- und Winterdienste zu gewährleisten, wobei eine Schlechterstellung eines Verkehrsträgers zugunsten eines anderen (bspw. Schnee von der Fahrbahn auf Gehwege oder Radverkehrsanlagen schieben) bestmöglich zu vermeiden ist. Dies gilt insbesondere im Sinne einer Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des nichtmotorisierten Verkehrs.

Dem Betrieb und der Instandhaltung der Infrastruktur des nichtmotorisierten Verkehrs werden außerdem weitere wichtige Daueraufgaben zugeordnet:

- Freihaltung von regelwidrig parkenden Kfz (i.d.R. durch konsequente Sanktionierung)
- Evaluierung der ortsspezifischen Auslastung von Fahrradabstellanlagen und Erweiterung, sofern erforderlich
- bei Notwendigkeit entsprechende Anpassung der personellen Untersetzung für die Zustandüberwachung von Radverkehrsanlagen (bspw. durch eine Personalstelle „Wegewart“)

Im Finanzhaushalt der Stadt Plauen sind für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur deshalb ausreichende Haushaltsposten vorzusehen.

7.6 Geltungsdauer/ Laufzeit des Verkehrsentwicklungsplanes

Die Laufzeit des Verkehrsentwicklungsplanes soll ca. 10 bis 15 Jahre betragen. Über Erfordernisse der Anpassung und Fortschreibung ist in Abhängigkeit des Umsetzungsstandes sowie eventueller Änderungen grundsätzlicher Rahmenbedingungen und eventuell auch Zielen im Rahmen des begleitenden Monitorings zu befinden.

8. Zusammenfassung und Ausblick

8.1 Zusammenfassung

8.1.1 Hintergrund

Der Verkehrsentwicklungsplan basiert auf **umfangreichen Analysen** inkl. dem Verkehrsmodell und fachlich-relevanten Konzepten – neben dem bestehenden VEP auch dem gültigen Integrierten Stadtentwicklungskonzept sowie weiteren Fachplanungen. In Abstimmung mit dem InSEK wurden die Ziele zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes erarbeitet, die am 15.03.2021 im Stadtrat Plauens vorgestellt und durch diesen beschlossen wurden.

Das vorliegende Konzept beinhaltet Maßnahmen für alle Verkehrsträger und zielt generell auf die **Entwicklung der gesamten Stadt** ab. Der Fokus liegt dabei nicht nur auf der Beseitigung von in der Analyse festgestellten Mängeln. Vielmehr sind die Maßnahmen als Gesamtpaket zu verstehen, durch das die Stadt Plauen ihre Entwicklung von Mobilität und Verkehr in den nächsten 10 bis 15 Jahre gezielt vorantreiben und positiv beeinflussen kann. Dazu sollen insbesondere die Förderung des Umweltverbundes sowie innovative Mobilitätsformen dienen.

Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Mittel der Stadt wurden die Maßnahmen auch unter der Maßgabe einer möglichst weitgehenden finanziellen Nachhaltigkeit entwickelt. Die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr wird dadurch perspektivisch nicht verringert.

8.1.2 Maßnahmen und Realisierungskonzept

Die Maßnahmen des VEP Plauen werden in sechs Hauptbereiche untergliedert. Maßnahmen mit einem hohen Einfluss auf den Straßenverkehr wurden anhand des Verkehrsmodells auf ihre Wirkung untersucht – wobei nur Maßnahmen mit einer voraussichtlich positiven bzw. neutralen verkehrlichen Wirkung beibehalten wurden.

Synoptische Maßnahmen zielen auf die Verbesserung der Bedingungen für mehrere Verkehrsträger sowie nach Möglichkeit deren Verzahnung ab. Entlang der B 92 werden verschiedene synoptische Maßnahmen beschrieben – an der Oelsnitzer Straße, dem Knotenpunkt „Südinsel“ mit der B 173 und der Pausaer Straße. Die Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost soll die Anbindung mehrerer Stadtteile und Gewerbegebiete an die Bundesstraßen verbessern, durchgehende Fuß- und Radinfrastruktur beinhalten sowie die dichte Wohnbebauung entlang der B 92 Pausaer Straße und S 297 Martin-Luther-Straße vom Lärm entlasten. Dadurch ergeben sich Verbesserungsmöglichkeiten für den nichtmotorisierten Verkehr entlang der entlasteten Straßen. Der dreistreifige Ausbau der B 92 Trockentalstraße ermöglicht einen wohngebietsgerechten Umbau der Siegerner Straße. Die Umgestaltung der Bahnhofstraße in zwei Abschnitten, nördlich und südlich des Albertplatzes, zielt auf eine Erhöhung der Aufenthaltsfunktion sowie die verbesserte Verknüpfung von Stadtzentrum und Bahnhof für den nichtmotorisierten Verkehr ab. Entlang der

S 297 Martin-Luther-Straße und der Kreisstraße K 7879 Straße der Deutschen Einheit können Fahrstreifenreduktionen u.a. zur Verbesserung des Radverkehrs beitragen.

Der **Kfz-Verkehr** in Plauen besitzt im Vergleich zu den weiteren Verkehrsträgern das am besten ausgebaute Netz – eine hinreichende Leistungsfähigkeit ist dem Grunde nach an allen Straßen und Knotenpunkten gegeben, nur vereinzelt ist auf künftige Entwicklungen einzugehen. Eine bedeutende Maßnahme im Kfz-Verkehr ist darum die entschiedenere Aufteilung zwischen Haupt- und Nebenverkehrsnetz. Wohngebiete abseits des Hauptverkehrsnetzes sollen konsequenter verkehrsberuhigt werden – v.a. durch Tempo 30-Zonen. Einzige Neubaumaßnahme mit Hauptfokus auf dem Kfz-Verkehr ist die Verbindungsstraße West. Mittelfristig wird die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes angestrebt.

Das Handlungsfeld des **Öffentlichen Personennahverkehrs** in Plauen ist besonders vor dem Hintergrund des kürzlich erstellten Nahverkehrsplanes zu betrachten. Generell soll eine Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes angestrebt werden. Hinzu kommt der langfristig avisierte Anschluss Neundorfs an die Straßenbahn. Weitere Kernmaßnahme ist der anforderungsgerechte Ausbau von Haltestellen. Dies betrifft teilweise auch kürzere Umsteigewege. In die bestehende Bevorrechtigung für die Straßenbahnen an LSA-geregelten Knotenpunkten sollen zur Erhöhung der Fahrplansicherheit mittelfristig auch die Stadtbusse integriert werden. Die Modernisierung der ÖPNV-Flotte wird getrennt nach Straßenbahn und Bussen behandelt. Zur Einführung autonomer Fahrzeuge im ÖPNV wird eine Machbarkeitsuntersuchung angeregt.

Der **Radverkehr** wird parallel zum Verkehrsentwicklungsplan sowie im Anschluss in Form eines gesonderten Radverkehrskonzeptes weiterentwickelt. Die Erkenntnisse aus der Analyse und mögliche Maßnahmen im Rahmen des VEP werden zur Erstellung des RVK bereitgestellt. Dies betrifft u.a. wichtige Radrelationen, Infrastrukturmaßnahmen sowie die Erhöhung der Akzeptanz gegenüber dem Radverkehr und geeignete Finanzierungsmodelle.

Fußverkehr und Barrierefreiheit in Plauen sind wichtige Faktoren zur Unterstützung der Nahmobilität und der weiteren Verknüpfung mit dem ÖPNV. Ortsspezifisch werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulwegenetz, zur Sicherung eines durchgehenden Gehwegangebotes sowie für ergänzende Quermöglichkeiten über Hauptverkehrsachsen gelistet. Die Attraktivität des zu Fuß Gehens soll durch deutliche Reduzierung des Gehwegparkens und fußgängerfreundliche Ampelprogramme erhöht werden. Mittelfristig wird ein gesondertes Netzkonzept zur Entwicklung des Fußverkehrs angeregt.

Der Bereich **Multimodalität und innovative Mobilität** fokussiert sich auf die sukzessive Etablierung geeigneter Sharing-Konzepte, v.a. Carsharing, sowie dem Ausbau umweltfreundlicherer Kfz-Mobilität.

Im **Realisierungskonzept** werden das Vorgehen zu Monitoring und Evaluierung, eine geeignete Finanzierungsstrategie sowie die vorgesehene Laufzeit des Verkehrskonzeptes festgelegt. Wichtiger Teil des Monitorings ist die Wiederaufnahme der regelmäßigen Teilnahme an den SrV-Befragungen ab 2023, um Informationen über das Mobilitätsverhalten der Plauener Bürgerinnen und Bürger zu gewinnen. Zur Unterstützung eines nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens werden Bestandteile eines wirkungsvollen Mobilitätsmanagements beschrieben – dieses sollte im steten Austausch mit dem Energie- und Klimaschutzmanagement stehen. Außerdem werden relevante Inhalte zur Beachtung im InSEK beschrieben.

8.2 Ausblick

Die Stadt Plauen verzeichnet in der Prognose des Jahres 2035 insgesamt eine Bevölkerungsabnahme. Der Anteil jener Altersgruppen, welche anteilig stärker auf die Nutzung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes angewiesen sind, also Minderjährige sowie Personen im höheren Alter (i.d.R. deutlich über 65 Jahren), wird innerhalb der Gesamtbevölkerung steigen. Das Entwicklungs-Szenario „Weiter wie bisher“ wird dieser Entwicklung nicht gerecht.

Im vorliegenden Konzept verfolgt die Stadt Plauen darum mit dem Ziel-Szenario „Förderung Umweltverbund“ den zentralen Vorsatz, den städtischen Verkehr proaktiv an die künftigen Anforderungen anzupassen. Die Maßnahmen sollen jene verkehrlichen Trends unterstützen und forcieren, die schlussendlich allen Bürgern zugutekommen. Die Mobilität der Bevölkerungsgruppen ohne Zugang zu einem Kfz soll dadurch dauerhaft sichergestellt und eine insgesamt umweltfreundlichere Mobilität gefördert werden. Personen und Unternehmen, die auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen dringend angewiesen sind, wird weiterhin ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angeboten.

Ziel-Szenario 2035: „Förderung Umweltverbund“			
Merkmal		Entwicklungsziel	
		absolut	relativ
Verkehrsleistung	gesamt	↗	↗
	Motorisierung (in Kfz je Einwohner, nur relativ)	-	➡
	Motorisierter Individualverkehr	↗	↗
	Öffentlicher Personennahverkehr	↗	↗
	Radverkehr	↗	↗
	Fußverkehr	➡	↗
Mobilität	Erreichbarkeit gesamt (Bewertung der Qualität nur absolut)	↗	-

Tabelle 5: angestrebtes Entwicklungs-Szenario 2035 – „Förderung Umweltverbund“

Analysenetz DTV Kfz-Verkehr 2019, Gesamtstadt

Verkehrsmengen

20400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{ws})

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

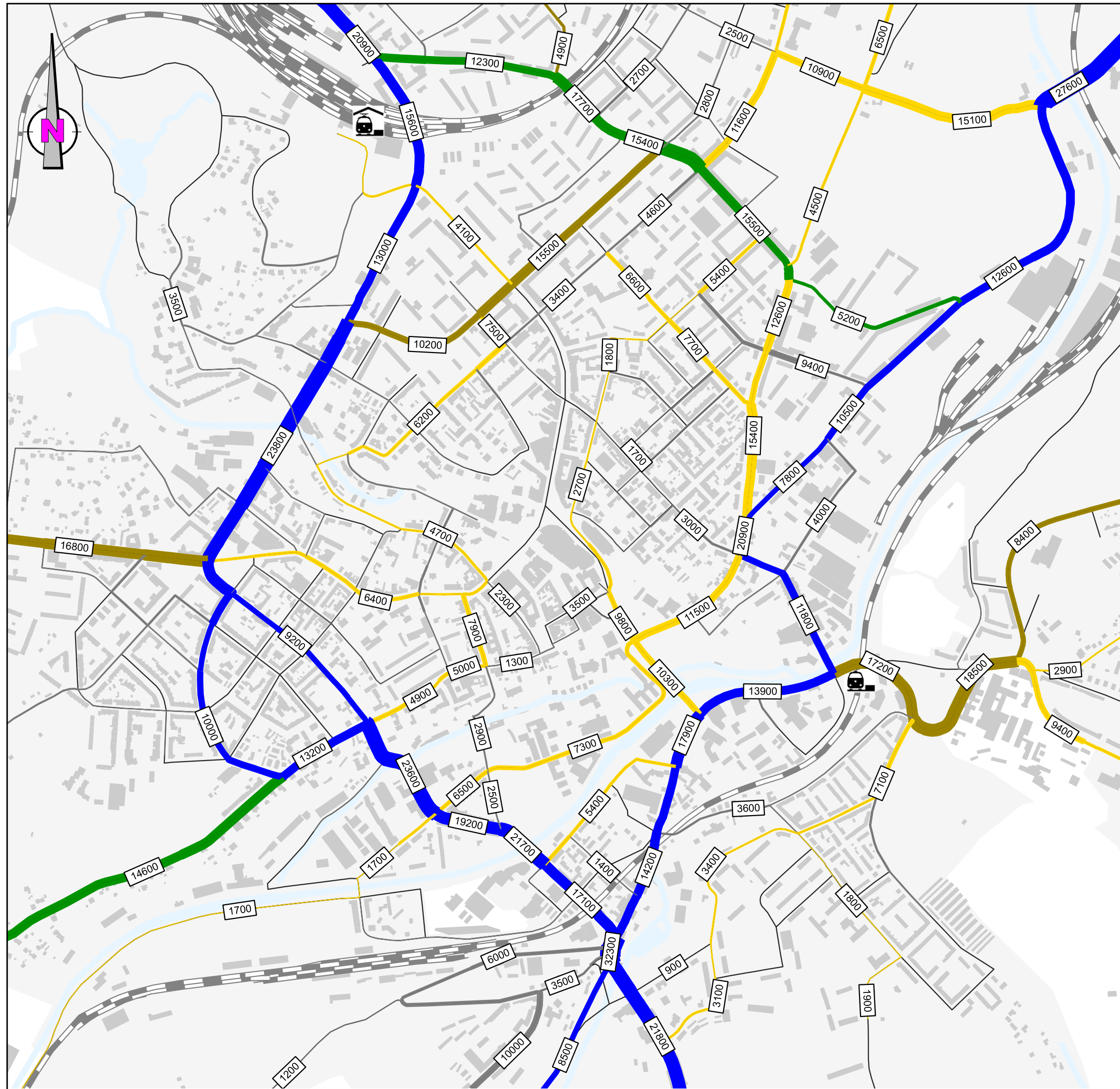
Karteninhalte

Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 1.1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





**Analysenetz
DTV Kfz-Verkehr 2019, Kernstadt**

Verkehrsmengen

20400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{ws})

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Straßenkategorie

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- sonstige Hauptverkehrsstraße
- Straße im Nebennetz

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte

Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 1.2

Prognose-Nullfall DTV Kfz-Verkehr 2035, Gesamtstadt

Maßnahmen

- grundhafter Ausbau der B 92 (Johann-Conrad-Dietrich Straße bis Alte Jößnitzer Straße, Fertigstellung 2019)
- vierstreifiger Ausbau der B 173 (A 72, AS „Plauen Ost“ bis Elsterpark)
- dreistreifiger Ausbau der B 92 Trockentalstraße zur Befahrung in beide Richtungen (Straßberger Straße bis Dittrichplatz)
- Ausbau der B 92 (der A 72, AS „Plauen Süd“ bis Bickelstraße)

Verkehrsmengen

20400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{ws})

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Straßenkategorie

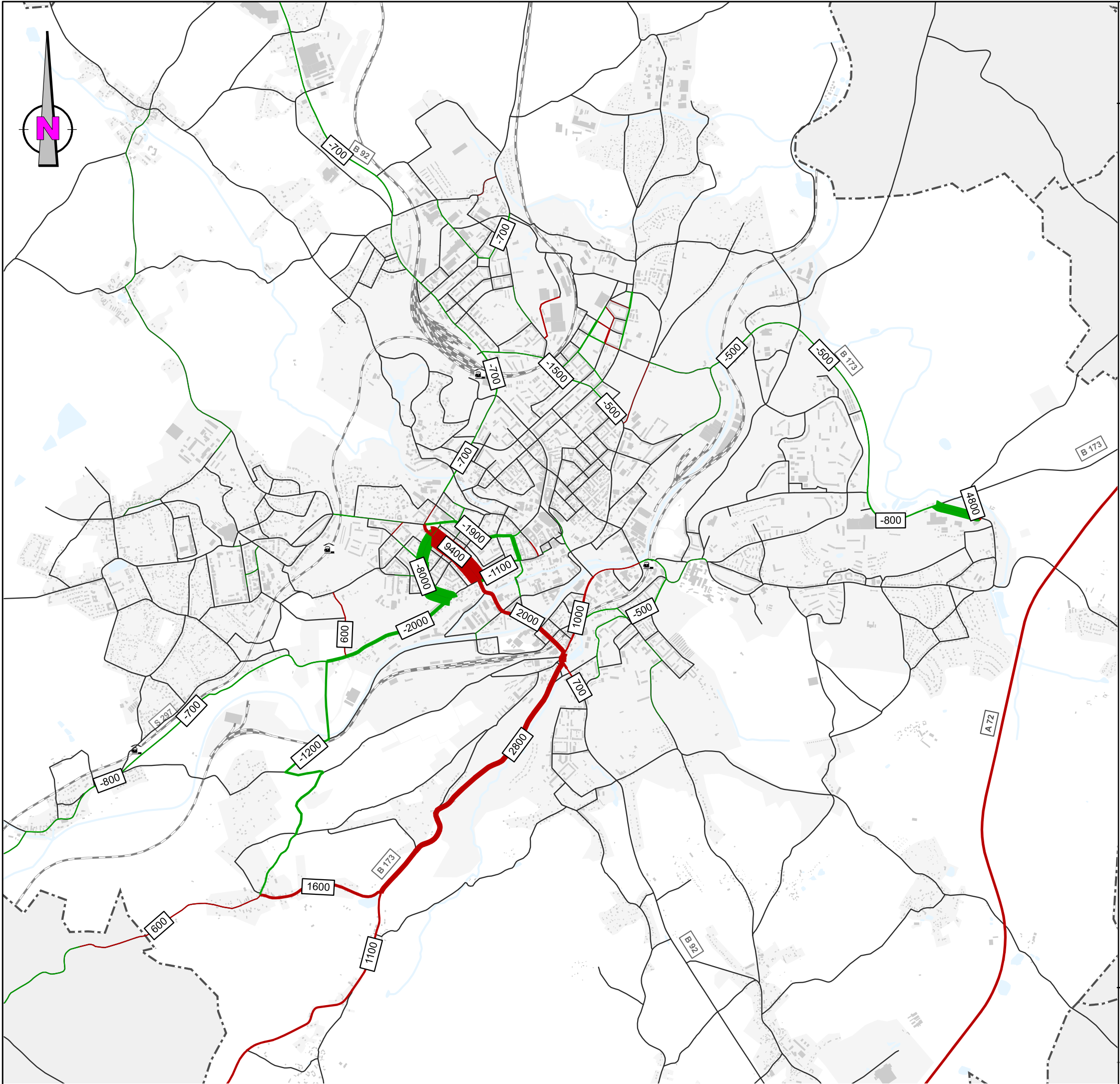
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- sonstige Hauptverkehrsstraße
- Straße im Nebennetz

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte

Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 2.1



Prognose-Nullfall
Differenzplot zum Analysenetz (DTV),
Gesamtstadt

Verkehrsmengen

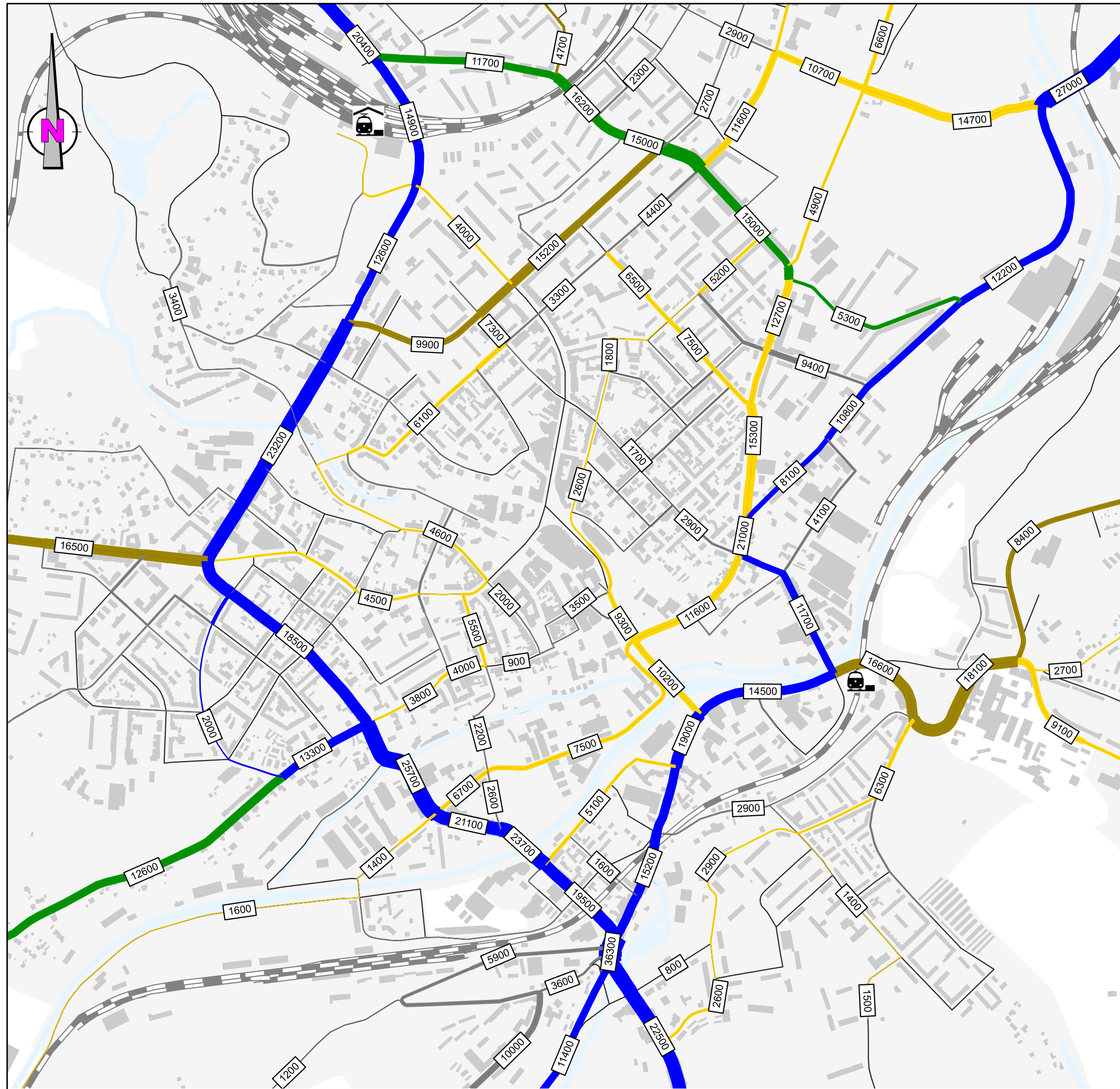
- 1100 Belastungsabnahme
- 1400 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 2.2



Prognose-Nullfall DTV Kfz-Verkehr 2035, Kernstadt

Maßnahmen

- grundhafter Ausbau der B 92 (Johann-Conrad-Dietrich Straße bis Alte Jößnitzer Straße, Fertigstellung 2019)
- vierstreifiger Ausbau der B 173 (A 72, AS „Plauen Ost“ bis Elsterpark)
- dreistreifiger Ausbau der B 92 Trockentalstraße zur Befahrung in beide Richtungen (Straßberger Straße bis Dittrichplatz)
- Ausbau der B 92 (der A 72, AS „Plauen Süd“ bis Bickelstraße)

Verkehrsmengen

20400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{ws})

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Straßenkategorie

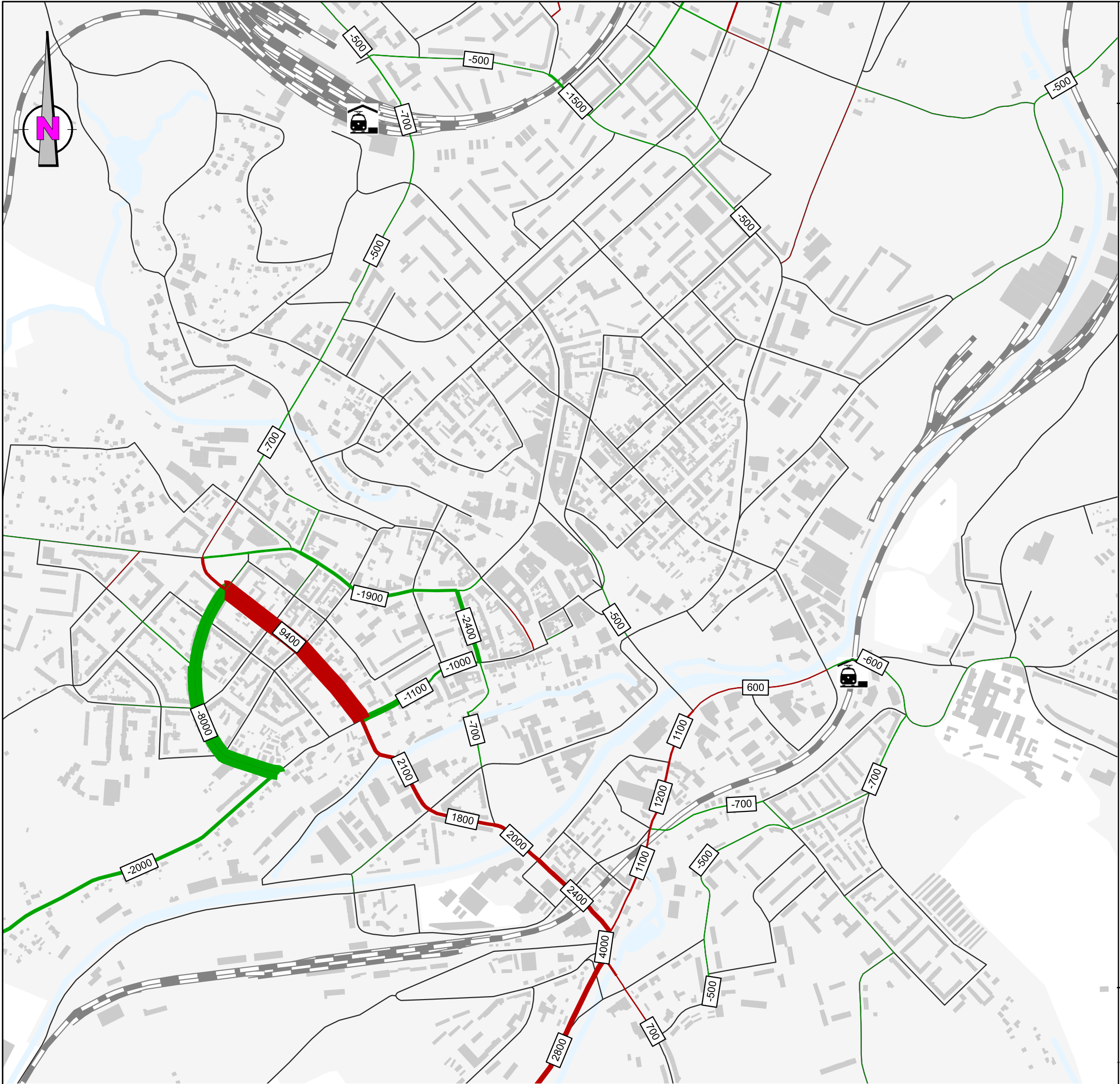
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- sonstige Hauptverkehrsstraße
- Straße im Nebennetz

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte

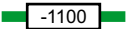
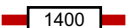
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 2.3



Prognose-Nullfall
Differenzplot zum Analysenetz (DTV),
Kernstadt

Verkehrsmengen

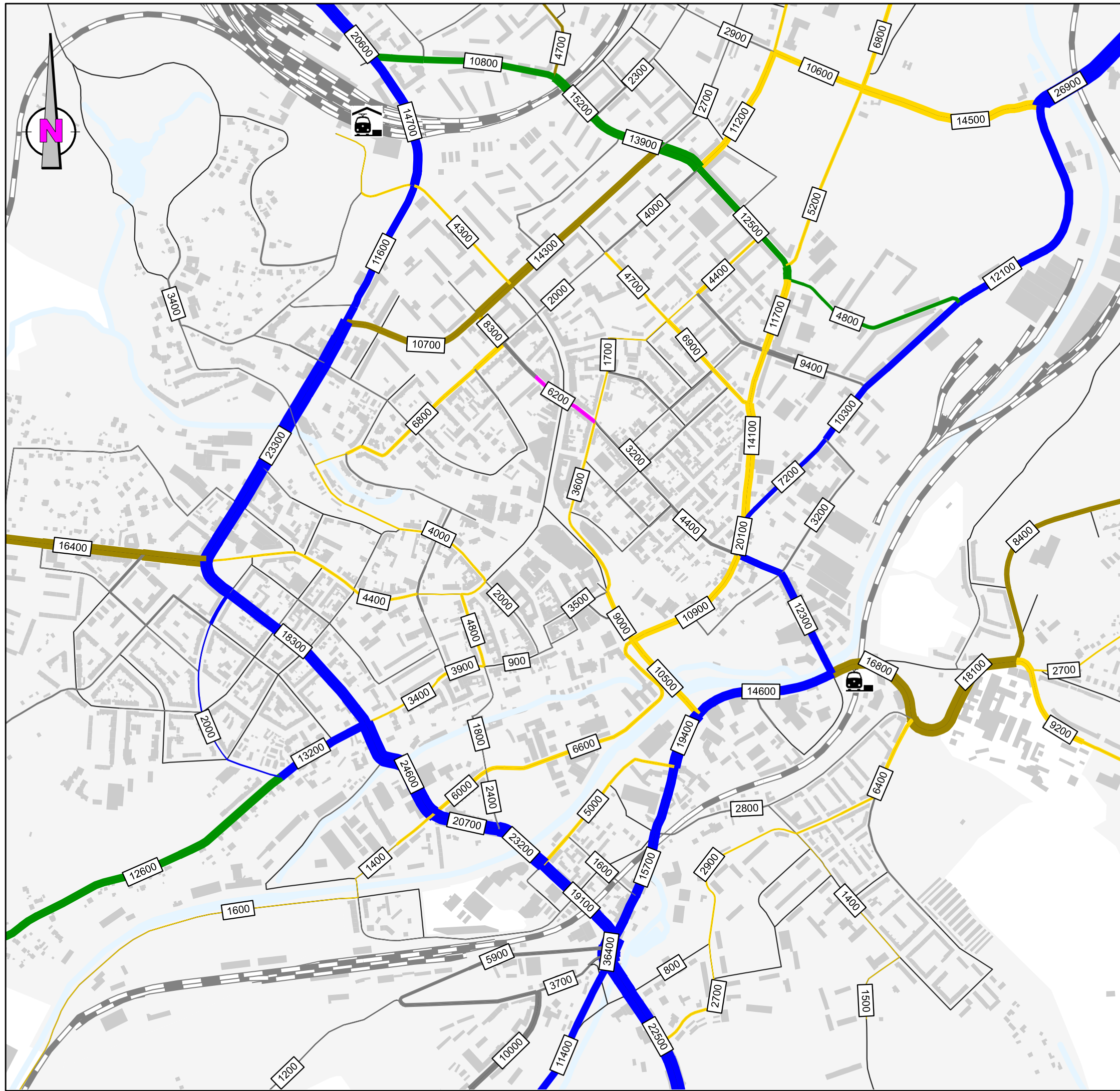
-  Belastungsabnahme
 Belastungszunahme
Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

-  Eisenbahn mit Bahnhof
 Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 2.4





STADT PLAUEN

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

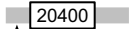
Prognose-Planfall 1
DTV Kfz-Verkehr 2035

Maßnahme



Querung der Bahnhofstraße durch Kfz-Verkehr zwischen Gottschaldstraße und Stresemannstraße, Teilung der Fußgängerzone

Verkehrsmengen



Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{ws})

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Straßenkategorie

 Bundesstraße

 Staatsstraße

 Kreisstraße

 sonstige Hauptverkehrsstraße

 Straße im Nebennetz

 Eisenbahn mit Bahnhof

 Gemeindegrenze

Karteninhalte

Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 3.1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr



Bearbeitungsstand: Mai 2022

1040_Abb3-5_Netzfälle.mxd

Prognose-Planfall 1 Differenzplot zum Prognose-Nullfall (DTV)

Verkehrsmengen

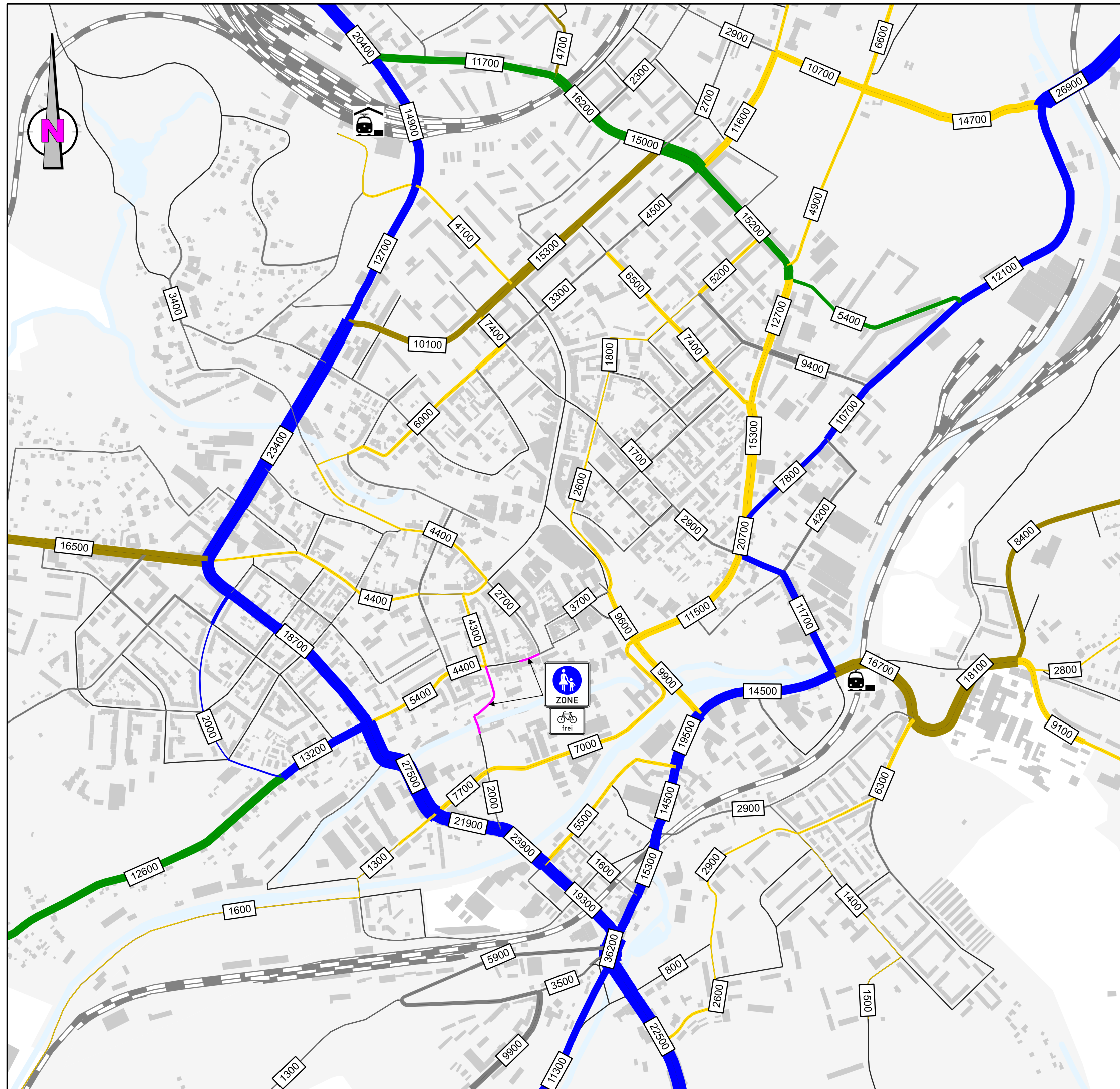
- -1100 Belastungsabnahme
- 1400 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

-  Eisenbahn mit Bahnhof
-  Gemeindegrenze

Karteninhalte
 Straßen Sachsen: LfSt GmbH
 Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
 Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 3.2



Prognose-Planfall 2
DTV Kfz-Verkehr 2035

Maßnahme



Fußgängerzone auf Straßberger Straße
und Mühlberg (Rad frei)

Verkehrsmengen

20400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{ws})

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Straßenkategorie

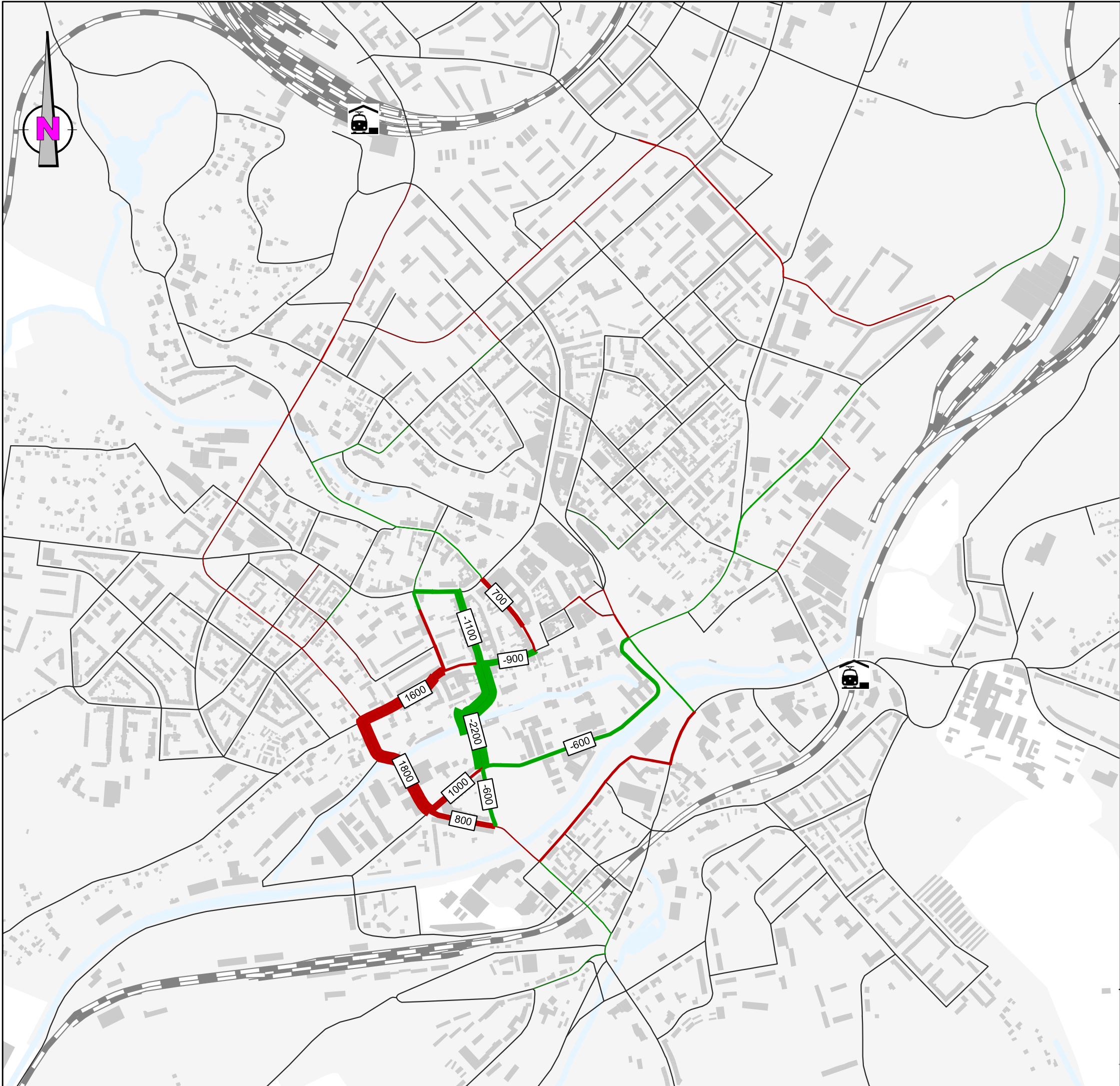
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- sonstige Hauptverkehrsstraße
- Straße im Nebennetz

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte

Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 4.1



Prognose-Planfall 2
Differenzplot zum
Prognose-Nullfall (DTV)

Verkehrsmengen

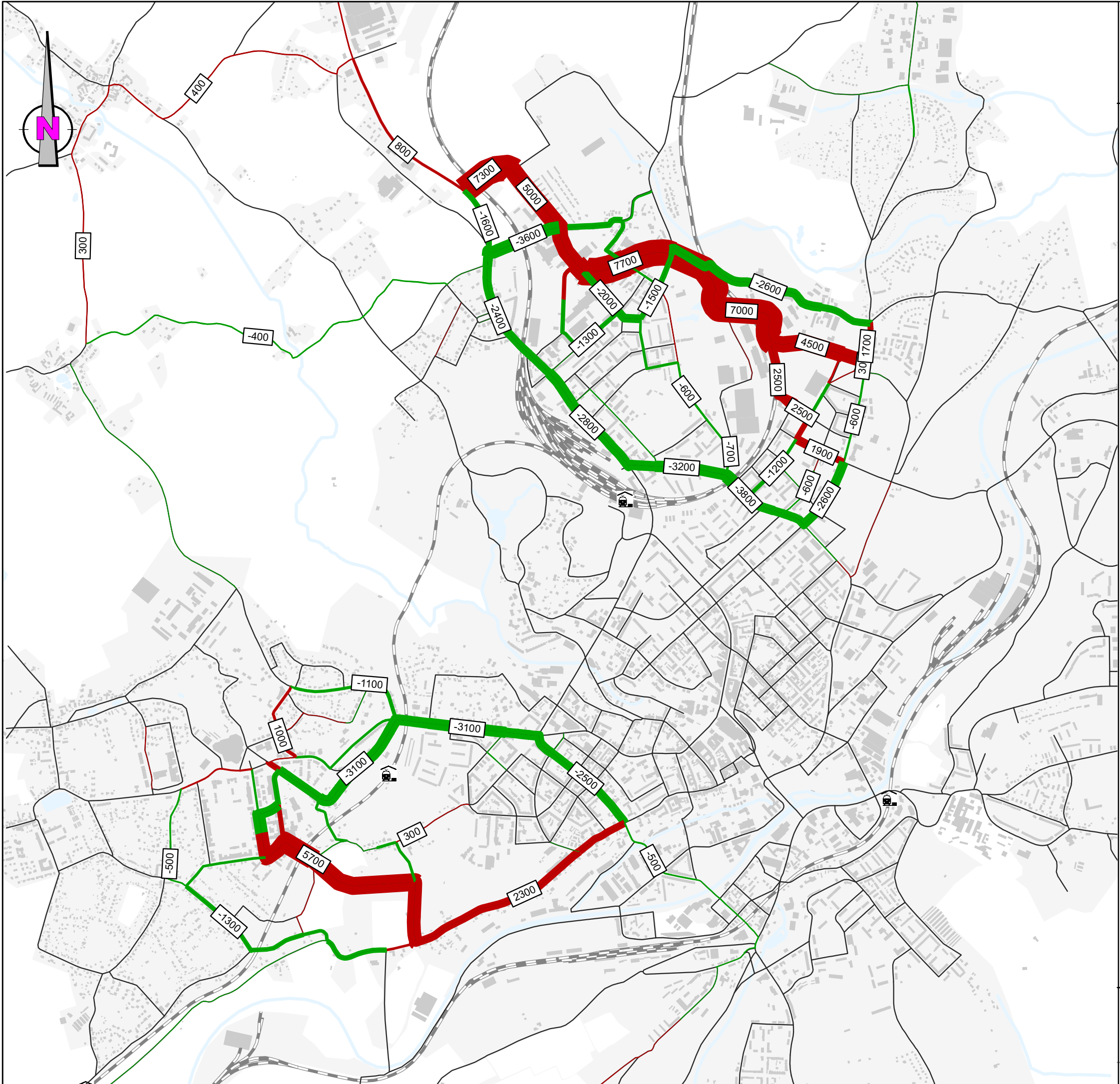
- 1100 Belastungsabnahme
- 1400 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 4.2



Prognose-Planfall 3
Differenzplot zum
Prognose-Nullfall (DTV)

Verkehrsmengen

- 1100 Belastungsabnahme
- 1400 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 5.2



Prognose-Planfall 4a
DTV Kfz-Verkehr 2035

Maßnahmen

- ① Ausbau Turnstraße (Neubau)
- ② Umbau Südsinsel

Verkehrsmengen

20400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})
Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

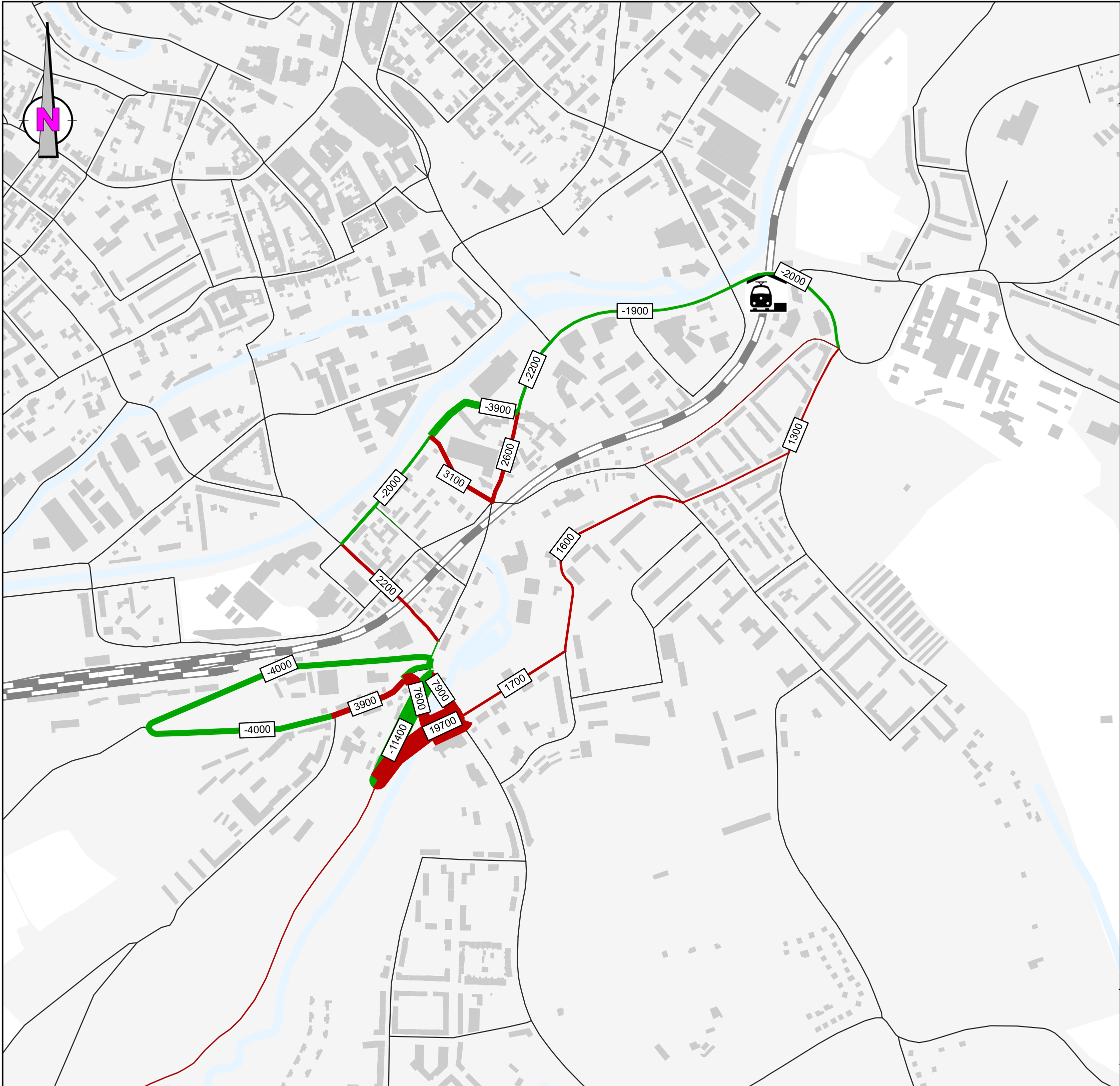
Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Straßenkategorie

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- sonstige Hauptverkehrsstraße
- Straße im Nebennetz
- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LIST GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 6.1



Prognose-Planfall 4a
Differenzplot zum
Prognose-Nullfall (DTV)

Verkehrsmengen

-1100 Belastungsabnahme
1400 Belastungszunahme
Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Eisenbahn mit Bahnhof
Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 6.2



Prognose-Planfall 4b
DTV Kfz-Verkehr 2035

Maßnahmen

- ① Einrichtung Linksabbieger auf die B 173 Hofer Straße
- ② Umbau Südinsel

Verkehrsmengen

20400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

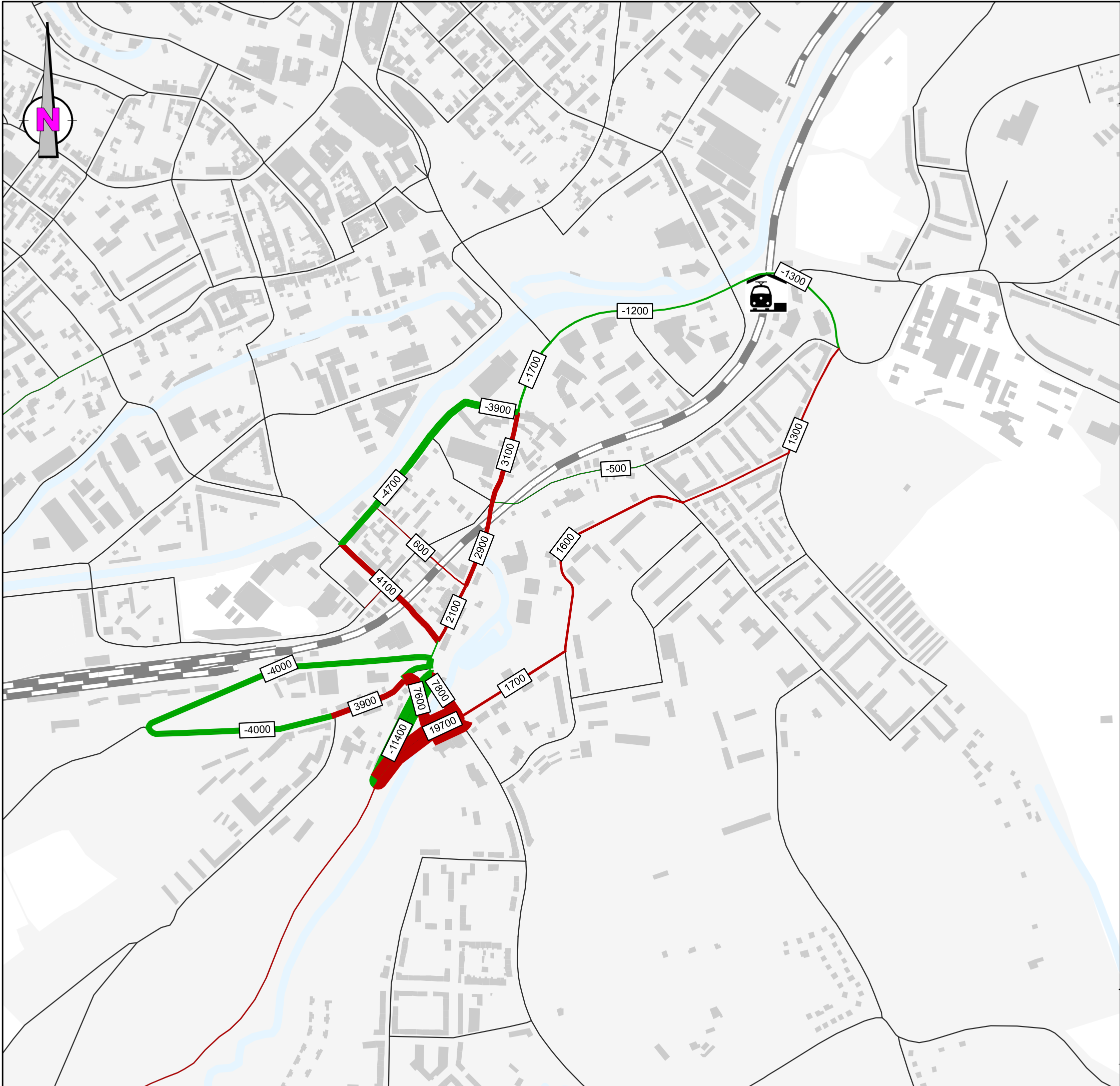
Straßenkategorie

- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- sonstige Hauptverkehrsstraße
- Straße im Nebennetz

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LIST GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 7.1



Prognose-Planfall 4b
Differenzplot zum
Prognose-Nullfall (DTV)

Verkehrsmengen

-1100 Belastungsabnahme

1400 Belastungszunahme

Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Eisenbahn mit Bahnhof

Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 7.2

Prognose-Zielnetz DTV Kfz-Verkehr 2035, Gesamtstadt

Maßnahmen

- ① Gewerbeerschließungsstraße
- ② Kreisverkehr Martin-Luther-Straße/
Reißiger Straße/ Lessingstraße
- ③ Fußgängerzone Straßberger Straße am
Markt und Mühlberg (Rad frei)
- ④ Verbindungsstraße West
- ⑤ Ausbau Turnstraße
- ⑥ Umbau Südinsel

Verkehrsmengen

20400 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{ws})

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

Straßenkategorie

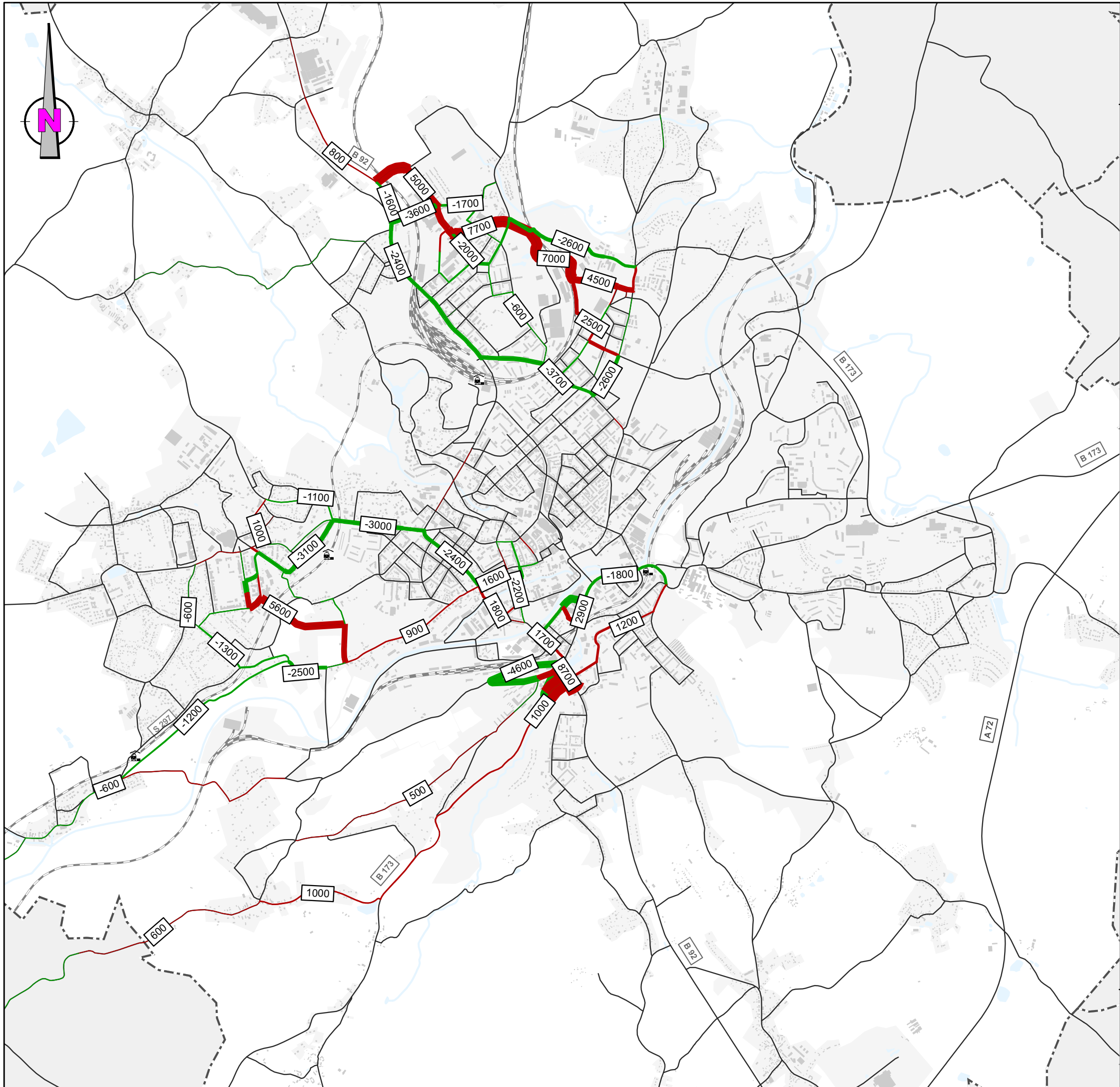
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- sonstige Hauptverkehrsstraße
- Straße im Nebennetz

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte

Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 9.1



**Prognose-Zielnetz
Differenzplot zum Prognose-
Nullfall (DTV), Gesamtstadt**

Verkehrsmengen

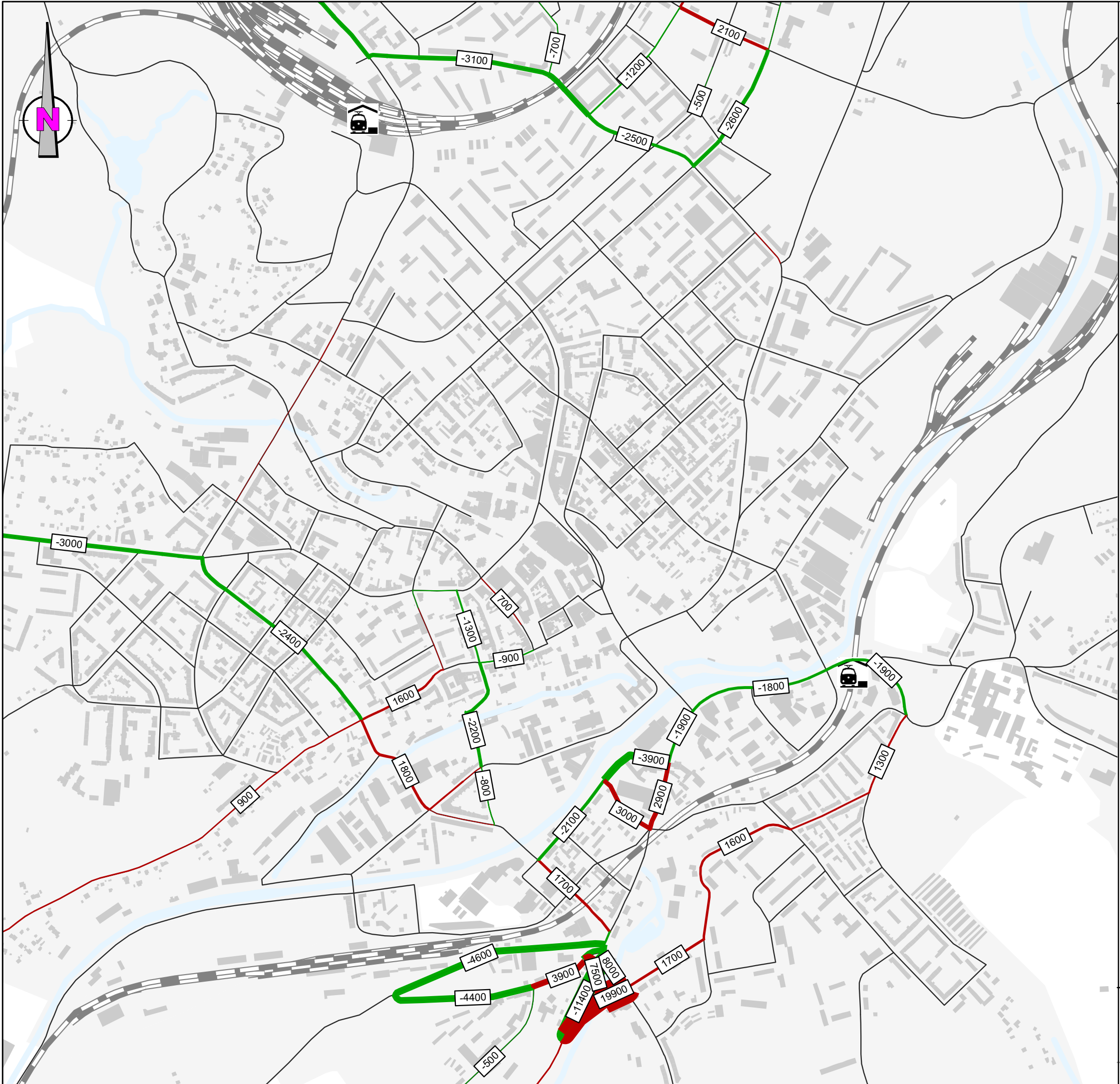
- 1100 Belastungsabnahme
- 1400 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 9.2



Prognose-Zielnetz
Differenzplot zum Prognose-
Nullfall (DTV), Kernstadt

Verkehrsmengen

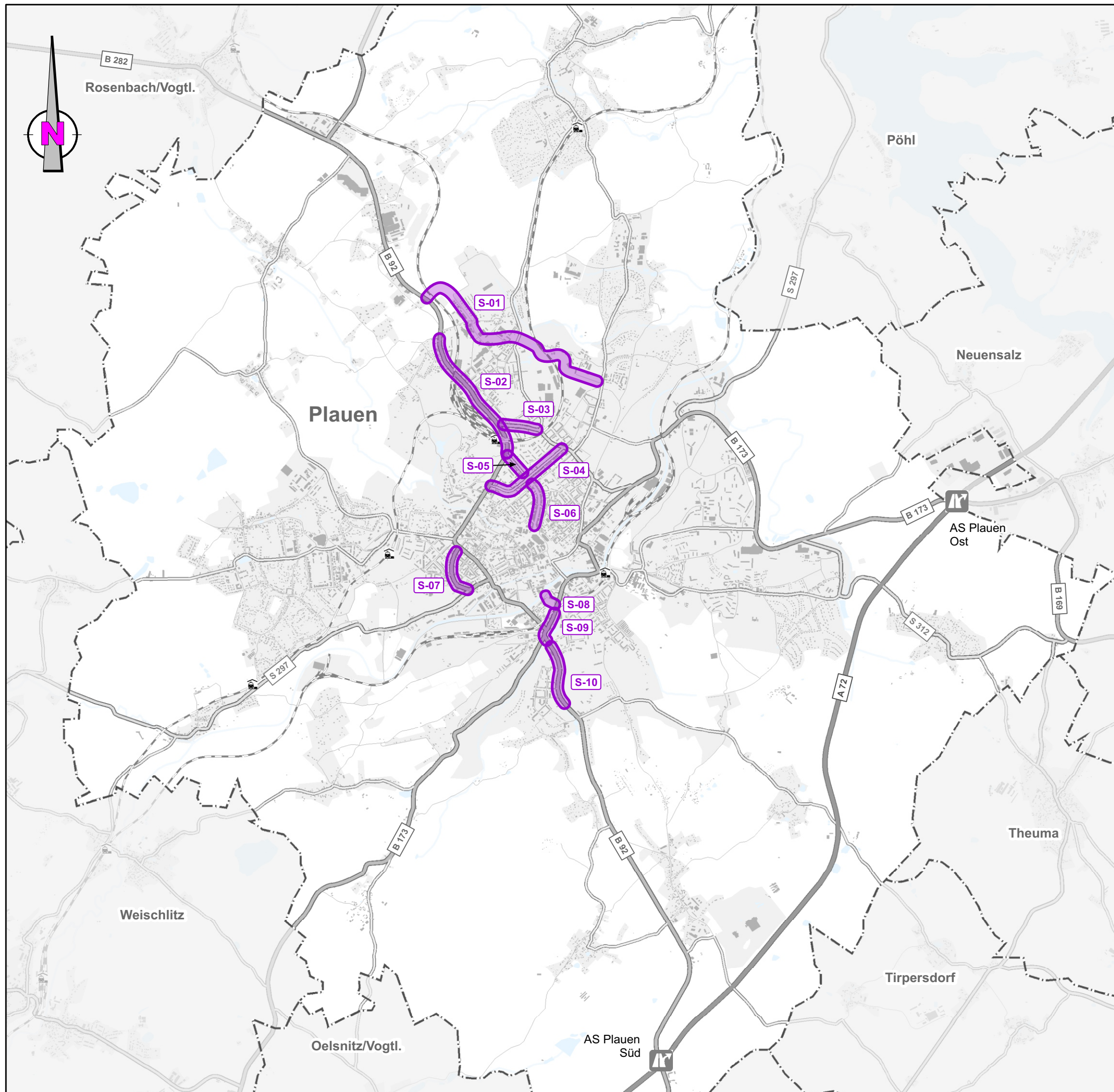
- 1100 Belastungsabnahme
- 1400 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})

Hinweis: Beschriftung ab 500 Kfz/ 24 h

- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 9.4





STADT PLAUEN

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Synoptische Maßnahmen



S-01: Gewerbe-Erschließungsstraße Nord-Ost

S-02: Umgestaltung der B 92 Pausaer Straße

S-03: Umgestaltung der S 297 Martin-Luther-Straße

S-04: Umgestaltung der K 7879 Straße der Deutschen Einheit und August-Bebel-Straße

S-05: Nordachse Bahnhofstraße

S-06: "Bahnhofstraße Erlebenswert"

S-07: Umgestaltung der Siegener Straße

S-08: Ausbau Turnstraße

S-09: Verbesserungen am Bundesstraßen-Knotenpunkt „Südinsel“

S-10: Umgestaltung der B 92 Oelsnitzer Straße

A72

Bundesautobahn

B173

Bundesstraße

S297

Staatsstraße



Kreisstraße



sonstige Straße



Eisenbahn mit Bahnhof



Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LIST GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

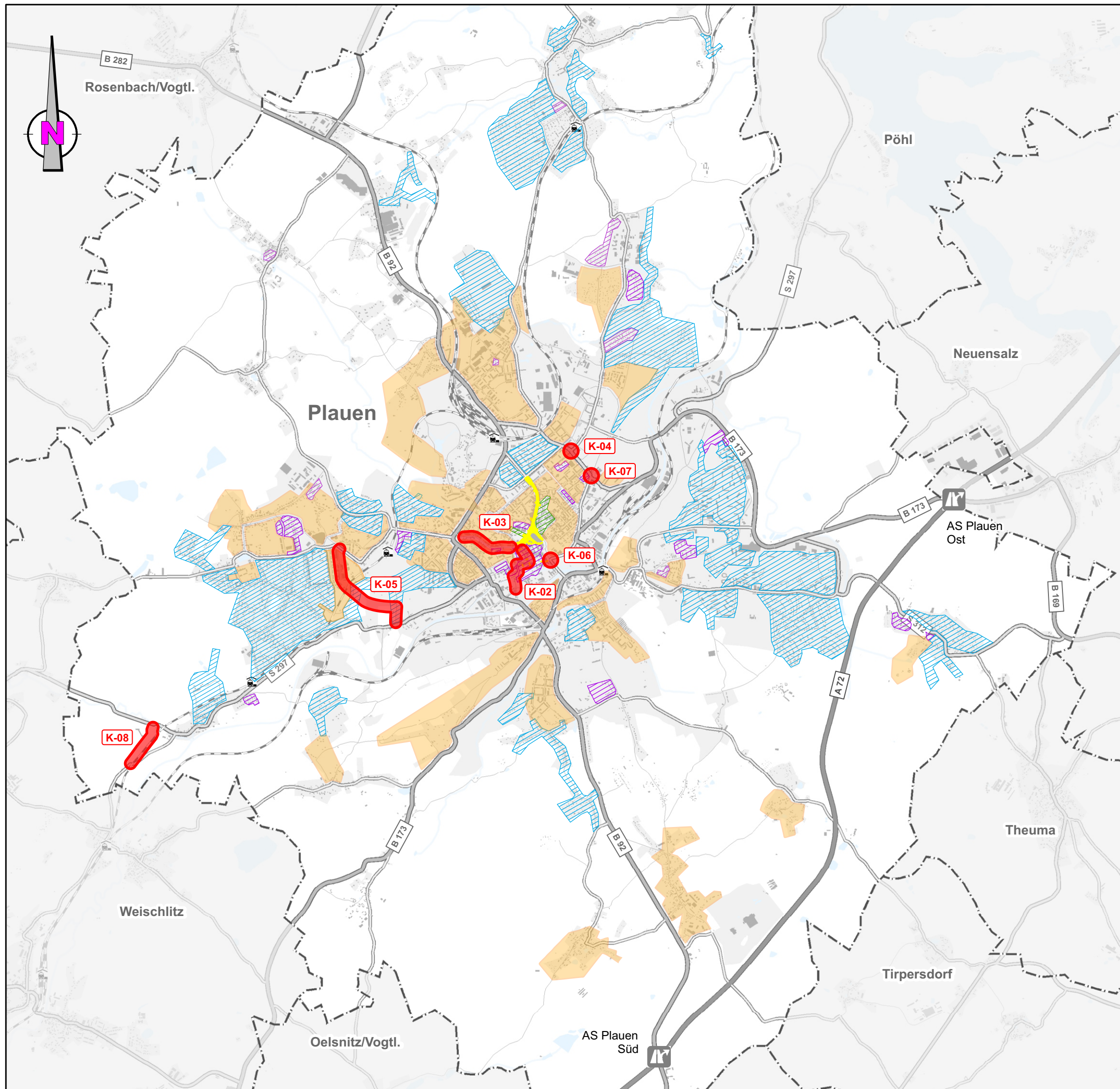
Abbildung 10

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Bearbeitungsstand: Mai 2022

1040_Abb10-14_Maßnahmen.des



STADT PLAUEN

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Maßnahmen im Kfz-Verkehr

K-01: Prüfung auf geeignete Geschwindigkeitszonierung: Tempo 30/ Tempo 20/ verkehrsberuhigter Bereich

Maßnahmen K-02 bis K-08:

K-02: Vermeidung Durchgangsverkehre Altmarkt und Mühlberg

K-03: Tempo 30 Neundorfer Straße

K-04: Signalisierung des Knotenpunktes S 297 Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße

K-05: Verbindungsstraße West

K-06: Ausbau Knotenpunkt Hammerstraße/ Syrastraße/ Komturhof

K-07: Kreisverkehr am KP S 297 Martin-Luther-Straße/ Reißiger Straße

K-08: Verlegung der K 7863 (Neubau)

Nicht verortbare Maßnahmen:

K-09: Evaluierung & Anpassung des Parkraumkonzeptes

Bestehende Geschwindigkeitszonierungen:

Fußgängerzone

Tempo 20-Zone

Tempo 30-Zone

verkehrsberuhigter Bereich

Bundesautobahn

Bundesstraße

Staatsstraße

Kreisstraße

sonstige Straße

Eisenbahn mit Bahnhof

Gemeindegrenze

Karteninhalte

Straßen Sachsen: LfSt GmbH

Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

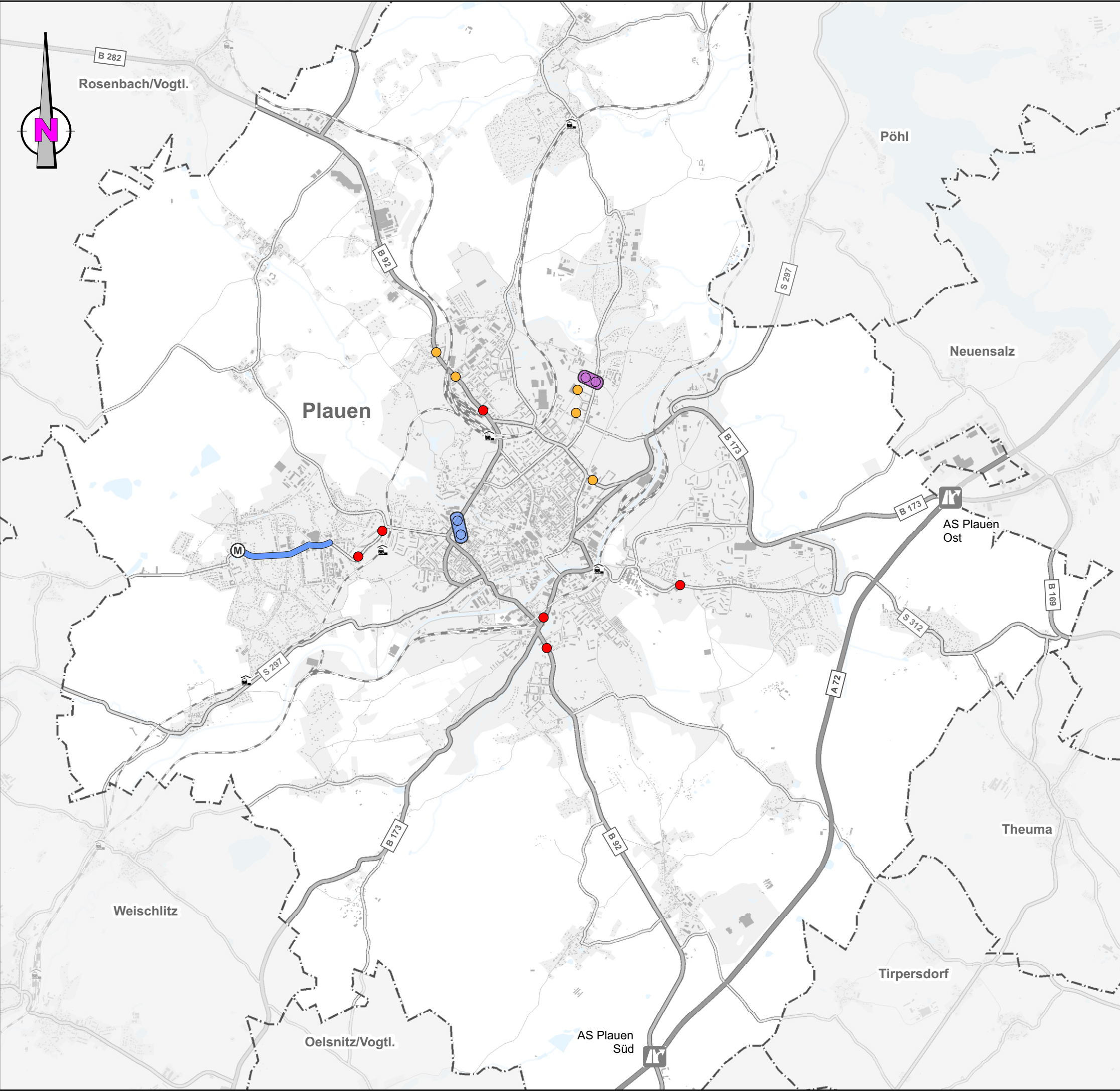
Abbildung 11

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: Mai 2022

1040_Abb10-14_Maßnahmen.des



Maßnahmen im ÖPNV

- Ö-02: Verlängerung der Straßenbahn in Neundorf und Errichtung eines Mobilitätspunktes
- Ö-03.1: Erhöhung der Sicherheit und Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen: Bickelstraße, Hofer Straße, Schloß Reusa, Seumestraße, Westbahnhof, Westend
- Ö-03.2: Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen: Beethovenstraße, Chamissostraße, Lessingstraße, Morgenbergstraße, Wartburgplatz
- Ö-05.1: Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren: Haltestellen "Preißelpöhl" (Bahn) und "Plauen, GH Berliner Hof" (Bus)
- Ö-05.2: Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren: Bus- und Straßenbahnsteige der Haltestelle "Dittrichplatz"

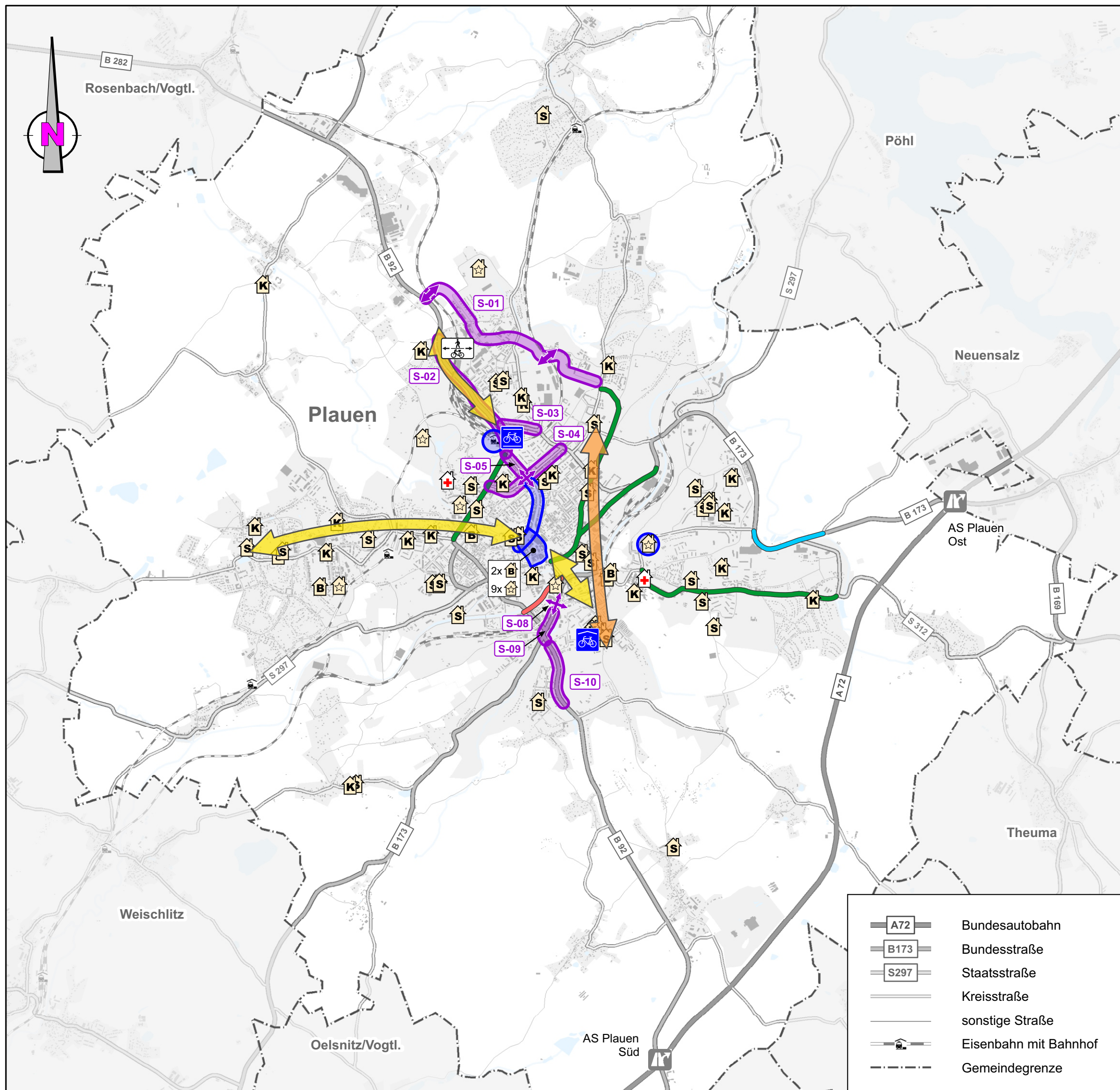
Nicht verortbare Maßnahmen:

- Ö-01: Umsetzung des Zielszenarios aus dem Nahverkehrsplan
- Ö-04: stadtweites Kataster zum Ausbauzustand von Haltestellen
- Ö-06: LSA-Bevorrechtigungen von Stadtbussen
- Ö-07: Modernisierung des Straßenbahnfuhrparks
- Ö-08: Elektrifizierung der städtischen Busflotte
- Ö-09: Machbarkeitsuntersuchung: Autonome Fahrzeuge im ÖPNV

- A72 Bundesautobahn
- B173 Bundesstraße
- S297 Staatsstraße
- Kreisstraße
- sonstige Straße
- Eisenbahn mit Bahnhof
- Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main
Haltestellen: Stadt Plauen

Abbildung 12



Maßnahmen im Radverkehr (VEP)



Nicht verortbare Maßnahmen:

R-01: Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

R-04: Imagekampagne zum Radfahren

Maßnahmen P0-Fall:



Teilmaßnahmen synoptischer Maßnahmen:



Prüfung im Radverkehrskonzept

(VEP-Maßnahme R-02)



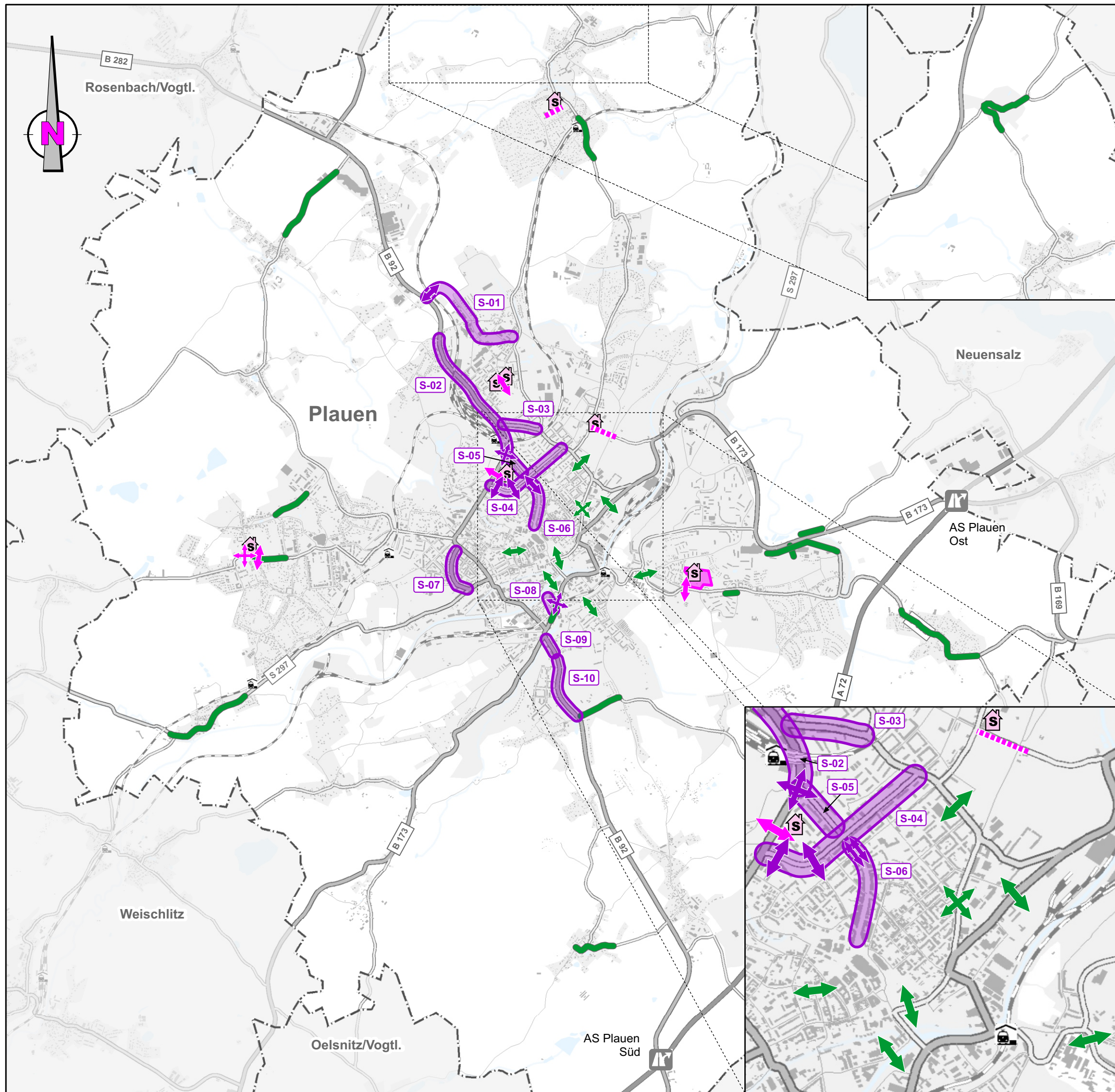
Karteninhalte

Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 13

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr





STADT PLAUEN
Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Maßnahmen im Fußverkehr

F-01: Ausbau Gehweg an Schule

F-01: Straßenquerung an Schule

F-01: Zonenregelung an Schule (20-Zone/verkehrsberuhigter Bereich)

F-02: Sicherung eines durchgehenden Gehwegangebotes

F-03: Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten

Teilmaßnahmen synoptischer Maßnahmen:

Verbesserungen Gehweg

Querungsmöglichkeit

Nicht verortbare Maßnahmen:

F-04: Beparkung problematischer Gehwegbereiche infrastrukturell/ organisatorisch vermeiden

F-05: Prüfung und Anpassung von LSA-Programmen (abseits der Hauptverkehrszeit)

F-06: Netzkonzept Fußverkehr

A72 Bundesautobahn

B173 Bundesstraße

S297 Staatsstraße

Kreisstraße

sonstige Straße

Eisenbahn mit Bahnhof

Gemeindegrenze

Karteninhalte
Straßen Sachsen: LfSt GmbH
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org
Verwaltungsgrenzen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main

Abbildung 14

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: Mai 2022

1040_Abb10-14_Maßnahmen.des

Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035
Zusammenstellung der Maßnahmen

Strategie/ potenzielle Maßnahme im jeweiligen Handlungsfeld			Wirk- bereich	Beitrag zu den VEP-Zielen					Wirk.- punkte	Wirk.- klasse	Kosten- klasse	Priorität (s. Grafik 3)	Zeit- horizont	Schlüssel- Maßn.	
Nr.	Hauptmaßnahme	Kurzbeschreibung/ Teilmaßnahme (weitere Informationen im Textteil)		1	2	3	4	5							
Handlungsfeld Synoptische Maßnahmen															
S-01	Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost (Neubau, S. 31)	Realisierung der Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost zwischen der B 92 und der Jößnitzer Straße mit zwei neuen planfreien Eisenbahnquerungen und der verbesserten Anbindung von Wohn- und Gewerbegebieten.	3	3	3	3	1	1	33	5	5	II	langfristig	🔑	
S-02	Umgestaltung B 92 Pausaer Straße (Am Stadtwald bis Friedensstraße, S. 32)	Umgestaltung der B 92 Pausaer Straße inkl. vorangestellter Machbarkeitsuntersuchung.	3	1	3	3	3	1	33	5	5	II	langfristig		
S-03	Umgestaltung S 297 Martin-Luther-Straße (B 92 bis Schenkendorfstraße, S. 33)	Umgestaltung der S 297 Martin-Luther-Straße mit Reduktion der Fahrbahn auf das notwendige Maß zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie Begrünung, Linksabbieger in die Schenkendorfstraße	2	1	3	3	3	0	20	3	5	III	mittelfristig	🔑	
S-04.1	Umgestaltung K 7879 Straße der Deutschen Einheit und August-Bebel-Straße (B 92 bis S 297 Martin-Luther-Straße, S. 33)	Straße der Deutschen Einheit (B 92 Friedensstraße bis Albertplatz)	2	1	2	3	3	1	20	3	3	II	mittelfristig		
S-04.2		Umgestaltung des Knotenpunktes Albertplatz	2	1	2	3	2	1	18	3	4	III	mittelfristig	🔑	
S-04.3		August-Bebel-Straße (Albertplatz bis S 297 Martin-Luther-Straße)	2	1	2	3	3	1	20	3	5	III	langfristig		
S-05.1	Nordachse Bahnhofstraße	Fuß- und Radfurt über nördlichen Arm der Bahnhofstraße am KP mit der B 92	2	2	3	3	1	1	20	3	2	II	kurzfristig	🔑	
S-05.2	Umgestaltung Bahnhofstraße zwischen B 92 und Albertplatz (S. 34)	Aufwertung der vorhandenen Unterführung	1	1	2	2	0	0	5	1	2	III	kurzfristig		
S-05.3		Neuordnung und Umgestaltung des Streckenzugs zwischen B 92 und Albertplatz	3	2	3	3	3	1	36	5	5	II	mittelfristig		
S-06	"Bahnhofstraße Erlebenswert" (S. 36)	Aufwertung der Fußgängerzone Bahnhofstraße durch eine attraktive Gestaltung und Erhöhung von Sicherheit und Barrierefreiheit	3	1	3	3	1	1	27	4	5	II	mittelfristig		
S-07.1	Umgestaltung der Siegerner Straße (S. 37)	Anpassungen einhergehend mit der B 92 Trockentalstraße (30-Zone, Knotenpunkt mit der Straßberger Straße)	2	0	3	3	3	1	20	3	2	II	kurzfristig	🔑	
S-07.2		Umgestaltung der Siegerner Straße zur Wohngebietsstraße nach ihrer Abstufung	3	0	3	2	3	1	27	4	5	II	mittelfristig		
S-08	Ausbau Turnstraße (Neubau) im Falle der Errichtung des Stadtbades (S. 39)	Verbindung zwischen Fabrikstraße und B 173, Signalisierung des KP Turnstraße/ B 173	2	3	3	1	1	1	18	3	4	III	kurzfristig		
S-09.1	Verbesserungen am Bundesstraßen-Knotenpunkt „Südinsel“ (S. 40)	Rechtsabbiegestreifen von der B 173 Hofer Landstr. auf die B 92 Oelsnitzer Straße	1	2	2	1	1	0	6	1	2	III	kurzfristig		
S-09.2		beidseitige regelgerechte Fuß- und Radführung entlang der B 92 Oelsnitzer Straße	2	2	2	2	1	1	16	2	2	II	kurzfristig		
S-09.3		Haltestellensteig „Südinsel“ auf der Hofer Landstraße stadtauswärts	1	2	2	1	1	1	7	1	2	III	mittelfristig		
S-09.4		umfangreiche Umgestaltung des Knotenpunktes Südinsel	2	2	2	2	1	1	16	2	5	IV	langfristig		
S-10	Umgestaltung der B 92 Oelsnitzer Straße (Kemmlerstraße bis Bickelstraße, S. 41)	Reduzierung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen je Richtung, Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr, Beibehaltung der zweigleisigen Straßenbahnführung	3	3	2	3	2	2	36	5	5	II	langfristig	🔑	
Handlungsfeld Straßennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr															
K-01	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (S. 44)	Anordnung geeigneter Geschwindigkeitszonierungen in Wohngebieten abseits des Hauptverkehrsnetzes im Stadtgebiet Plauens und den Ortsteilen.	3	0	3	2	2	0	21	3	2	II	kurzfristig	🔑	
K-02.1	Verkehrsberuhigung Mühlberg und Straßberger Straße (S. 46)	- Fußgängerzone auf dem Mühlberg, Radverkehr frei	1	0	2	2	1	0	5	1	1	II	kurzfristig		
K-02.2		- Fußgängerzone auf der Straßberger Straße zwischen Altmarkt und Parkhaus, Radverkehr frei	1	0	2	2	1	0	5	1	1	II	kurzfristig		
K-03	Tempo 30 Neundorfer Straße (S. 47)	zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/ h (Rathaus - Gartenstraße, streckenhaft)	2	0	3	2	1	0	12	2	1	II	kurzfristig		
K-04	Signalisierung des KP S 297 Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße (S. 47)	Erarbeitung einer leistungsfähigen Signalisierung des Knotenpunktes inkl. Koordinierung mit dem KP S 297 Martin-Luther-Straße/ August-Bebel-Straße	1	2	3	0	1	0	6	1	2	III	kurzfristig		
K-05	Verbindungsstraße West (Neubau) (S. 48)	Verknüpfung zwischen der S 297 Straßberger Straße und der K 7865 Liebknechtstraße westlich der Kernstadt Plauens.	2	2	1	1	0	0	8	1	5	IV	langfristig		
K-06	Ausbau Knotenpunkt Hammerstraße/ Syrastraße/ Komturhof (S. 49)	Ausbau des Knotenpunktes Hammerstraße/ Syrastraße/ Komturhof im Zuge des Ausbaus der Neuen Elsterbrücke	2	2	2	1	2	1	16	2	3	III	kurzfristig		
K-07	Kreisverkehr am KP S 297 Martin-Luther-Straße/ Reißiger Straße (S. 49)	Ausbau des Knotenpunktes S 297 Martin-Luther-Straße/ Reißiger Straße zum (ovalen) Kreisverkehr	2	1	3	2	3	0	18	3	3	II	mittelfristig		
K-08	Verlegung der K 7863 (Neubau) (S. 50)	Verlegung der K 7863 Kürbitzer Landstraße zwischen Kürbitz und Straßberg westlich der Bahntrasse Plauen-Eger	1	1	1	0	2	0	4	1	3	IV	langfristig		

Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035
Zusammenstellung der Maßnahmen

Strategie/ potenzielle Maßnahme im jeweiligen Handlungsfeld			Wirk- bereich	Beitrag zu den VEP-Zielen					Wirk.- punkte	Wirk.- klasse	Kosten- klasse	Priorität (s. Grafik 3)	Zeit- horizont	Schlüssel- Maßn.
Nr.	Hauptmaßnahme	Kurzbeschreibung/ Teilmaßnahme (weitere Informationen im Textteil)		1	2	3	4	5						
K-09.1	Evaluierung & Anpassung des Parkraumkonzeptes (S. 51)	Anpassung des Parkraumkonzeptes der Stadt Plauen an aktuelle Anforderungen.	2	1	2	1	2	2	16	2	1	II	mittelfristig	🔑
K-09.2		Schaffung von Quartiersgaragen in Wohnquartieren mit hohem Parkdruck zur Verringerung des Parkens im öffentlichen Straßenraum	2	1	2	2	2	0	14	2	3	III	mittelfristig	🔑
Handlungsfeld ÖPNV (Netz, Angebote, Schnittstellen/ Haltestellen)														
Ö-01	Umsetzung des Zielszenarios aus dem Nahverkehrsplan (S. 55)	Konsequente Verfolgung des Zielszenarios (Variante I) des Nahverkehrsplans für den städtischen ÖPNV Plauens.	3	3	3	3	1	2	36	5	5	II	langfristig	
Ö-02	Straßenbahn-Verlängerung Neundorf (S. 56)	Verlängerung der Straßenbahnführung in Neundorf bis zum Dorfplatz	2	1	3	3	1	2	20	3	5	III	langfristig	
Ö-03.1	Sicherheit und Barrierefreiheit an Haltestellen (S. 57)	Erhöhung der Sicherheit und Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen: Bickelstraße, Hofer Straße, Schloß Reusa, Seumestraße, Westbahnhof, Westend	2	1	3	3	1	2	20	3	3	II	kurzfristig	🔑
Ö-03.2		Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen: Beethovenstraße, Chamissostraße, Lessingstraße, Morgenbergstraße, Wartburgplatz	2	1	3	3	1	2	20	3	3	II	kurzfristig	
Ö-04.1	stadtweites Kataster zum Ausbauzustand von Haltestellen (S. 58)	Erstellung eines stadtweiten Haltestellenkatasters	1	1	1	1	2	1	6	1	1	II	kurzfristig	
Ö-04.2		regelmäßige Priorisierung (bspw. alle zwei Jahre) der als nächstes auszubauenden Haltestellen in Plauen	1	2	3	2	1	1	9	2	2	II	Dauer- aufgabe	
Ö-05.1	Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehren (S. 59)	Haltestellen "Preißelpöhl" (Bahn) und "Plauen, GH Berliner Hof" (Bus)	1	2	1	2	2	2	9	2	2	II	mittelfristig	
Ö-05.2		Bus- und Straßenbahnsteige der Haltestelle "Dittrichplatz", alternative Mindestvariante ist eine Querungshilfe über die Friedensstraße	1	2	1	2	2	2	9	2	2	II	mittelfristig	
Ö-06	LSA-Bevorrechtigung für Stadtbusse (S. 60)	Beschleunigung der Stadtbusse durch Bevorrechtigung an LSA-Knotenpunkten	2	2	1	3	1	2	18	3	3	II	mittelfristig	🔑
Ö-07	Modernisierung des Straßenbahnfuhrparks (S. 60)	Beschaffung weiterer moderner Straßenbahnen (Erhöhung von Barrierefreiheit und Komfort, Verringerung von Lärmemissionen, etc.)	2	2	3	3	1	1	20	3	5	III	langfristig	
Ö-08	Elektrifizierung der Stadtbusse (S. 61)	Elektrifizierung der städtischen Busflotte bei anstehenden Fuhrpark-Erneuerungen	2	1	2	3	2	3	22	3	5	III	langfristig	
Ö-09.1	Machbarkeitsuntersuchung: Autonome Fahrzeuge im ÖPNV (S. 62)	Machbarkeitsuntersuchung: autonome Straßenbahnen im innerstädtischen ÖPNV	1	0	0	1	1	3	5	1	1	II	kurzfristig	
Ö-09.2		Machbarkeitsuntersuchung: autonome Busse im innerstädtischen ÖPNV	1	0	0	1	1	3	5	1	1	II	kurzfristig	
Handlungsfeld Radverkehr														
R-01	Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (S. 65)	Fortschreibung und Beschluss des Radverkehrskonzeptes auf Basis der Hinweise und Anregungen des VEP (siehe Textteil)	2	2	3	3	3	2	26	4	2	I	kurzfristig	🔑
R-02	Überprüfung konkreter Maßnahmen-Anregungen im Radverkehrskonzept (S. 67)	Überprüfung konkreter Maßnahmen-Anregungen im Radverkehrskonzept (siehe Textteil)	2	2	3	3	2	2	24	3	1	I	kurzfristig	🔑
R-03	Ausstattung des Oberen Bahnhofs mit abschließbaren Abstellmöglichkeiten (S. 68)	Ausstattung des Oberen Bahnhofs mit abschließbaren Abstellmöglichkeiten zur Förderung der Multimodalität (v.a. Abstellung hochwertiger Fahrräder/ E-Bikes).	1	1	2	3	1	3	10	2	2	II	kurzfristig	🔑
R-04	Imagekampagne zum Radfahren (S. 69)	Unterstützung der Wahrnehmung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel durch Kampagnen, Testtage, Informationen zu Fördermöglichkeiten, etc.	2	0	3	2	0	0	10	2	1	II	kurzfristig	
Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit														
F-01.1	Verkehrssicherheit im Schulwegenetz Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang der Schulwege (S. 70)	Grundschule Jößnitz: Ausbau Gehweg Gehart-Hauptmann-Straße	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	mittelfristig	🔑
F-01.2		Friedrich-Rückert-Schulen: Fußgängerüberweg	1	1	3	3	1	1	9	2	1	II	kurzfristig	
F-01.3		Lessinggymnasium Reißiger Vorstadt: Ausbau Gehweg Chamissostraße	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	kurzfristig	
F-01.4		Grundschule Reusa: verkehrsberuhigter Bereich/ T-20-Zone	1	1	3	3	1	1	9	2	1	II	kurzfristig	
F-01.5		Grundschule Reusa: Querungshilfe Röntgenstraße/ Reusaer Straße (ggf. in Verbindung mit einer Zeitinsel zur Haltestelle Schloß Reusa)	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	kurzfristig	
F-01.6		Grundschule Neundorf: KP-Situation Teichstraße/ Neundorfer Straße (s. Befragung) und Teichstraße/ Schulstraße für verbesserte Querungsbedingungen ändern	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	mittelfristig	
F-01.7		Ev. Montessori-Oberschule und berufliches Gymnasium: Querungshilfe (Fußgänger-LSA/ Mittelinsel) Friedensstraße	1	1	3	3	1	1	9	2	1	II	mittelfristig	

Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035 Zusammenstellung der Maßnahmen

Strategie/ potenzielle Maßnahme im jeweiligen Handlungsfeld			Wirk- bereich	Beitrag zu den VEP-Zielen					Wirk.- punkte	Wirk.- klasse	Kosten- klasse	Priorität (s. Grafik 3)	Zeit- horizont	Schlüssel- Maßn.
Nr.	Hauptmaßnahme	Kurzbeschreibung/ Teilmaßnahme (weitere Informationen im Textteil)		1	2	3	4	5						
F-02.1	Sicherung eines durchgehenden Gehwegangebotes (S. 71)	B 173 Hofer Straße (Turnstraße bis Pfaffenfeldstraße)	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	mittelfristig	
F-02.2		K 7837 Kemmlerstraße (Alte Oelsnitzer Straße bis B 92 Oelsnitzer Straße)	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	mittelfristig	
F-02.3		K 7865 Neundorfer Straße (Gneisenaustraße bis Teichstraße)	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	mittelfristig	
F-02.4		Zaderastraße (Am Anger bis Am Eichhäuschen)	1	1	3	3	1	1	9	2	3	III	langfristig	
F-02.5		Kleinfriesener Straße (Haltestelle Suttewiese bis An der Suttewiese)	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	mittelfristig	
F-02.6		S 312 Falkensteiner Straße in Kleinfriesen	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	mittelfristig	
F-02.7		B 173 Äußere Reichenbacher Straße in Kleinfriesen	1	1	3	3	1	1	9	2	3	III	kurzfristig	
F-02.8		S 312 Falkensteiner Landstraße in Großfriesen	1	1	3	3	1	1	9	2	3	III	langfristig	
F-02.9		Reißiger Straße in Jößnitz (Paul-Söllner-Straße bis Fritz-Ehrler-Straße)	1	1	3	3	1	1	9	2	2	II	mittelfristig	
F-02.10		K 7880 Jößnitzer Straße und K 7879 Hauptstraße in Steinsdorf	1	1	3	3	1	1	9	2	3	III	langfristig	
F-02.11		K 7807 Oberlosaer Weg/ Mittelstraße in Unterlosa	1	1	3	3	1	1	9	2	3	III	langfristig	
F-02.12		K 7809 Alte Jößnitzer Straße (Kauschwitz bis Plauen Park)	1	1	3	3	1	1	9	2	3	III	mittelfristig	
F-02.13		S 297 Hauptstraße in Straßberg	1	1	3	3	1	1	9	2	3	III	mittelfristig	
F-02.14		Verbindung zwischen B 173 Äußere Reichenbacher Straße und Am Alten Bahndamm	1	1	3	3	1	1	9	2	3	III	mittelfristig	
F-03.1	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten (S. 73)	Hofwiesenstraße, Höhe Schwarzer Steg	1	1	3	1	1	0	6	1	1	II	kurzfristig	
F-03.2		Röntgenstraße, Höhe Alte Reichenbacher Straße	1	1	3	1	1	1	7	1	2	III	mittelfristig	
F-03.3		S 297 Martin-Luther-Straße, Höhe Leißnerstraße	1	1	3	1	1	0	6	1	2	III	mittelfristig	
F-03.4		Anordnung von FGÜ auf den Zufahrten des Kreisverkehr Reißiger Straße/ Kaiserstraße	1	1	3	1	1	0	6	1	1	II	kurzfristig	
F-03.5		Oberer Graben, Knotenpunktzufahrt an der Neundorfer Straße	1	1	3	1	1	1	7	1	1	II	kurzfristig	
F-03.6		Hammerstraße, zur Verbindung Berufsakademie - Neustadtplatz	1	1	3	1	1	1	7	1	1	II	kurzfristig	
F-03.7		Hammerstraße, am Knotenpunkt mit der Rähnitzstraße	1	1	3	1	1	0	6	1	1	II	kurzfristig	
F-03.8		Mammenstraße, am Knotenpunkt mit der Stöckigter Straße	1	1	3	1	1	1	7	1	1	II	kurzfristig	
F-04	Vermeidung von Gehwegparken (S. 74)	Beparkung beeinträchtigter Gehwegbereiche infrastrukturell/ organisatorisch vermeiden	1	0	3	3	2	0	8	1	1	II	Dauer- aufgabe	
F-05	Fußgängerfreundliche LSA (S. 74)	Fußgängerfreundliche LSA-Programme abseits der Hauptverkehrszeit	2	2	3	3	2	2	24	3	2	II	kurzfristig	
F-06	Netzkonzept Fußverkehr (S. 75)	Erarbeitung eines „Netzkonzeptes Fußverkehr“ zur dauerhaften Sicherung der Nahmobilität unter Beachtung der Maßnahmen und Ergebnisse des VEP.	2	1	3	3	2	2	22	3	2	II	mittelfristig	
Handlungsfeld Multimodalität und Innovation														
M-01.1	Konzept und Etablierung von Mobilitätspunkten (S. 77)	Einrichtung einer Mobilitätsstation im Plauener Zentrum zur räumlichen Verknüpfung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr (ggf. Leihradangebot) sowie Carsharing.	1	1	2	2	2	3	10	2	1	II	kurzfristig	
M-01.2		Einrichtung einer Mobilitätsstation in der Plauener Ostvorstadt	1	1	2	2	2	3	10	2	1	II	kurzfristig	
M-01.3		Erarbeitung eines Konzepts zur sukzessiven Etablierung von Mobilitätspunkten im Stadtgebiet und den Ortsteilen (Verknüpfung Fuß, Rad, ÖPNV, stationsbasiertes Carsharing, Leihräder, Lademöglichkeiten für E-Bikes/ E-Autos sowie Informationsangebote) in Zusammenarbeit mit den Anbietern.	1	1	2	2	2	3	10	2	1	II	kurzfristig	
M-02	Förderungskonzept umweltfreundlicherer Kfz-Mobilität (S. 80)	Konzept und Umsetzung zur sukzessiven stadtweiten Etablierung umweltfreundlicherer Kfz-Mobilität im privaten Bereich sowie kommunalen Fuhrpark.	2	1	2	2	2	3	20	3	2	II	kurzfristig	