

Datum: 22.11.2022

## *Verwaltungsvorlage*

Geschäftsbereich II  
Fachgebiet Stadtplanung und Umwelt

Beratungsfolge Ausschuss - Stadtrat	Termin	Tagesord- nungsart	TOP	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Bürgermeisterberatung	21.11.2022	nicht öffentlich				
Stadtbau- und Umweltausschuss	16.01.2023	öffentlich				
Ältestenrat	23.01.2023	nicht öffentlich				
Stadtrat	31.01.2023	öffentlich				

**Inhalt:** Beschluss Maßnahmen- und Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans

**Grundlage:**

**Beraten und  
abgestimmt:** Wirtschaftsförderung

**Beschlüsse die  
aufzuheben bzw.  
zu ändern sind:**

**Verantwortlich für** Geschäftsbereich II, Fachgebiet Stadtplanung und Umwelt, Verkehrsplanung  
**Durchführung:**

---

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat der Stadt Plauen beschließt das Maßnahmen- und Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans entsprechend Anlage 1 unter Beachtung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Plauen und der Finanzierungsbeteiligungen von Bund, Land, Vogtlandkreis und Zweckverband ÖPNV.

## **Sachverhalt:**

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als strategisches Grundlagendokument zur Entwicklung des städtischen Verkehrssystems in Plauen wurde letztmalig im Jahr 2007 fortgeschrieben. Seitdem haben sich die Randbedingungen für die Stadt teils deutlich geändert. Der VEP spielt unter den kommunalen Planungsinstrumenten eine wichtige Rolle – besonders aufgrund des richtungsgebenden Charakters für verkehrliche und weitere Fachplanungen. Auswirkungen hat der VEP auf die nächsten Fortschreibungen von Nahverkehrs- und Flächennutzungsplan. Damit beeinflusst der VEP auch künftige städtische Haushaltsentscheidungen. Bei der Einwerbung von Fördermitteln ist der VEP eine wichtige Voraussetzung.

Die erste Stufe der Fortschreibung des VEP beinhaltete die Analyse. Sie hatte gezeigt, dass Plauen im Vergleich mit anderen ähnlichen Städten einen hohen Anteil an Pkw-Wegen (55 %) und den geringsten Fahrrad-Anteil (2 %) aufweist. Zum 1. Januar 2021 waren in Plauen 34.950 Kfz zugelassen. Das entspricht rechnerisch 546 Kfz pro 1.000 Einwohner. Aufgrund der hohen Motorisierung belegt der ÖPNV mit knapp 10 % den 3. Platz der anteilig zurückgelegten Wege.

Im Prognosezeitraum bis 2035 wird von einem Anstieg der unter 20-Jährigen und der über 65-Jährigen ausgegangen. Es ist deshalb wichtig ein Verkehrsangebot vorzuhalten, dass von Menschen aller Altersschichten und Lebenslagen genutzt werden kann (s. Hauptziel 2). Eine Fokussierung auf den Autoverkehr beeinträchtigt die subjektive und objektive Verkehrssicherheit sowie die nähräumliche Lebensqualität (s. Hauptziel 3).

Basierend auf der Verkehrsanalyse hat das Ing.-Büro IVAS aus Dresden im März vergangenen Jahres im Stadtbau- und Umwelt- sowie im Wirtschaftsausschuss die Ziele und Leitlinien für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplan zur Diskussion vorgestellt. Es gab keine Änderungswünsche oder Anträge.

### ***Hauptziel 1: Optimierung der verkehrlichen Rahmenbedingungen***

- 1.1 Verbesserung der überörtlichen Erreichbarkeit entsprechend der oberzentralen Funktion der Stadt Plauen*
- 1.2 Gewährleistung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Stadtteilen im Allgemeinen, Tourismus- und Wirtschaftsverkehr (Umweltverbund und Straßennetz)*

### ***Hauptziel 2: Verkehrssicherheit/ Teilhabe an Mobilität und Verkehr***

- 2.1 Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit*
- 2.2 Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr*

### ***Hauptziel 3: Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit***

- 3.1 Weitere Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs*
- 3.2 Förderung des Fußverkehrs*
- 3.3 Besondere Förderung des Radverkehrs*
- 3.4 Hohe Qualität der öffentlichen Räume*
- 3.5 Einbeziehung der Ziele von Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung*
- 3.6 Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien*

### ***Hauptziel 4: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen***

- 4.1 Konsolidierung und effektiver Betrieb des Straßennetzes*
- 4.2 Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit*
- 4.3 Bereitstellung eines anforderungsgerechten Parkraumangebotes*

### ***Hauptziel 5:***

*Förderung von innovativer Mobilität und Inter- und Multimodalität*

- 5.1 Förderung von Innovation und moderner Mobilität*
- 5.2 Vernetzung der Verkehrsmittel*

Mit dem daraus entwickelten **Ziel-Szenario „Förderung Umweltverbund“** verfolgt die Stadt den zentralen Ansatz die Verkehrsmittelwahl stärker zum ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu verlagern. 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.

Der Erarbeitung der Maßnahmen liegt die neu erstellte **Verkehrsprognose** zugrunde:

Aufgrund der zu erwartenden demografischen Entwicklungen in Stadt und Umland ist künftig eher mit rückläufigen Verkehrsmengen zu rechnen. Die Gründe liegen in der bis 2035 prognostizierten Entwicklung der Bevölkerung (Rückgang um ca. 11 %) und der Altersstruktur (v.a. Abnahme der Altersgruppen von 25 bis 65 Jahren).

Als gesichert geltende städtebauliche Maßnahmen und Verkehrsbaumaßnahmen (z. B. Ausbau der Trockentalstraße oder der Ausbau des Autobahnzubringers zur Anschlussstelle Ost) wurden in den **Prognosenullfall** eingearbeitet. Der Prognosenullfall zeigt, wie sich die Verkehrsmengen ohne die Umsetzung der in Zukunft geplanten Maßnahmen des VEP verändern. Ausgewählte Maßnahmen wurden in Planfällen gerechnet und dem Prognosenullfall gegenübergestellt.

Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in die Themenblöcke:

- Maßnahmen die für mehrere Verkehrsarten wirken und eine hohe Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zum Ziel hat,
- Straßennetz und Ruhender Verkehr,
- Öffentlicher Personenverkehr,
- Radverkehr,
- Fußverkehr und Barrierefreiheit,
- Multimodalität und Innovation.

Die Maßnahmen des Radverkehrs werden in der zugehörigen und parallellaufenden Erstellung der Radverkehrskonzeption detailliert aufgeführt werden. Eine Beschlussvorlage dazu ist in Vorbereitung.

Die thematischen Karten in den Abbildungen 10 – 14 verdeutlichen, wo im Stadtgebiet Maßnahmen geplant sind. Alle Maßnahmen werden am Ende des „Maßnahmen- und Handlungskonzept“ des VEP in der Anlage 1 aufgelistet und bewertet. Anhand der Seitenzahl im zweiten Tabellenfeld wird das Auffinden der ausführlichen Beschreibung im Textteil erleichtert.

Zur Bewertung der Maßnahmen wurde ein Bewertungssystem geschaffen, das eine transparente Priorisierung vornimmt (s. Anlage 1, Kap. 4.2). Die Einordnung in eine der vier Prioritätsklassen richtet sich:

- nach dem Beitrag zur Erreichung der 5 Hauptziele
- nach dem räumlichen und personenbezogenen Wirkungsbereich
- der Einteilung in eine der fünf Kostenklassen

Zusätzlich wird das Kriterium der Schlüsselmaßnahme für Maßnahmen mit hoher Umsetzungspriorität und hoher Öffentlichkeitswirksamkeit vergeben. Der Zeithorizont zur Umsetzung der Maßnahmen wird in vier Kategorien unterteilt.

Das Maßnahmen- und Realisierungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans wurde dem Stadtbau- und Umweltausschuss in der 1. Lesung am 20.06.2022 vorgestellt. Daraufhin wurden die Träger öffentlicher Belange angeschrieben und die Öffentlichkeit über das Beteiligungsportal des Freistaat Sachsens beteiligt. Alle Rückmeldungen, die Art der Berücksichtigung und die fachtechnischen Stellungnahmen sind in der Anlage 2 tabellarisch aufgeführt. Das angepasste Maßnahmen- und Realisierungskonzept mit Stand 14.10.2022 liegt Ihnen als Anlage 1 vor.

## **Anlagen**

VEP-Plauen\_Abwaegung\_Stellungnahmen\_final

VEP-Plauen\_Massnahmen\_Entwurf

Hinweis:

Die Anlagen werden nicht in Papierform ausgereicht.

In ausgedruckter Form sind die Unterlagen im Fachgebiet Stadtplanung & Umwelt (Zimmer 137) einsehbar. Parallel werden diese in Session zur Verfügung gestellt.

## Finanzielle Auswirkungen

Hat der Beschluss finanzielle Auswirkungen?		<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Aufwendungen/Auszahlungen aufgrund des Beschlusses in Euro			
Erträge/Einzahlungen aufgrund des Beschlusses in Euro			
Städtischer Eigenanteil zur Umsetzung des Beschlusses in Euro			
Folgekosten des Beschlusses		<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, in der Begründung dargestellt
Abstimmung mit der Kämmerei ist erfolgt?		<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
<b><u>Anmerkungen:</u></b>			

## Veranschlagung der finanziellen Auswirkungen des Beschlusses

Bereits veranschlagt?	<input type="checkbox"/> ja
-----------------------	-----------------------------

Veränderung zum Planansatz				<input type="checkbox"/> neu	<input type="checkbox"/> mehr	<input type="checkbox"/> weniger
Haus- halts- jahr	Betrag in Euro	Teilhaushalt		Nummer		
				<input type="checkbox"/> Produkt	<input type="checkbox"/> Investition	<input type="checkbox"/> E-Liste
				<input type="checkbox"/> INST-Liste	<input type="checkbox"/> Z-Liste	
<input type="checkbox"/> Aufwand/Auszahlung im Ergebnishaushalt		<input type="checkbox"/> Auszahlung aus Investitionstätigkeit		<input type="checkbox"/> Auszahlung aus Finanzierungstätigkeit		
<input type="checkbox"/> Ertrag/Einzahlung im Ergebnishaushalt		<input type="checkbox"/> Einzahlung aus Investitionstätigkeit		<input type="checkbox"/> Einzahlung aus Finanzierungstätigkeit		

\_\_\_\_\_  
Steffen Zenner  
Unterschrift liegt im Original vor

\_\_\_\_\_  
Kerstin Wolf  
Unterschrift liegt im Original vor