

### Anlage 3

#### Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
----------	-------------------------------------	---	------------------	------------------------------

Teil A – Träger öffentlicher Belange				
<b>1</b>	<b>SB Stadtentwicklung (15.06.2022, ohne in der Fassung vom 22.06.2022 bereits enthaltene redaktionelle Korrekturen)</b>			
1.01	<i>Punkt 1, Seite 2, letzter Absatz, letzter Satz</i>	(R) „in den zentralen Bereichen des Stadtgebietes“ = kernstädtische Teilräume?	Wird zur Kenntnis genommen	Gemeint sind vor allem die Stadtteilräume von der Neundorfer Vorstadt bis zu Reißiger Vorstadt sowie Obere Aue bis Bahnhofsvorstadt. Zu weiteren Details siehe VEP-Analyse sowie InSEK.
1.02	<i>Punkt 4.3, Seite 14</i>	(R) Bevölkerungsprognose widerspricht der Aussage auf Seite 2	Wird berücksichtigt	Beide Textpassagen beziehen sich auf einen gesamtstädtischen Bevölkerungsrückgang sowie relativ gesehen eine Konzentration auf die Kernstadt (EW-Zahlen dort in etwa gleichbleibend bis leicht zunehmend). Der Text wird zum besseren Verständnis angepasst.
1.03	<i>Punkt 5.3, Seite 20, letzter Absatz (Fazit)</i>	(E) die Aussagen zur Attraktivitätssteigerung haben sich in der Praxis nicht bewahrheitet Fazit zu dünn, Sichtweise ist seit mehreren Jahren überholt, keine Kopie aus Großstädten	Wird teilweise berücksichtigt	Grundlegend geht es um die Gegenüberstellung zwischen Befahrung und Attraktivierung der Fußgängerzone. Da die Befahrungs-Varianten zahlreiche gewichtige Nachteile besitzen, fällt im Vergleich dazu die Bewertung der Attraktivierung der Fußgängerzone positiv aus. Ferner existieren zahlreiche Möglichkeiten, die Fußgängerzone zu attraktivieren, die bislang kaum ausgeschöpft wurden. Das Fazit wird umformuliert und noch stärker auf die Kernpunkte ausgerichtet.
1.04	<i>Punkt 5.5, Seite 22, letzter Absatz</i>	(R) Ist diese Aussage noch aktuell?	Wird zur Kenntnis genommen	Eine neue Eisenbahnüberführung zwischen der B 92 und der Straße Nach dem Essigsteig ist weiterhin geplant.
1.05 a)		(R) Kfz-Belegungszahlen sind häufig nicht identisch (Abweichungen zwischen Abb. & Text)	Wird berücksichtigt	Textpassage wird korrigiert.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
1.05 b)	Punkt 5.5, Seite 24, Aussagen zu den Abb. 5.1 & 5.2	(R) GE-Straße NO, dritter Anstrich: bis Chamissostraße (nicht bis Goethestr.)	Wird berücksichtigt	Textpassage wird korrigiert.
1.05 c)		(R) Westtangente, vierter Anstrich: Klopstockstraße???	Wird berücksichtigt	Textpassage wird korrigiert.
1.06	Punkt 6.2.2, Seite 31, Tabelle	(R) Fehlt bei der Priorität nicht die Wirkungsklasse (I-IV)? (Vergl. S. 13)	Wird bereits berücksichtigt	Die Wirkungsklasse ist implizit in der Priorität enthalten – vgl. hierzu die Beschreibung der Prioritätsklassen in Kapitel 4.2. Auf eine Darstellung wurde verzichtet.
1.07	Punkt 6.2.6, Seite 35, S-05.3	(H) Wie ist der dritte Anstrich zu verstehen? (Einbau von Grüngleisen)	Wird berücksichtigt	Im Rahmen der Umgestaltung der Bahnhofstraße (nördliche Achse) sind die Straßenbahngleise als Grüngleise auszubilden (mit Bodendeckern oder Rasen). Querungsmöglichkeiten sind weiterhin vorzusehen.
1.08	Punkt 6.2.7, Seite 36, zweiter Anstrich	(E) Ist eine durchgängige Barrierefreiheit nicht bereits gegeben?	Wird berücksichtigt	Gemeint sind fehlende taktile Bodenelemente. Der Unterpunkt wird konkretisiert.
1.09	Punkt 6.3.6, Seite 51, dritter Hinweis, zweiter Anstrich	(H) „Anpassung der Einzugsbereiche...“ – Was ist damit gemeint?	Wird berücksichtigt	Der Umkreis um Parkhäuser, in dem eine Stellplatzreduktion (sofern notwendig/ geeignet) als akzeptabel anzusehen ist, wird vergrößert. Dies erhöht den Spielraum für ggf. notwendige Umgestaltungen einzelner Straßenräume.
1.10 a)	Punkt 6.4.2, Seite 55	(R) Wo ist Variante II?	Wird berücksichtigt	Variante II ist dem Nahverkehrsplan (NVP) zu entnehmen. Da es sich nicht um die im VEP favorisierte Variante handelt, wird sie nicht dargestellt.
1.10 b)		(H) lt. NVP ist die Erweiterung der Stadtbuslinien angedacht – real wird auf eine (A) reduziert	Wird berücksichtigt	Der NVP für Nahverkehrsraum Vogtland (4. Fortschreibung) beschreibt Zielszenarien und -varianten. Die anschließende Umsetzung ist im Besonderen von Fördermitteln und Zuschüssen abhängig. Die aktuelle Reduzierung auf eine Buslinie

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
				begründet sich seitens der Stadt mit einem Mangel an finanziellen Mitteln sowie Personal.
1.10 c)		(H) Warum bindet die Linie D nicht die Sportareale mit an?	Wird nicht berücksichtigt	Die Linienführung ist abhängig vom zur Verfügung stehenden Fuhrpark/ Personal sowie Wechselwirkungen mit anderen Linienästen. Die Verkehrsnachfrage der Sportareale ist geprägt von Wetter (Schwimmbad) und Sportveranstaltungen (Stadion). Die Bedienung im Rahmen dieser Ereignisse kann dem Grunde nach hinreichend durch die Straßenbahn (Linie 5 bzw. 6) erfolgen. Eine darüberhinausgehende Bedienung lässt sich voraussichtlich nicht wirtschaftlich umsetzen.
1.11	<i>Punkt 6.4.8, Seite 62, Ö-09. 1 &amp; 2</i>	(E) Warum eine Beschränkung auf innerstädtische Bereiche? Anbindung der Ortsteile wäre auch interessant	Wird berücksichtigt	Die Anbindung der Ortsteile mit autonomen Fahrzeugen erscheint über den Zeitraum des VEP (10 bis 15 Jahre) nicht realistisch. Sie sollte jedoch auch nicht ausgeschlossen werden. Die Textpassage wird überarbeitet.
1.12	<i>Punkt 6.5.3, Seite 68, dritter Anstrich</i>	(A) hier fehlen mir die Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie die touristischen Highlights	Wird berücksichtigt	Die Einrichtungen werden in einem Unterpunkt ergänzt.
1.13	<i>Punkt 6.6.3, Seite 72, F-02.X</i>	(A) Fußwegbeziehung zwischen Ostvorstadt und Reusa (über Pflaumenallee)?	Wird berücksichtigt	Die Anregung wird als Teilmaßnahme F-02.18 aufgenommen.
1.14	<i>Punkt 6.6.6, Seite 74, F-05</i>	(E) nicht allein auf die Wartezeiten konzentrieren – häufig sind die „Grün-Phasen“ zu kurz	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Unter Beachtung der Umlaufzeit wird durch die Wartezeit implizit auch die Freigabezeit bestimmt. Das Queren der Furt ist bei normaler Gehgeschwindigkeit möglich, wenn währenddessen der Wechsel zum Lichtsignal „rot“ erfolgt.
1.15	<i>Punkt 6.7.2, Seite 79, M-01.X</i>	(A) eine Mobilitätsstation sollte im Stadtteil Haselbrunn umgesetzt werden	Wird nicht berücksichtigt	Die Festlegung einzelner Mobilitätsstationen ist nicht Bestandteil des VEP. Der Hinweis

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
				wird weitergeleitet, um in der Umsetzung zu Maßnahme M-01.3 abgewogen zu werden.
<b>2</b>	<b>SB Straßenverkehrsbehörde (20.06.2022, ohne in der Fassung vom 22.06.2022 bereits enthaltene redaktionelle Korrekturen)</b>			
2.01	K-02 <i>Anordnung einer Fußgängerzone (Rad frei), Mühlberg</i>	(E) In mehreren Beratungen wurde dieses Ansinnen bereits abgelehnt. Für die Umfahrung des Altmarktes bei geschlossenem Poller ist der Mühlberg die kürzeste und die auch der Bevölkerung permanent präsentierte Umfahrung. Einer Umwandlung in eine FGZ oder eine ähnliche, die Durchfahrt beschränkende Beschilderung wird von der Verkehrsbehörde abgelehnt.	Wird berücksichtigt	Trotz der grundlegend verträglichen Mehrbelastung auf der Marktstraße (Steigerung von 2.000 auf 2.700 Kfz/ Tag) haben sich im direkten Vorfeld sowie im Rahmen der Beteiligung mehrere Träger öffentlicher Belange gegen eine Verkehrsberuhigung des Mühlbergs ausgesprochen. Die Maßnahme K-02.1 wird deshalb aus dem Maßnahmenteil entfernt.
2.02	K-02.2 <i>Anordnung einer Fußgängerzone (Rad frei) Straßberger Straße</i>	(E) Die Umwandlung der Straßberger Straße in eine Fußgängerzone ist nicht zielführend. Der Verkehr der in großer Anzahl über den Altmarkt fährt, würde dann vom Klostermarkt kommend um den gesamten Altmarkt fahren um an der Neundorfer Straße wieder aus dem verkehrsberuhigten Bereich herauszufahren. Bei den gastronomischen Einrichtungen am Altmarkt (Frozen Joghurt, Heidis Hütte und Jannis Eis) würde sich der durchfahrende Verkehr enorm erhöhen. Von diesen Gastronomen bekommen wir bereits jetzt fortwährend Anfragen zur Verkehrsberuhigung.  Die einzige und wirksame Methode den Altmarkt und die umliegenden Straßen zu beruhigen ist die Nutzung des Pollers. Damit wäre von beiden Seiten die Anfahrt gewährleistet und Fußgänger, Radfahrer und Gäste der Gastronomie könnten in Ruhe das Ambiente des Altmarktes genießen.	Wird berücksichtigt	Eine Reaktivierung des Pollers ist aus fachgutachterlicher Sicht sinnvoll und sollte generell weiterverfolgt werden, da sie die Voraussetzung für den Umbau der Altstadt als verkehrsberuhigten Bereich war und Durchgangsverkehre wirkungsvoll unterbindet. Momentan erscheint die Aktivierung des Pollers im Stadtrat jedoch nicht mehrheitsfähig, weshalb Alternativen zu untersuchen waren (hier: K-02.2).  Maßnahme K-02.2 würde zur Verringerung von Durchgangsverkehren in Richtung Trockentalstraße/ S 297 beitragen, der Mehrverkehr auf der Marktstraße fiel geringer aus als in Kombination mit Maßnahme K-02.1. Aufgrund des schmalen Straßenraums auf der Straßberger Straße sind Konflikte zwischen Kfz und nichtmotorisiertem Verkehr inkl. hoher subjektiver Unsicherheit unvermeidbar. Insbesondere im Falle einer entlangführenden Radroute sind deshalb

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
				<p>Maßnahmen entlang des Abschnitts Straßberger Straße erforderlich.</p> <p>Trotz der grundlegenden Eignung der Maßnahme haben sich im direkten Vorfeld sowie im Rahmen der Beteiligung mehrere Träger öffentlicher Belange gegen eine Fußgängerzone im Abschnitt Straßberger Straße ausgesprochen.</p> <p>Maßnahme K-02 wird aufgrund der aktuell erschwerten Randbedingungen zur Beruhigung des Altmarktes allgemein und als Prüfauftrag im Nachgang des VEP-Beschlusses formuliert.</p>
2.03	<p><i>K-03</i> <i>Tempo 30 auf der Neundorfer Straße</i></p>	<p>(E) Ein erhöhtes Unfallrisiko auf der Neundorfer Straße ist der VB nicht geläufig, einzig Unfälle mit Fußgängern auf dem Gehweg und dem glatten Untergrund sind bekannt.</p> <p>Unsicherheiten für Fußgänger sind beim Straße queren durch zwei vorhandene Lichtsignalanlagen ausgeräumt.</p> <p>Die Frage nach einer Ausschilderung der Kreisstraße K 7809 mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wurde bereits bei der Erneuerung der Neundorfer Straße im Jahr 2008 von allen relevanten Stellen abgelehnt.</p>	Wird nicht berücksichtigt	<p>Die Neundorfer Straße wurde in zahlreichen Beteiligungen zur Radbefragung als Bereich mit hoher Unsicherheit benannt. Der Radverkehr weicht deshalb teilweise auf die Gehwege aus. Tempo 30 auf der Neundorfer Straße dient der Erhöhung der subjektiven Sicherheit des Radverkehrs auf der Fahrbahn durch Angleichung der Fahrgeschwindigkeiten sowie der Verringerung des Konfliktpotentials mit dem Fußverkehr. Die Maßnahme ist mit der Plauener Straßenbahn als Hauptbetroffener abgestimmt – eine Gefährdung der Fahrplanstabilität ist nicht zu erwarten.</p>
2.04	<p><i>R-02</i> <i>Überprüfung konkreter Anregungen im Radverkehrskonzept</i></p>	<p>(H) Die Verkehrsbehörde vermisst bei den Maßnahmenvorschlägen konkrete Überlegungen zur Fußgängerzone Bahnhofstraße.</p> <p>In der Bahnhofstraße ereignen sich immer wieder Unfälle mit Radfahrern, mit teils sehr schweren Verletzungen. In der 3-Jahreskarte der Unfallaufzeichnungen im Polizeirevier Plauen fällt dieser Straßenabschnitt immer wieder auf, die Unfallkommission der Stadt Plauen muss sich jährlich mit diesen Unfällen beschäftigen.</p>	Wird nicht berücksichtigt	<p>Die Routenführung und infrastrukturelle Ausgestaltung für den Radverkehr sind Teil des Radverkehrskonzeptes. Die Abwägung zu Maßnahmen erfolgt ebenda.</p> <p>Der Hinweis wird weitergeleitet.</p>

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		Das Problem liegt darin, dass dem Radfahrer keine eigene Fläche zur Verfügung gestellt werden kann. Somit muss der RF auf Fußgänger, die Straßenbahnen und vielfältige Einbauten achten. Das erzeugt Ablenkung und führt immer wieder zu schweren Unfällen.  Die LIST GmbH hat in der Unfallkommission im Mai 2022 explizit auf Änderungen der Radrouten und die Befassung der Angelegenheit im Verkehrsentwicklungsplan gefordert.		
2.05	<i>F-01.1</i> Verkehrssicherheit im Schulwegenetz	(H) Grundschule Jößnitz: Ausbau Gehweg Gehard-Hauptmann-Straße - linksseitig wurde bereits ein kleiner Gehweg angelegt, entlang des Sportplatzes	Wird berücksichtigt	Die Maßnahme kann somit entfallen.
2.06	<i>F-01.2</i> Verkehrssicherheit im Schulwegenetz	(E) Friedrich-Rückert-Schulen: FGÜ Rückertstraße - das ist auf Grund der Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen R FGÜ 2001 nicht möglich!	Wird teilweise berücksichtigt	Im Rahmen der Überarbeitung erfolgte eine Abstimmung mit der Verkehrsbehörde. Der nebenstehende Einwand bezog sich auf die aktuell bestehende Verkehrsorganisation (Tempo 30 auf einem kurzen Abschnitt). In Kombination mit der Zonierung der Geschwindigkeit (Maßnahme K-01 in Verbindung mit Abbildung 11) ist die Anordnung eines oder mehrerer FGÜ jedoch möglich. Die genaue Positionierung ist im Anschluss unter Beachtung aller relevanten Belange (Laufwege der Schüler, Sichtfelder, etc.) zu bestimmen.
2.07	<i>F-01.7</i> Verkehrssicherheit im Schulwegenetz	(H) Schulgebäude Friedrich-Engels-Straße (aktuell Ausweichgebäude): Querungshilfe (Fußgänger-LSA/ Mittelinsel) Friedensstraße - Im unmittelbaren Einzugsbereich der Schule an der F.-Engels-Straße sind zwei signalgeregelte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vorhanden.	Wird teilweise berücksichtigt	Gegenüber der vorgeschlagenen Querungsmöglichkeit entstehen über die genannten LSA Umwege von mehreren hundert Metern. Die Maßnahme wird im Sinne der Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs beibehalten.
2.08	<i>F-04</i> Vermeidung von Gehwegparken	(H) Die Verkehrsbehörde unterstützt vollinhaltlich den Ansatz, das Parken auf Gehwegen zurückzunehmen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
<b>3</b>	<b>Verkehrsverbund Vogtland GmbH (24.06.2022, ohne in der Fassung vom 22.06.2022 bereits enthaltene redaktionelle Korrekturen)</b>			

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
3.01	S. 22 / 5.5. (Verkehrsmodell, Gewerbeerschließung gsstraße „Nord-Ost“)	(H) Es sind ggf. Haltestellen mit zu planen und der Lage in der Planung mit dem ZVV abzustimmen. Nutzung für Linien Richtung Norden mit Einbindung Am Albertplatz und Lessinggymnasium möglich. Verknüpfung mit Stadtverkehr an der Haltestelle Plamag möglich.	Wird berücksichtigt	Kapitel 5.5 bezieht sich auf das Verkehrsmodell (motorisierter Individualverkehr). Der Inhalt wird im Text zu Maßnahme S-01 ergänzt.
3.02	S. 23 / 5.5. (Verkehrsmodell, Gewerbeerschließung gsstraße „Nord-Ost“)	(H) Ggf. für Stadtverkehr sinnvoll. Kein Regionalverkehr außerhalb RufBus auf dieser Relation.	Wird zur Kenntnis genommen	-
3.03	S.27 / 5.6 (Ausbau Turnstraße mit LSA-LP an der B 173)	(F) In diesem Fall gibt es für ÖPNV dann 3 Ampeln in kürzester Folge (statt bisher 2). Da dies zu einer Behinderung des Regionalbusverkehrs bzw. ÖPNV führen wird, sollte diese LSA eine Vorrangschaltung und Ansteuerung für den ÖPNV (auch PlusBus etc.) bekommen.	Wird bereits berücksichtigt	Aktuell verkehren auf der Hofer Straße keine Buslinien. Die Bevorrechtigung des ÖPNV ist in Maßnahme Ö-06 enthalten. Auf der Strecke wird außerdem eine Koordinierung angestrebt, welche auch dem ÖPNV (inkl. Busverkehr, sofern dann vorhanden) zugutekommen kann.
3.04	S.31 / 6.2.2 (S-01)	(H) Die Nahverkehrsunternehmen und der VVV sollten hier ergänzt werden. An einer neuen Verbindungsachse ist auch zu betrachten, ob perspektivisch Haltestellen sinnvoll sind, z.B. wg. Gewerbegebieten und deren ÖPNV-Anbindung. Diese sollten beim Neu- und Ausbau von Straßen mitgeplant werden können.	Wird berücksichtigt	Akteure werden ergänzt.
3.05 a)	S.32 / 6.2.3 (S-02)	(H) Es sind ggf. Haltestellen mit zu planen und der Lage in der Planung mit dem ZVV abzustimmen.	Wird berücksichtigt	Hinweis wird ergänzt.
3.05 b)	S.32 / 6.2.3 (S-02, bzw. allgemein)	(R) Es sollte der Begriff TRAM verwendet werden, um eindeutig zwischen Bahn = Zug und Bahn = TRAM zu trennen. In Plauen gibt es auch Bahnverkehr mit dem Verkehrsmittel Zug.	Wird teilweise berücksichtigt	Im Text wird einheitlich zwischen „Straßenbahn“ und „Eisenbahn“ unterschieden.
3.06 a)	S.34 / 6.2.6 (S-05)	(H) Es sind ggf. Haltestellen mit zu planen und der Lage in der Planung mit dem ZVV abzustimmen.	Wird berücksichtigt	Akteur ZVV wird ergänzt.
3.06 b)	S.34 / 6.2.6 (S-05)	(H) Die Haltestelle Plauen, Tischendorfstraße sollte im Zuge der Umgestaltung barrierefrei ausgebaut werden.	Wird berücksichtigt	Hinweis wird ergänzt.
3.07	S.37 / 6.2.8	(H) Es sind ggf. Haltestellen mit zu planen und der Lage in der Planung mit dem ZVV abzustimmen.	Wird berücksichtigt	Akteur ZVV wird ergänzt.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
a)	(S-07)			
3.07 b)	S.37 / 6.2.8 (S-07)	(H) Die Haltestelle Plauen, Siegener Straße wird hinsichtlich Barrierefreiheit beidseitig ausgebaut. Die Haltestelle wird von Plusbus, Regionalbus- und Schulbuslinien bedient. Sie wird auch von Schülern genutzt. Im Zuge der Umgestaltung sollte diese Haltestelle mit aufgewertet werden.	Wird berücksichtigt	Unterpunkt zu Maßnahme S-07.2 wird ergänzt.
3.08	S.39 / 6.2.9 (S-08)	(H) Es sind ggf. Haltestellen mit zu planen und der Lage in der Planung mit dem ZVV abzustimmen, POB befährt die B173 häufig und sollte einbezogen werden.	Wird berücksichtigt	Akteure ZVV und POB werden ergänzt. Textteil wird ergänzt.
3.09	S.40 / 6.2.10 (S-09)	(H) Die Haltestellen Bickelstraße und Südinsel werden von PlusBus, Regionalbus- und Schulbuslinien bedient. Im Zuge der Umgestaltung sollte die Haltestelle Bickelstraße aufgewertet werden (Barrierefreiheit).	Wird bereits berücksichtigt	Der Ausbau der Haltestelle Bickelstraße ist bereits in Maßnahme Ö-03.1 enthalten.
3.10	S.41 / 6.2.11 (S-10)	(H) Die Haltestelle Südvorstadt werden von PlusBus, Regionalbus- und Schulbuslinien bedient. Im Zuge der Umgestaltung sollte die Haltestelle aufgewertet werden (Barrierefreiheit). Das beinhaltet mehr als nur Bordabsenkung.	Wird berücksichtigt	In der bestehenden Planung ist der barrierefreie Ausbau bereits vorgesehen und wird im Textteil zum VEP ergänzt.
3.11	S. 31 - S. 41 6.2.2 - 6.2.11	(H) Bevorrechtigung an LSA Anlagen für die PSB und die Fahrzeuge des Verkehrsverbundes Vogtland  Generell sollte die Bevorrechtigung an den LSA-Anlagen nicht nur den Fahrzeugen (TRAM, Bus) der PSB möglich und gestattet sein. Es sollte vorgesehen sein, dass alle ÖPNV-Fahrzeuge diese LSA-Bevorrechtigung erhalten und nutzen können. Dies sollte auch nicht nur für alle im VEP genannten Projekte und Maßnahmen gelten, sondern auch für bereits bestehende technisch befähigte LSA-Anlagen gelten. Das gilt auch als eine Möglichkeit KFZ-Verkehr zu reduzieren.	Wird teilweise berücksichtigt	Maßnahme Ö-06 wird allgemeiner formuliert und die Integration des Regionalverkehrs ergänzt. Innerhalb des ÖPNV besitzt jedoch nach Möglichkeit der Stadtverkehr eine höhere Priorität als der Regionalverkehr.
3.12	S. 49 / 6.3.4 (K-06)	(H) Aussage zu den dort derzeit befindlichen Haltestellen empfehlenswert	Wird teilweise berücksichtigt	Die Haltestellen verbleiben gemäß der aktuellen Planung an der derzeitigen Position. Die Straßenbahnhaltestelle wird verkürzt und alle Steige (Straßenbahn und Bus) barrierefrei mit Unterstand ausgebaut.
3.13	S. 49 / 6.3.4 (K-07)	(H) Text ergänzen: Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestelle, Plauen, Lessingstraße beidseitig, entsprechend Abb. 12 Ö-03: 3	Wird nicht berücksichtigt	Die Maßnahmen können unabhängig voneinander umgesetzt werden. Der Umbau der Haltestelle Lessingstraße besitzt gemäß



## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
				NVP bereits eine hohe Priorität und wird voraussichtlich ab 2023 umgesetzt.
3.14	S. 50 / 6.3.4 (K-08)	(H) Es sind ggf. Haltestellen mit zu planen und der Lage in der Planung mit dem ZVV abzustimmen, auf der K7863 verkehren aktuell und sicher auch künftig Schülerlinien. POB, ZVV/VVV?	Wird teilweise berücksichtigt	Die Verlegung der K 7863 hat keinen maßgeblichen Einfluss auf die Buslinien. Akteure werden ergänzt.
3.15	S. 54 / 6.4.2 bestehende ÖPNV-Konzepte	(H) Die Situation des Vogtlandnetzes 2019+ wird durch den ZVV bis 2024 aufgrund der Entwicklung der Fahrgastzahlen und Einnahmen geprüft. Ebenso erfolgt die Prüfung bezüglich zusätzlich notwendiger Fahrzeuge und –personale sowie der Befahrbarkeit der Strecken. Auch bei positiver Prüfung ist eine Umsetzung von der Aufnahme in die ÖPNVFinVO sowie von ausreichend Haushaltsmitteln des ZVV abhängig. Die Zielszenarien des städtischen ÖPNV in Plauen sind durch die PSB sowie die Stadt Plauen zu prüfen und vollständig zu finanzieren. Ein Anspruch auf eine finanzielle Beteiligung des ZVV zur Umsetzung dieser Szenarien besteht nicht.	Wird berücksichtigt	Textteil wird ergänzt.
3.16	S. 57 / 6.4.5 Abb. 12 (Ö-03.1)	(F) Die Haltestellen sind so zu planen, dass diese auch neben der Straßenbahn mit dem Bus bedient werden können.	Wird teilweise berücksichtigt	Grundsätzlich gilt die Erhöhung von Sicherheit und Barrierefreiheit für Straßenbahn- als auch Bushaltestellen. Der Textteil wird in diesem Sinne präzisiert. Der prophylaktische Umbau von Straßenbahnhaltestellen zur barrierefreien Nutzung durch Linienbusse, an denen planmäßig keine Busse halten, ist jedoch finanziell nicht tragbar und somit nicht zu empfehlen.
3.17	S. 57 / 6.4.5 Abb. 12 (Ö-03.2)	(F) Ausbau Barrierefreiheit für folgende Haltestellen aufnehmen: Plauen, Lessingschule, Rähnisch-Schrödel-, Stöckigter Str. (alle Prio 5), und Klinikum (Eingang) (Prio 3)	Wird teilweise berücksichtigt	Ö-03 wird um die Teilmaßnahme Ö-03.3 zur Herstellung von Sicherheit und Barrierefreiheit an allen weiteren Haltestellen ergänzt. Die Priorisierung hängt vom Nahverkehrsplan sowie der Aufstellung des Katasters aus Maßnahme Ö-04 ab.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
3.18	S. 58 / 6.4.5 (Ö-03)	(E) „Insbesondere die Haltestellen des Regionalverkehrs können kurz- bis mittelfristig vrs. nicht in allen Belangen hinreichend ausgebaut werden.“ – Dies stellt ein Ungleichgewicht und eine inakzeptable Bevorzugung des stadteigenen Unternehmens dar. An vielen Regionalverkehrshaltestellen verkehren mehrere Linien mit einem gleichen Angebot wie die Busse der PSB!	Wird berücksichtigt	Das grundsätzliche Bestreben, sämtliche Haltestellen und deren Zugänge (Stadt- und Regionalverkehr gleichermaßen) barrierefrei auszurüsten, besteht ohne Einschränkung. Der ggf. missverständliche Satz wird überarbeitet. Verweise auf den Nahverkehrsplan sowie Maßnahme Ö-04 werden ergänzt.
3.19	S. 58 / 6.4.5 Abb. 12 (Ö-04)	(F) stadtwieites Kataster zum Ausbauzustand von Haltestellen wird dem VVV zur Verfügung gestellt	Wird teilweise berücksichtigt	Der gegenseitige Austausch mit dem VVV zu relevanten Informationen bzgl. des Haltestellenausbaus ist vorgesehen. Der allgemeine Hinweis zum Austausch mit relevanten Trägern wird hinzugefügt.
3.20	S. 59 / 6.4.5 (Ö-05)	(F) Die Zusammenlegung ist in Einzelfallbetrachtung mit dem ZVV abzustimmen.	Wird berücksichtigt	Akteur ZVV wird ergänzt.
3.21	Abb. 12 (Ö-05.1)	(E) Die Zusammenlegung ist nach den derzeitigen Gegebenheiten nicht sinnvoll. Es müsste wenn dann der Straßenbahnsteig verlegt werden. Die Praktikabilität für den Regionalverkehr ist weiterhin zu gewährleisten und darf nicht zu Kostensteigerungen beim ZVV führen.	Wird nicht berücksichtigt	Die genaue Ausführung ist nicht Bestandteil des VEP. Der Hinweis wird weitergeleitet.
3.22	S. 60 / 6.4.5 (Ö-06)	(E) Es sollten <u>alle</u> Linien des ÖPNV (nicht nur Stadtbusse) berücksichtigt werden. Dies wäre eine einseitige Betrachtung zugunsten des stadteigenen VUs.	Wird teilweise berücksichtigt	Die ÖPNV-Bevorrechtigung wird generell vollumfänglich angestrebt. Der Textteil wird allgemeiner formuliert. Die Bevorrechtigung kann jedoch aufgrund notwendiger technischer sowie infrastruktureller Voraussetzungen nicht für jeden Einzelfall gewährleistet werden.
3.23	S. 71 / 6.6.2 (F-01)	(F) ZVV ist Aufgabenträger Schülerbeförderung, die Verkehrssicherheit von Schulwegen ist mit dem ZVV abzustimmen und auszuwerten.	Wird berücksichtigt	Akteur ZVV wird ergänzt.
3.24	S. 71 / 6.6.3 (F-02)	(A) PL, Linde mit durchgehenden Gehweg oder adäquater Lösung ergänzen.	Wird berücksichtigt	Wird als Teilmaßnahme F-02.17 ergänzt.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
3.25	S. 86/87 / 7.4.	(E) Der ZVV unterstützt die Leistungen der PSB mittels allgemeiner Vorschrift. Eine vertragliche Zusicherung bedingt einen Verkehrsvertrag, der mit dem ZVV nicht besteht. Der ZVV kann aufgrund der Verwendung von Regionalisierungsmitteln der PSB keine über den Status Quo hinausgehenden Mittel zur Verfügung stellen. Es ist daher zuerst an der PSB bzw. der Stadt Plauen, für zusätzliche Einnahmen bzw. Kostenreduzierungen zu sorgen. Gleiches gilt für die allgemeine Aussage, dass der ZVV sich beim Freistaat Sachsen für eine verbesserte Finanzausstattung des Plauener Stadtverkehrs einsetzen will.	Wird zur Kenntnis genommen	-
3.26	generelle Anmerkungen	(F) Haltestellen barrierefrei planen nicht nur TRAM und PSB-Bus Haltestellen, Prio-Liste des NVP beachten. Einzelne Haltestellen und deren Umsetzung sind mit dem ZVV abzusprechen.	Wird teilweise berücksichtigt	Die kurzfristig bedachten Haltestellen (Ö-03) werden z.T. auch durch den Regionalverkehr bedient, die Liste zur Haltestellenpriorisierung des NVP (Anlage 7) wird beachtet. Im Textteil werden ergänzt bzw. erwähnt: - Akteur ZVV, - sukzessive Herrichtung der Barrierefreiheit auch in den Ortsteilen, - Bedarfsliste des Nahverkehrsplans.
<b>4</b>	<b>SB Wirtschaftsförderung (30.06.2022, ohne in der Fassung vom 22.06.2022 bereits enthaltene redaktionelle Korrekturen)</b>			
4.01	Allgemeine Hinweise	(H) Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (Stufen II und III – Maßnahmen und Handlungskonzept) ist von großer städtischer Bedeutung. Ein verträgliches Mit- und Nebeneinander aller Verkehrsträger sowie die Stärkung des ansässigen Einzelhandels sowie Gastronomie etc. sind genauso bedeutend wie eine optimale Anbindung der Misch-, Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Plauen. Verkehr und Mobilität sind Voraussetzung für eine vitale Innenstadt insbesondere verbunden mit einem attraktiven ÖPNV Angebot.	Wird zur Kenntnis genommen	-
4.02	Anbindung von Wirtschaft und Gewerbe	(H) Insbesondere muss die überregionale Anbindung der Stadt durch den Erhalt und Ausbau der wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen gesichert werden. So kann sicherlich durch den dreistreifigen Ausbau der B92 – Trockentalstraße die verkehrliche Leistungsfähigkeit bessert werden. Auch der vierstreifige Ausbau der B173 zwischen der A 72 (Anschlussstelle Plauen-Ost) und Plauen bietet eine bessere Anbindung der Stadt an die Bundesautobahn sowie an die	Wird bereits berücksichtigt	Die genannten Maßnahmen sind abseits des VEP bereits in Planung oder im VEP enthalten. Kein Anpassungsbedarf.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		Industrie- und Gewerbegebiete Plauen-Neuensalz-Nord und Süd. Ebenso der Ausbau der B 92 zur A 72 und der Anschlussstelle Plauen-Süd. Grundlegend werden alle Verbesserungen für Unternehmen an eine leistungsfähige Anbindung an das Straßennetz begrüßt.		
4.03	<i>Carsharing</i>	(H) Auch das Thema Carsharing in Plauen ist ausdrücklich zu begrüßen und bietet eine weitere alternative Fortbewegungsmöglichkeit zum eigenem Auto, ÖPNV und anderen.	Wird zur Kenntnis genommen	-
4.04	<i>Ausbau des ÖPNV</i>	(A) Ergänzend sollte auch der Ausbau des ÖPNV in die Industrie- und Gewerbegebiete, vor allem durch eine bessere Anbindung, weiterhin regelmäßig geprüft werden. Dies wurde in der Vergangenheit schon mehrfach gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Vogtland und der Stadt Plauen durchgeführt.	Wird bereits berücksichtigt	Die regelmäßige Prüfung ist Bestandteil der turnusmäßigen Fortschreibung des Vogtlandnetzes sowie des Nahverkehrsplans. Der Ausbau neuer Gebiete wird im Realisierungskonzept (Unterkapitel 7.3 – Mobilitätsverträgliche Stadtentwicklungsplanung) bereits der Anregung entsprechend bedacht.
4.05	<i>Attraktivität</i>	(H) Insgesamt darf es zu keiner Verringerung der Attraktivität und zu einer Schwächung der Innenstadt, des Einzelhandels und der Gastronomie kommen. Auch die sehr gute und zügige Erreichbarkeit von Gewerbestandorten sowie der Industrie- und Gewerbegebiete muss weiter gewährleistet sein oder sollte ggf. z.B. durch den Ausbau der Bundesstraßen zur Bundesautobahn A 72 noch verbessert werden.	Wird bereits berücksichtigt	Die Gewährleistung der Anbindungsqualität wird im VEP bereits beachtet. Kein Anpassungsbedarf.
<b>5</b>	<b>Vogtlandkreis - Landratsamt, Bauordnungsamt (14.07.2022, ohne in der Fassung vom 22.06.2022 bereits enthaltene redaktionelle Korrekturen)</b>			
5.01 a)	<i>Bauplanung (European Energy Award)</i>	(H) Die Stadt Plauen nimmt seit dem Jahr 2008 am Programm des europäischen Zertifizierungs- und Qualitätsmanagementsystems European Energy Award (eea) teil. Im Prozess des eea werden verschiedene Handlungsfelder definiert und bearbeitet, so auch das Thema „Mobilität, z.B. Stärkung des Rad- und Fußverkehrs und öffentlicher Verkehrsmittel“.  Leider findet sich dieses Zertifizierungs- und Qualitätsmanagementsystem an keiner Stelle in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für Plauen Erwähnung. Dies wäre besonders wünschenswert, können doch gerade in diesem Sektor noch zahlreiche Handlungsfelder und konkrete Projektansätze in und für Plauen aktiviert werden.	Wird berücksichtigt	In Kapitel 4.3 (Entwicklungsszenarien) wird ein Hinweis auf die Teilnahme am eea und die Kompatibilität des Szenarios „Stärkung Umweltverbund“ eingefügt.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
5.01 b)	Bauplanung (Entwicklungs- szenarien)	(H) Der eea-Ansatz ruft neben den beiden Entwicklungsszenarien „Weiter wie bisher 2035“ und „Förderung Umweltverbund 2035“ fast schon nach einem dritten Szenario „Umweltverbund + 2035“, worin die politisch gewollte Fokussierung auf ambitionierte, nachhaltige Energie- und Klimaschutzziele gezielt und vertieft herausgearbeitet werden sollten. Ein Szenario „Weiter wie bisher“ sollte allein die Teilnahme am eea ausschließen.	Wird berücksichtigt	Siehe fachtechnische Stellungnahme zu 5.01 a).
5.01 c)	Bauplanung (Maßnahmen- Priorisierung)	(H) Ebenso sollten dabei in der Maßnahmeplanung die energie- und klimaschonenen Vorhaben priorisiert werden.	Wird bereits teilweise beachtet	In der Maßnahmenbewertung nach Hauptzielen des VEP Plauen finden nachhaltige Mobilitätsoptionen bereits Beachtung.
5.01 d)	Bauplanung (Abbildung 9.3)	(R) Die Abbildung 9.3 führt in der Legende die Maßnahme 1 „Kreisverkehr Martin-Luther- Straße/Reißiger Straße/Lessingstraße“ an, welche auf Grund des Kartenausschnitts nicht abgebildet ist.	Wird berücksichtigt	Die Maßnahme ist im Kartenausschnitt enthalten und wird bereits beziffert. Zusätzlich erfolgt eine farbliche Markierung.
5.02	Denkmalschutz	(H) Für Belange des Denkmalschutzes ist Denkmalschutzbehörde der Stadt Plauen zuständig.	Wird zur Kenntnis genommen	-
5.03	Forstwirtschaft	(H) Nach Prüfung der Unterlagen wird festgestellt, dass keine Betroffenheit vorliegt.	Wird zur Kenntnis genommen	-
5.04	Naturschutz	(H) Aus den geplanten Maßnahmen ergeben sich derzeit keine uns bekannten grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich naturschutzrechtlicher Ausschlusskriterien. Dennoch kommt es zumindest in Teilabschnitten zu Eingriffen in den Naturhaushalt, die dann entsprechend der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 14 ff BNatSchG i. V. m. § 9 ff SächsNatSchG zu gewährleisten sind.	Wird zur Kenntnis genommen	Hinweis wird weitergeleitet.
5.05	Abfallrecht/ Bodenschutz	(H) Es bestehen derzeit keine bodenschutz-/abfallrechtlichen Bedenken, die zum Ausschluss der einzelnen Maßnahmen führen könnten. Dennoch ist bei der Umsetzung von Maßnahmen, die einen Eingriff in den Untergrund vorsehen, besonders auf eventuell auftretende Schadstoffkontaminationen zu achten (z. B. in der Asphaltierung, in der Aufschüttung, im gewachsenen Boden, im Grundwasser).	Wird zur Kenntnis genommen	Hinweis wird weitergeleitet.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
5.06	Wasserwirtschaft/ Wasserrecht	(H) Wasserrechtlich ist zu beachten, dass in festgesetzten Überschwemmungsgebieten keine Maßnahmen zu erfolgen haben. Der Gewässerrandstreifen ist nach § 24 SächsWG an Gewässern ein- zuhalten. Maßnahmen am, im, unter und über dem Gewässer bedürfen einzelverfahrensrechtlich einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 26 SächsWG i. V. m. mit § 36 WHG in Abhängigkeit von der durchzuführenden Maßnahme.	Wird zur Kenntnis genommen	Hinweis wird weitergeleitet.
5.07 a)	Immissionsschutz (§ 41 BImSchG)	(H) Im Rahmen aller geplanten optimierenden Entwicklungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen sind die Anforderungen gemäß § 41 BImSchG zu beachten. Ausreichende Abstände von Parkflächen (ruhender Verkehr) zur Wohnbebauung sind zu realisieren.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Ausführungsplanung ist nicht Gegenstand des VEP. Der Hinweis wird weitergeleitet.
5.07 b)	Immissionsschutz (Forcierung Radverkehr)	(H) Innerstädtische Radwegverkehrskonzepte können zur Lärmentlastung beitragen und sollten zukünftig vorrangig forciert und grundhaft weiterentwickelt werden.	Wird bereits berücksichtigt	Die Vorteile des Radverkehrs finden Erwähnung, dessen Weiterentwicklung ist in den Maßnahmen R-01 bis R-04 grundsätzlich enthalten.
5.08 a)	Kreisstraßenbau (Ausbau B 173)	(H) Bezugnehmend auf den Verkehrsentwicklungsplan Punkt 7.4 FINANZIERUNG - Rad- Fußverkehr, ist aufgefallen, dass auf die Maßnahme „vierstreifiger Ausbau der Bundesstraße B 173 zwischen Plauen und der A72 (Plauen-Ost)" nicht näher eingegangen wird, obwohl die Stadt Plauen mit einer Kostenbeteiligung von ca. 1.4 Mio. € involviert ist und ein deutlicher Eingriff in die Verkehrslenkung für Kfz, Radfahrer und Fußgänger vorliegt.	Wird bereits berücksichtigt	Der Ausbau der B 173 zwischen Elster Park und A 72 wird im Prognose-Nullfall vorausgesetzt. Die Maßnahme steht unabhängig vom VEP nicht zur Disposition und ist somit nicht Bestandteil der im Rahmen des VEP zu finanzierenden Maßnahmen.
5.08 b)	Kreisstraßenbau (6.2, Querschnitt-Grafiken)	(H) Die Darstellungen der Querschnitte unter Punkt 6.2 mit den vorgesehenen Radverkehrsanlagen entspricht nicht den Regelwerken ERA2010 und RAST2006 (Fehlen des Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn/ Längsparkstreifen, etc.). Es ist zwar nur als „Vorschlag eines Querschnittes" deklariert, könnte jedoch im Nachgang zu Irritationen führen.	Wird berücksichtigt	In Maßnahme S-05 sind Sicherheitstrennstreifen dargestellt, in Maßnahme S-07 keine erforderlich (keine Radverkehrsanlagen, da Tempo 30-Zone). Es wird deshalb davon ausgegangen, dass Maßnahme S-10 gemeint ist. Die Beispielgrafik wird unter Beachtung der Richtlinien sowie Einbauten im Seitenraum (Fahrtrichtung Norden, bergab) angepasst.
5.09	Verkehrslenkung und -sicherung	(H) Für verkehrsrechtliche Belange ist die Verkehrsbehörde der Stadt Plauen zuständig.	Wird zur Kenntnis genommen	-

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
5.10	<i>Brand- und Katastrophenschutz</i>	(H) Für Belange des Brandschutzes ist die Brandschutzbehörde der Stadt Plauen zuständig.	Wird zur Kenntnis genommen	-
5.11	<i>Hygiene</i>	(H) Nach erfolgter Prüfung der Unterlagen wird festgestellt, dass keine Betroffenheit vorliegt.	Wird zur Kenntnis genommen	-
<b>6</b>	<b>SB Energie- und Klimaschutz (26.07.2022, ohne in der Fassung vom 22.06.2022 bereits enthaltene redaktionelle Korrekturen)</b>			
6.01	<i>Fußgängerzone Bahnhofstraße</i>	<p>(H) Sehr interessant finde ich die Untersuchungen zur Bahnhofstraße unter Punkt 5.3. Insbesondere die Erkenntnis, dass kaum weitere Stellplätze in der Nähe der Einzelhandelsstandorte an der Bahnhofstraße geschaffen werden können, zeigt, dass eine Verbesserung für den Einzelhandel durch eine Befahrung der Bahnhofstraße nicht zwingend gegeben ist – vor allem im Verhältnis zum notwendigen baulichen und finanziellen Aufwand für die Anpassung der Straßen und Kreuzungen. Im Gegenteil senkt die Befahrung das Sicherheitsgefühl und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger enorm, was zu einer niedrigeren Attraktivität des Arealen führen kann und daher sowohl aus verkehrstechnischer als auch ökonomischer Sicht eher nicht als geeignete Maßnahme erscheint.</p> <p>Die Maßnahme 6.2.7 Fußgängerzone „Bahnhofstraße Erlebenswert“ kann daher nur befürwortet werden. Aus Klimaschutzsicht ist eine Beibehaltung von Fußgängerzonen sowie deren gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV eine wichtige Maßnahme, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die Erreichbarkeit durch den ÖPNV ist an der Bahnhofstraße gegeben. Eine verstärkte Entsiegelung, Begrünung sowie die Schaffung überdachter Bereiche wirken zudem im Rahmen der Klimaanpassung der städtischen Hitzeentwicklung entgegen und erhöhen die Aufenthaltsqualität.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	-
6.02		(A) Zur Maßnahme 6.3.6 Ruhender Kfz-Verkehr: Im Rahmen der Evaluierung von Parkhaus-Auslastungen in der Altstadt könnte geprüft werden, ob ggf. freie Kapazitäten für anderweitige Nutzungen zur Verfügung gestellt werden können. Denkbar wäre die Einrichtung von Carsharing-Parkplätzen, die Ausrüstung weiterer Stellflächen mit E-Ladesäulen oder der Einbau von Radabstellanlagen, sodass ein Teil des Parkhauses als Fahrradparkhaus genutzt werden kann (z.B. Erdgeschoss Stadtgalerie-Parkhaus, kurze Wege vom Eingang zum Stellplatz, ggf. Anpassung des Zugangssystems).	Wird zur Kenntnis genommen	Dies betrifft das Parkraumkonzept. Der Hinweis wird für die Überarbeitung des Parkraumkonzeptes (siehe Maßnahme K-09) weitergeleitet.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
6.03		(H) Insgesamt ist die Fokussierung auf den Umweltverbund im VEP aus Klimaschutzsicht sehr zu begrüßen. Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, dessen Treibhausgasemissionen in den letzten Jahren sowohl in Deutschland allgemein als auch in Plauen speziell nicht gesunken, sondern angestiegen sind und erfordert daher besondere Priorität. Insbesondere der Motorisierte Individualverkehr sowie der Straßengüterverkehr haben zu dieser Steigerung beigetragen. Der Schienenverkehr sowie der ÖPNV haben ihre Emissionen hingegen leicht senken können und damit einem weiteren Anstieg der Emissionen entgegengewirkt (siehe Ausschnitt aus unserer städtischen Treibhausgasbilanz im Anhang). Die Verkehrswende trägt einen großen Teil zum Gelingen der gesamten Energiewende bei und sollte daher von städtischer Seite entsprechend ihres hohen Stellenwerts behandelt und gefördert werden.	Wird zur Kenntnis genommen	-

### Teil B – Beteiligung zur öffentlichen Auslegung

1	Bürger/ Bürgerin (13.07.2022, online-Beteiligung)			
1.01	<i>Besondere Förderung des Radverkehrs</i>	<p>(H) Ich fahre jeden Tag zur Arbeit mit dem Rad und zum Kindergarten mit dem Radanhänger. Wir sind täglich per Rad unterwegs. Leider ist Plauen eine reine Katastrophe. Es gibt so gut wie keine Radwege auf den normalen Straßen. Was bringt mir eine Elsterradweg, wenn ich von Haselbrunn über Preißelpöhl in die Stadt muss? Was bringen mir breite Fußwege, wenn ich als Erwachsener einfach per Gesetz auf der Straße zu fahren habe?</p> <p>Ich fahre täglich Rad aus Überzeugung und nicht, weil die Stadt Plauen es mir schmackhaft macht, sondern trotz der Verkehrssituation in Plauen. Es gibt keine Radwege für die täglichen Fahrten. Es gibt keine Radampeln, auch nicht an neu gebauten Kreuzungen. Es gibt keine Fahrradstraßen usw. Sicherlich ist Plauen nicht Leipzig oder Dresden. Klar. Aber breite Einbahnstraßen, wie die Streßemannstraße, könnte man schon für den Radverkehr in beiden Richtungen öffnen. Oder breite Straßen, zweispurig, wie die Martin-Luther Str, könnte man schon einen breiten Radstreifen anbringen.</p> <p>Probieren Sie doch mal von der Stadtverwaltung per Rad ihre täglichen Wege zu absolvieren. So merken Sie recht schnell, was ich meine.</p> <p>Ein anderes Beispiel. Ich komme mit dem Zug am Oberen Bahnhof in Plauen an. Und nehme den ausgeschriebenen Radweg in die Stadt. Da tate ich erstmal die Treppe runter in die Unterführung ?? und dann muss ich mich Fußgängern auf dem nicht wirklich geteilten Fußweg unterordnen um dann den Radweg</p>	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Die Anpassung des Radroutennetzes sowie dessen Infrastruktur inkl. zahlreicher konkreter Anregungen ist in den Maßnahmen R-01 und R-02 bereits enthalten. Der Hinweis wird weitergeleitet.



## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>komplett zu verlieren und es irgendwie auf die Straße über die Friedensbrücke zu schaffen. Echt jetzt? Das ist ihr ausgeschriebener Radweg!</p> <p>Bitte denken Sie zudem an unsere Jugend. Sie wollen Radfahren. Sie fahren Rad. Und die aktuellen Bedingungen zwingen sie sich nicht immer an den StVGO zu halten oder gefährliche Situationen für alle Beteiligten zu bauen. Bitte, bitte fangen Sie an Radwege farblich deutlich abzutrennen, besonders auf den doppelspurigen Straßen.</p> <p>Bitte, bitte öffnet die breiten Einbahnstraßen für den Radverkehr und schaut, dass bei neugebauten Kreuzungen, die Radfahrer mitgedacht werden, bspw. könnten wir ja ganz vorne direkt bei der Ampel einen Kasten bekommen, indem wir warten bis es grün wird und so vor den Autos losfahren. Für alle sichtbar und für uns sicher.</p> <p>Schaut doch einfach in die anderen Städte von Sachsen. Die machen das doch alle mal besser als Plauen. Ja, Plauen ist bergig, aber mit E-Bikes kommen nun mehr Räder auf die Straße, besonders bei den Spritpreisen. Schaut, dass wir keine toten Rentner auf Ihren E-Bikes haben :)</p>		
<b>2</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (13.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
2.01	<i>Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs</i>	<p>(H) Guten Tag,</p> <p>Die Situation für Fahrradfahrer*innen muss drastisch verändert werden. Es gibt so gut wie keine Fahrradwege und wenn doch dann sind diese von Hindernissen übersät oder enden an Kreuzungen mit extrem hohen Bordstein. Fahrradfahren in Plauen macht keinen Spaß und ist sehr gefährlich.</p> <p>Es Bedarf sicherer Fahrradwege, die mehrere Ziele verbinden.</p> <p>Bordsteine müssen angepasst werden, Wege verbessert und die Sicherheit erhöht werden.</p>	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Die Anpassung des Radroutennetzes sowie dessen Infrastruktur inkl. zahlreicher konkreter Anregungen ist in den Maßnahmen R-01 und R-02 bereits enthalten. Der Hinweis wird weitergeleitet.
<b>3</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (13.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
3.01	<i>ÖPNV-Anbindung Ober- und Unterlosa</i>	<p>(A) Die Anbindung der Stadtteile Unterlosa und Oberlosa mittels Stadtbussen und einer attraktiven Taktung auch an Wochenenden und in den Abendstunden.</p>	Wird bereits berücksichtigt	Das Vogtlandnetz 2019+ sieht eine Taktbuslinie von Plauen Reusa über Oberlosa und Unterlosa nach Plauen Südvorstadt vor. Diese kann die Verbindung zwischen den Stadtteilen und in die Kernstadt weiter verbessern. Die Verbindung wird im NVP von 2020

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
				aufgegriffen und weiterverfolgt. Durch die Unterstreichung der bereits vorliegenden Dokumente wird die Anregung bereits berücksichtigt.
3.02	<i>Bettelweg-Brücke über die B 92</i>	(F) Die Querung der B92 von Oberlosa nach Unterlosa muss bleiben !!!!	Wird bereits berücksichtigt	Im Sinne der Nahmobilität sollte die Brücke im Verlauf des Bettelweges weiterhin erhalten bleiben – ein Rückbau ist gemäß VEP auch nicht vorgesehen. Der Hinweis wird weitergeleitet.
<b>4</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (13.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
4.01	<i>Verkehrssicherheit Radverkehr</i>	(A) Es wäre toll, wenn die Stadt den Bau von Verkehrssicheren Radwegen vorantreibt. Momentan ist es sowohl für Rad- als auch für Autofahrer extrem gefährlich. Großstädte wie Leipzig könnten als Vorbild dienen.	Wird bereits berücksichtigt	Die Anpassung der Radinfrastruktur inkl. zahlreicher konkreter Anregungen ist in den Maßnahmen R-01 und R-02 bereits enthalten.
4.02	<i>Straßenbegleitgrün</i>	(A) Außerdem sollte bei Straßenrenovierungen darauf geachtet werden, dass man Bäume entlang der Straßen pflanzt. Diese sorgen dafür, dass sich die Luft weniger aufheizt, was in den kommenden Jahrzehnten durch den Klimawandel ein großes Problem werden wird.	Wird bereits berücksichtigt	Geeignetes Straßenbegleitgrün ist im Sinne des Stadtklimas sinnvoll. Ein entsprechender Hinweis ist bereits in den vom Stadtrat beschlossenen VEP-Zielen enthalten. Die Anregung wird zusätzlich weitergeleitet.
4.03	<i>Erhalt der Plauener Straßenbahn</i>	(F) Die Straßenbahn sollte unter allen Umständen erhalten, ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. Wir haben eine funktionierende Infrastruktur, diese sollte man nutzen. Eine Erweiterung in Richtung Neundorf und bis zum Plauen-Park in Kauschwitz sollte hohe Priorität haben. Ohne die Straßenbahn wäre Plauen nicht mehr Plauen.	Wird teilweise berücksichtigt	Der Erhalt der Straßenbahn wird zum besseren Verständnis der Maßnahme Ö-01 zusätzlich als Teilmaßnahme integriert. Die Verlängerung der Straßenbahn nach Neundorf ist in Maßnahme Ö-02 bereits enthalten. Eine Verlängerung nach Kauschwitz ist aktuell nicht wirtschaftlich.
4.04	<i>LSA-Koordinierung</i>	(A) Die Ampelphasen in der gesamten Stadt sollten zukünftig miteinander abgestimmt werden, um einen besseren Verkehrsfluss zu erzeugen. Man könnte an Ampeln auch eine Anzeige anbringen, auf der die Zeit bis zur nächsten Rot- bzw. Grünphase abläuft. Digitale Verkehrsleitsysteme könnten die Geschwindigkeit, je nach Verkehrsaufkommen, zusätzlich regulieren.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Entlang bedeutender Bundesstraßen-Abschnitte bestehen bereits koordinierte Strecken. Eine flächige Koordinierung stößt an technische Grenzen. Zeitanzeigen sind an LSA mit ÖPNV-Bevorrechtigung aufgrund des „Springens“ der Zeitanzeige

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
				bei sich nähernden ÖPNV-Fahrzeugen nicht sinnvoll (Akzeptanzproblem).
4.05	<i>Knotenpunkt Martin-Luther-Straße/ Jößnitzer Straße</i>	(F) Der Bereich Martin-Luther-Straße, August-Bebel-Straße, Jößnitzer Straße muss dringend neu geplant werden. Besonders zu Stoßzeiten herrscht dort pures Chaos, weil Auto- und LKW-Fahrer die Kreuzungsbereiche blockieren. Eine zusätzliche Ampel an der Kreuzung Martin-Luther-Straße / Jößnitzer Straße könnte Abhilfe schaffen.	Wird bereits berücksichtigt	Der Knotenpunkt wird in Maßnahme K-04 bereits bedacht. Zur Umgestaltung sind im Nachgang des VEP weitere Untersuchungen erforderlich.
4.06	<i>Attraktivierung der Fußgängerzone Bahnhofstraße</i>	(F) Die Fußgängerzone in der Bahnhofstraße muss beibehalten und attraktiver gestaltet werden. Straßenfeste, Pop-up Shops, Kunstausstellungen oder auch Grünflächen als Abgrenzung zu den Straßenbahnschienen könnten helfen.	Wird bereits berücksichtigt	Die Attraktivierung der Fußgängerzone Bahnhofstraße ist in Maßnahme S-06 enthalten. Der Hinweis wird in Bezug auf die genannten zeitlich begrenzten Veranstaltungen weitergeleitet.
4.07	<i>Radinfrastruktur Kleinfriesener Straße</i>	(F) Die Kleinfriesener Straße in Reusa sollte grundlegend neu gebaut und mit einem ordentlichen Radfahrstreifen ergänzt werden.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Eine Radroute sowie geeignete Radinfrastruktur entlang der Kleinfriesener Straße wird in Maßnahme R-02 bereits empfohlen. Die Forderung wird zur Abwägung im Radverkehrskonzept weitergeleitet.
4-08	<i>Entwicklungspotential I Plauens</i>	(H) Insgesamt gibt es in Plauen sehr viel Potential, das genutzt werden sollte. Die Stadt hat sich in den letzten 10 Jahren sehr gut entwickelt und darauf muss aufgebaut werden, damit wir in 10-15 Jahren noch immer gern hier leben.	Wird zur Kenntnis genommen	-
<b>5</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (13.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
5.01	<i>Unfallhäufungen Knotenpunkt B 173/ Falkensteiner Straße</i>	(F) Ich finde es extrem notwendig, einen Unfallschwerpunkt zu entschärfen, nämlich an der B 173 Richtung A 72 und Abzweig Richtung Bauhaus bzw. vom Bauhaus auf die B 173 Richtung Stadtzentrum.	Wird bereits berücksichtigt	Die Entschärfung des Unfallschwerpunktes ist bereits im Rahmen des Ausbaus der B 173 (vgl. Kapitel 5.2 zum Prognose-Nullfall) enthalten.
<b>6</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (14.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
6.01	<i>Zielszenario „Förderung Umweltverbund“</i>	(H) Auf Grund der leider nicht mehr zu leugnenden Tatsachen, dass sich das Weltklima beständig zum Negativen ändert, ist die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2035 für die Stadt Plauen absolut richtig und notwendig.  Mit dem letzten Satz des VEP... " Mit dem daraus entwickelten Ziel-Szenario „Förderung Umweltverbund“ verfolgt die Stadt den zentralen Ansatz die	Wird zur Kenntnis genommen	-

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>Verkehrsmittelwahl stärker zum ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu verlagern" ist die Wichtigkeit und Bedeutung dessen genannt.</p> <p>Dem stimme ich zu und möchte ein paar Anregungen geben, die dem gefassten Ziel näherkommen.</p>		
6.02	<i>Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur</i>	<p>(A) 1. Forcierter Ausbau vorhandener- und Schaffung neuer Rad- und Fußwege Die bereits bestehenden gemeinsamen Rad- und Fußwege sollte man mit Symbolen auf den jeweiligen Wegen für Radfahrer und Fußgänger versehen, und das nicht nur am Anfang und Ende des Rad/Fußweges. Bei gemeinsamer Benutzung entsteht hohes Konfliktpotenzial unter den unterschiedlichen Nutzern. Das reicht von beleidigenden Sprüchen bis hin zu Unfällen mit teils drastischen Folgen.</p>	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Der Ausbau des Radnetzes inkl. zahlreicher konkreter Anregungen ist in den Maßnahmen R-01 sowie R-02 enthalten und wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes fortgesetzt. Die Erhöhung der Sicherheit wird dabei ebenfalls Beachtung finden.
6.03	<i>Radinfrastruktur bei beengten Platzverhältnissen</i>	<p>(A) 2. Kennzeichnung von Radwegen auf Straßen, wo kein Radwegebau möglich ist (Aufbringung von Markierungen) Auch hierbei spielt der Sicherheitsgedanke (Rad- und Autofahrern) eine wichtige Rolle, siehe Radwegmarkierung des Elsterradweges in der Gemeinde Möschwitz.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Siehe fachtechnische Stellungnahme zu Teil B, 6.02. Die Bestimmung konkreter Straßenabschnitte erfolgt im Rahmen des Radverkehrskonzeptes. Der Hinweis wird weitergeleitet.
6.04	<i>Flächenentsiegelung</i>	<p>(A) 3. Entsiegelung von Flächen und Schaffung von Rad- und Fußwegen, Grünflächen, begleitendes Grün Um der Überhitzung von Städten und Gemeinden entgegenzuwirken, wäre eine Entsiegelung von Flächen und der Bau von neuen Rad- und Fußwegen, Schaffung von Grünflächen und begleitendes Grün notwendig.</p>	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Die Begrenzung des Straßenraumes auf das erforderliche Maß ist in den VEP-Zielen enthalten und spiegelt sich u.a. in den synoptischen Maßnahmen sowie den Maßnahmen zum Kfz-Verkehr wider. Die Nutzung der gewonnenen Flächen ist von zahlreichen Faktoren abhängig und nicht in allen Fällen durch den VEP festzulegen. Ein Hinweis auf geeignetes Straßenbegleitgrün ist bereits in den vom Stadtrat beschlossenen VEP-Zielen enthalten. Die Anregung wird zusätzlich weitergeleitet.
6.05	<i>Öffnung des Syrabachs</i>	<p>(A) Als ein Beispiel unterstütze ich die Absicht der Stadt Plauen, den Syrabach an der Melanchthonstraße zu öffnen. Mein Vorschlag wäre, angebunden an die teilweise Öffnung des Syrabaches, einen neuen Radwanderweg zu schaffen. Konkret von der Quelle der Syra bei Mehtheuer über Syrau, Syrau-Kauschwitzer Heide, Kauschwitz, Syratal, Friedensbrücke Dobenau/Melanchthonstraße bis zur Mündung selbiger in die</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anregung wird zur Abwägung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes sowie der weiteren betroffenen Konzeptionen weitergeleitet.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		Weiße Elster. Hierbei sind einige Teile bereits existent (Wanderweg von der ehemaligen Holzmühle durch das Syratal). Selbstverständlich sollte der Bau unter Beachtung naturschutzrechtlicher Gründe erfolgen (Anlegen von wassergebundenen Wegen/Decken etc).  Dies würde, neben der Klimadebatte, auch dem Tourismus in unserer Region neue Impulse verleihen, sowie dem Ziel der "Grünen Klammer" (vom Syratal bis in das Stadtgebiet von Plauen) ein Stück näherbringen.		
<b>7</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (17.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
7.01	<i>Ausbau der Trockentalstraße</i>	(H) Für große Projekte ist in diesem korrupten Saustall namens brd sowieso kein Geld vorhanden. Hinzu kommt der ideologische, abartige Ökobolschewismus, welcher eher die Natur schädigt. Vielleicht erleben es die Enkel noch, daß mal die Trockentalstraße ausgebaut wird und Plauen so etwas wie eine Umgehungsstraße bekommt. Aber eher gehört dieses Land wohl zur 3. Welt.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Der dreistreifige Ausbau der Trockentalstraße (Straßberger Straße bis Dittrichplatz) befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren und ist Bestandteil des Prognose-Nullfalls (vgl. Kapitel 5.2).  Eine zusätzliche Umgehungsstraße ist aufgrund der tendenziell gleichbleibenden bis örtlich abnehmenden Verkehrsmengen im Prognosezeitraum nicht erforderlich.
<b>8</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (18.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
8.01	<i>Attraktivierung des Radverkehrs</i>	(A) Sehr geehrte Damen und Herren, um den anteiligen Radverkehr attraktiver zu gestalten, ist eine Erhöhung der Radwege sinnvoll. Beispiel ist hier die Pausaer Str. welche für Radfahrer stadtein- und auswärts keine alternativen und sicheren Routen für den Radfahrer bildet!  Fahrradstreifen sollten bei der 5. größten Stadt im Freistaat keine Seltenheit sein!!!!	Wird bereits berücksichtigt	Die Attraktivierung des Radverkehrs ist in den Maßnahmen R-01 und R-02 enthalten und soll im Rahmen des Radverkehrskonzeptes umfangreich Beachtung finden. Die Pausaer Straße ist in den konkreten Anregungen der Maßnahme R-02 bereits enthalten.
8.02	<i>Gestaltung des Straßenraums</i>	(A) Weiter ist zu überlegen, urbanen Lebensraum zu gestalten: siehe Kant Gymnasium Leipzig. Hier wurde eine Nebenstraße für den Fußverkehr freigegeben.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Die Attraktivierung des Stadtraumes ist in den VEP-Zielen enthalten und in kommenden Konzepten der Stadt zu berücksichtigen. Der Hinweis wird weitergeleitet.
<b>9</b>	<b>Sozialverband VdK Sachsen e.V. (21.07.2022, online-Beteiligung)</b>			

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
9.01	<i>Barrierefreiheit</i>	<p>(F) Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Das Projekt "ÖPNV für Alle" beim Sozialverband VdK Sachsen e.V. setzt sich seit inzwischen über einem Jahrzehnt u.a. für Barrierefreiheit, Zugänglichkeit von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationen ein und ist in der Region Südwestsachsen im Rahmen mehrerer Arbeitsgruppen in ständigem Austausch mit Vertretern von Kommunen, Verkehrsunternehmen und nicht zuletzt auch mit Betroffenen wie Menschen mit Behinderungen und Senioren.</p> <p>Leider müssen wir in jüngster Zeit vermerkt feststellen, dass unter dem Deckmantel einer vermeintlichen Barrierefreiheit Baumaßnahmen und Fördermittelvergabe nicht den aktuellen Normen und Vorgaben entsprechen, weshalb wir wiederholt strikt auf die Einhaltung der DIN-Normen wie z.B.:</p> <p>DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum</p> <p>DIN 32984: 2011-10 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum</p> <p>DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung</p> <p>drängen und diese einfordern.</p> <p>Grundsätzlich gilt: Die Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen werden berührt. Auf der Grundlage der UN-Behindertenrechtskonvention (in Kraft in Deutschland seit 26.03.2009), des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) in der Fassung vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117), insbesondere §§ 4, 8 des Gesetzes zur Verbesserung der Integration von Menschen mit Behinderungen im Freistaat Sachsen (Sächsisches Integrationsgesetz – SächsIntegrG) vom 28.05.2004, zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 14. Juli 2005 (SächsGVBl. S. 167) insbesondere §§ 3, 4 der Sächsischen Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 2016 (SächsGVBl S. 186), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Dezember 2018 (SächsGVBl. S. 706) geändert worden ist, insbesondere zu beachten §§ 2 Abs. 9, 3 Abs. 3 und 50 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) sind die Träger öffentlicher Belange verpflichtet, den öffentlichen Raum barrierefrei zu gestalten.</p>	Wird teilweise berücksichtigt	<p>Die Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sowie an Haltestellen wird vollumfänglich unterstützt und ist grundsätzlich Bestandteil des VEP (siehe VEP-Ziele sowie Maßnahmen des VEP, wie bspw. Ö-03, F-04 und F-06).</p> <p>Die Einhaltung von DIN-Normen wird bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen generell vorausgesetzt – Ausführungsdetails können jedoch im Rahmen des VEP nicht beschrieben werden.</p> <p>Die Forderung wird weitergeleitet.</p>

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>Leider hat es ganz aktuell hier ganz aktuell einen traurigen Vorfall gegeben, den ich mir erlaube zur Kenntnisnahme anzuhängen. Zwei Bushaltestellen in Plauen-Chrieschwitz (Marie-Curie-Straße) wurden laut Veröffentlichung der "Freien Presse", Lokalausgabe Plauen vom 20.04.2022 "barrierefrei" gestaltet. Im Rahmen einer Vor-Ort-Begehung, unter anderem mit der Behindertenbeauftragten der Stadt Plauen, Frau Seeling, musste festgestellt werden dass mit Fördergeldern des Freistaates Sachsen von einem barrierefreien Ausbau keine Rede sein kann.</p> <p>Den entsprechenden Zeitungsartikel und das Begehungsprotokoll hänge ich dieser Stellungnahme an.</p> <p>Es wird daher abschließend gefordert, dass verbindlich eine Beteiligung der Vertreter von Menschen mit Behinderungen wie z.B. der Behindertenbeirat der Stadt Plauen bzw. die Behindertenbeauftragte der Stadt Plauen, sowie weitere Verbände und Vertreter der Träger öffentlicher Belange bereits bei der Planung mit eingebunden werden. Weiterhin sind zwingend die Vorgaben des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbundes Vogtland (VVV) einzuhalten und zu berücksichtigen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Michael Thriemer -- Sozialverband VdK Sachsen e. V. Projekt „ÖPNV für alle“ Elisenstraße 12, 09111 Chemnitz Telefon: 0371 334010 Fax: 0371 334033 E-Mail: oepnv-fuer-alle@vdk-sachsen.de Internet: www.vdk.de/sachsen Landesverbandsvorsitzender: Horst Wehner Amtsgericht Chemnitz, VR35 Das Projekt „ÖPNV für alle“ wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtags beschlossenen Haushaltes (2018-2022).</p>		
10	<b>Bürger/ Bürgerin (22.07.2022, online-Beteiligung)</b>			

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
10.1	<i>Anordnung von Fahrradstraßen</i>	(A) Die Hauptziele klingen schon sehr gut. Ich würde mir beim Blick in die Zukunft noch wünschen, dass Plauen den Mut zur Fahrradstraße an geeigneten Stellen aufbringt. Der Fahrradverkehr wird bei einer ordentlichen Infrastruktur in den nächsten Jahren sicher zunehmen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anregung wird zur Abwägung im Radverkehrskonzept weitergeleitet.
10.2	<i>Errichtung von Kreisverkehrsplätzen</i>	(A) An geeigneten Stellen sollten auch die Ampeln abgebaut werden und durch Kreisverkehre ersetzt werden.	Wird bereits berücksichtigt	Die beständige Prüfung zur Entbehrlichkeit von Lichtsignalanlagen (auch durch die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen) wird bereits durch die Stadtverwaltung wahrgenommen. Maßnahme K-07 sieht einen Kreisverkehr im Bereich Martin-Luther-Straße/ Lessingstraße vor. Die Überprüfung des Hauptverkehrsnetzes im Rahmen des VEP ergab vorerst keine weiteren Reduktionsmöglichkeiten.
<b>11</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (24.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
11.01	<i>Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr</i>	(A) Zu Punkt 3.3 Radfahren ist enorm wichtig im Sinne der Klimaschutzes und der nachhaltigen Mobilität, gerade bei steigenden Spritpreisen und mehr E-Bikes. Plauen ist sehr schlecht aufgestellt. Einbahnstraßen gehören in beide Richtungen zu befahren für Räder. Das sind wenige Schilder anzubringen. Fertig.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Die Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr ist in Maßnahme R-02 zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes enthalten. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist dabei auf die Machbarkeit gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV zu achten.
11.02	<i>Vorrang für nichtmotorisierten Verkehr an Kreisverkehrsplätzen</i>	(A) Kreisel sind mit Vorrang Fußgänger und Räder zu markieren. Warum sollte das Auto hier Vorfahrt haben? Da sind ebenso wenige Schilder anzubringen.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Fußgängerüberwege sind in Maßnahme K-07 über die Kreisverkehrszufahrten bereits vorgesehen (vgl. Textteil, Grafik 16). Für den bestehenden Kreisverkehr am Knotenpunkt Kaiserstraße/ Reißiger Straße wird eine Maßnahme zur Anordnung von Fußgängerüberwegen ergänzt.
11.03	<i>Trennung des Radverkehrs an mehrstreifigen Fahrbahnen</i>	(A) Bei breiten Straßen, bspw. mehrspurig, gehört ein radstreifen durchgezogen sichtbar abgetrennt. Kaum ein Auto überholt mich mit 1.5m Abstand. Das ist gefährlich.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Konkrete Vorgaben zur Fahrradinfrastruktur sind im Radverkehrskonzept zu treffen (siehe Maßnahme R-01). Mögliche



## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
				Einzelmaßnahmen des Konzeptes werden in Maßnahme R-02 benannt.
11.04	<i>Markierung von Fahrradschleusen an LSA-Knotenpunkten</i>	(A) Bei Ampeln ist vorne ein Kasten abzuzeichnen für Räder. So wird keiner übersehen und langsam losfahren tut eh jeder. Bitte schaut euch junge Städte an, Hof bspw. und seht wie radverkehr gut gehen kann. Danke.	Wird zur Kenntnis genommen	Über das Erfordernis von Fahrradschleusen an einzelnen Lichtsignalanlagen kann ggf. im Radverkehrskonzept eingegangen werden. Der Hinweis wird weitergeleitet.
<b>12</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (26.07.2022, E-Mail)</b>			
12.01	<i>Prognose-Planfall 1, Fußgängerzone Bahnhofstraße</i>	(E) In Tabelle 3: Abwägung der Varianten zur Entwicklung der Fußgängerzone Bahnhofstraße, Attraktivierung Fußgängerzone, wurde in der Zeile Konfliktpotential Fuß- vs. Radverkehr "keine" angegeben. Dem möchte ich widersprechen. Seit der Freigabe der Bahnhofstraße für den Radverkehr fahren viele Fahrradfahrer trotz der an den Enden der Fußgängerzone aufgestellten Hinweisschilder mit großer Geschwindigkeit die Bahnhofstraße herunter und gefährden dabei Fußgänger. Auch Elektrotretroller werden mit großer Geschwindigkeit durch die Fußgängerzone und auch auf den Bahnsteigen am Tunnel gefahren. Damit ist ein erhebliches Konfliktpotential zwischen Radfahrern und Fußgängern vorhanden!	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Gemeint ist hier das zusätzliche Konfliktpotential, welches im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 nicht entsteht. Generell besteht in für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen (sowie bspw. auf freigegebenen Gehwegen) stets zumindest ein geringes Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr. Für die Bahnhofstraße ist dies aus zwei Gründen zu tolerieren: - Bahnhofstraße ist eine wichtige Achse zwischen Stadtzentrum und Oberem Bahnhof - Erreichbarkeit der Geschäfte für Radverkehr
12.02	<i>Prognose-Planfall 3, Gewerbeerschließungsstraße Nord-Ost</i>	(A) Sofern diese Straße gebaut wird, schlage ich vor, dass diese ab der Jößnitzer Straße entlang der Klopstockstraße verläuft und in gerader Verlängerung der Klopstockstraße die Franken- Sachsen-Magistrale über- oder unterquert, wodurch weniger Straßenneubau erforderlich ist.	Wird bereits berücksichtigt	Der Trassenverlauf ist bereits über die Klopstockstraße vorgesehen.
12.03	<i>Maßnahmen S-02, S-03, S-04, S-05</i>	(E) Diese Baumaßnahmen sollten erst stattfinden, wenn ohnehin ein grundhafter Ausbau erforderlich ist, weil sich diese 5 hier genannten Straßen nach der Wende bereits grundhaft ausgebaut bzw. instandgesetzt wurden und sich gegenwärtig noch in einem sehr guten Zustand befinden.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Der Zeitrahmen der Maßnahmen richtet sich neben weiteren Faktoren auch an einer Einschätzung aus, wann ohnehin bauliche Maßnahmen notwendig werden.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
12.04	S-06, Fußgängerzone „Bahnhofstraße erlebenswert“	(A) Ich schlage vor, die Bahnhofstraße für den Radverkehr zu sperren. Die an den Eingängen zur Fußgängerzone im Gehwegbereich vorgeschlagenen Piktogramme sowie aufgestellte Hinweisschilder reichen nicht aus, um das Rasen mit Fahrrädern und Elektrorollern auf der Bahnhofstraße zu verhindern.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr bleibt im VEP mangels geeigneter und kurzfristig umsetzbarer Alternativen bestehen. Der weitere Umgang wird mit der Prüfung der Radrouten im Radverkehrskonzept (vgl. auch Maßnahme R-01) behandelt. Der Hinweis wird weitergeleitet.
12.05	Zu 6.3.2. Klassifizierung des Verkehrsnetzes S. 43 - 44	(A) Hier wird empfohlen, die Verlegung der E 49 nicht weiter zu verfolgen, weil der durchfahrende Schwerlastverkehr unter 10 % liegen soll. Es fahren sehr viele Autos die E 49 und nicht nur Schwerverkehr. Als in den 1990-er Jahren noch vor der Eröffnung des Schengenraumes der Grenzübergang unter Vollsperrung generalüberholt wurde, war in Plauen der Verkehr entlang der E 49 sehr deutlich geringer.  Was spricht eigentlich dagegen, die E 49 ab Cheb auf die B 303 umzuverlegen, welche dazu als Autobahn oder zumindest autobahnähnlich ausgebaut werden kann, und von direkt auf die A 9 aufzuleiten? Dies würde eine deutliche Entlastung aller heute an der E 49 zwischen Cheb und der Auffahrt Schleiz auf die A 9 liegenden Orte vom Verkehr bringen. Um Mautflüchtlingen auf der Fahrt zwischen Cheb und Schleiz die Nutzung der jetzigen E 49 Strecke als Abkürzung zu hindern, kann die Strecke zwischen Cheb und der Auffahrt Schleiz auf die A 9 für den Durchgangsverkehr von schweren Fahrzeugen mit mehr als 2,5 t (LKW und Busse) gesperrt werden. Solche Fahrzeuge dürfen dann nur noch in die gesperrte Strecke einfahren, wenn sie im gesperrten Bereich etwas ein- oder ausladen wollen oder planmäßig eine oder mehrere Bushaltestellen anfahren.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Die Verlegung der E 49 wird bereits seit langem durch den Freistaat Sachsen verfolgt, jedoch ohne Ergebnisse.  Der Anstieg des Verkehrs seit 1990 basiert (bezogen auf die E 49 in Plauen) auf der generellen Zunahme von (Ziel-)Verkehren (Pendler, Lieferverkehre, etc.) und nicht auf Zielverkehre, die nicht verlagert werden können und für die die vorgeschlagene Umwidmung von Straßen keine Relevanz hat.  Eine weitläufige Umfahrung über die B 303 durch den Freistaat Bayern hätte diesbezüglich keinen Effekt.  Seit 2012 besteht auch auf Bundesstraßen eine Mautpflicht für Lkw, weshalb genannte Ausweichverkehre keine Relevanz besitzen.  Aus den o.g. Gründen wird davon abgeraten, seitens der Stadt Plauen weitere personelle Ressourcen in die Verlegung der E 49 zu investieren.
12.06	Straßenbahngleise Wiesenstraße	(H) In dem Verkehrsentwicklungsplan ist die letzte in Plauen noch ausstehende große Komplexmaßnahme Wiesenstraße zwischen der Böhlerstraße und der Pfaffenfeldstraße nicht genannt. Die Straßenbahnschienen liegen hier ohne Schwellen im Dreck und auch die Gleisachsen stimmen nicht.	Wird nicht berücksichtigt	Der grundhafte (bestandsnahe) Ausbau einzelner Straßen ist nicht vordringlicher Bestandteil des VEP. Der Hinweis wird weitergeleitet.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
12.07	<i>Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Straßennetz</i>	(H) Auch gibt es keine Aussagen über die Beseitigung von für Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h ausgewiesenen Rennpisten innerhalb des Plauener Stadtgebietes. Die Dresdener Straße ist eine für 70 km/h ausgewiesene Rennpiste mit der Folge von erheblichen Lärmbelastigungen der Anwohner im hinteren Teil des Friesenweges im Sommerhalbjahr insbesondere durch Motorradfahrer auf der Dresdener Straße. Die Äußere Reichenbacher Straße ist eine für 60 km/h ausgewiesene Rennpiste, auf welcher nachts Autos mitunter mit ca. 100 km/h fahren. Wir brauchen keine Rennpisten in Plauen, so dass dann auch auf der Dresdener Straße und der Äußeren Reichenbacher Straße 50 km/h gelten.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Im Rahmen des Ausbaus der B 173 Dresdener Straße inkl. Anordnung zur Vorfahrtstraße und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h wurden Lärmschutzmaßnahmen ergriffen, die den geltenden gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Die Maßnahme verfolgt das Ziel, Kfz-Verkehre um städtebaulich sowie verkehrlich sensiblere Bereiche zu lenken. Der Hinweis auf häufige Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird weitergeleitet.
12.08	<i>Bordabsenkungen Äußere Reichenbacher Straße</i>	(H) Auf der Äußeren Reichenbacher Straße fehlen auf der stadtauswärtigen Seite zwischen der oberen Ausfahrt vom Parkplatz am Festplatz und der Einmündung der Dr.-Theodor-Brugsch- Straße in die Äußere Reichenbacher Straße an den dortigen Grundstückseinfahrten die Randsteinabsenkungen, so dass bei der Ein- und Ausfahrt mit den Reifen über einen hohen scharfkantigen Randstein aus Beton gefahren werden muss. Dabei sind Schädigungen an den Reifen möglich, welche mitunter optisch außen nicht sichtbar sind und sich u. U. erst deutlich später auf der Autobahn bei Geschwindigkeiten von 250 ... 300 km/h z. B. durch plötzliche unvorhersehbare Reifenplatzer bemerkbar machen können. --> Dabei Gefährdung auch anderer Verkehrsteilnehmer! Die fehlenden Absenkungen in den Randsteinen können leicht realisiert werden, zumal der Fußweg dort (noch) unbefestigt ist.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Gestaltung von Straßenborden auf einzelnen Abschnitten ist nicht direkter Bestandteil des VEP. Der Hinweis wird weitergeleitet.
12.09	<i>Zusätzliche Parkplatzzufahrt Neumarkt</i>	(A) Es fehlt eine direkte Straßenverbindung vom Parkplatz des Einkaufszentrums am Neumarkt an die Äußere Reichenbacher Straße, so dass auch der gesamte Besucherverkehr mit Autos zu diesem Einkaufszentrum zwangsläufig über die Anton-Kraus-Straße fährt und dabei auch der Fußweg, auf welchen vor allem die Anwohner an der Dr.-Theodor-Brugsch-Straße, Karl-Friedrich-Schinkel-Straße und Marie-Curie-Straße zur Straßenbahnhaltestelle Anton-Kraus- Straße laufen, mit vielen Autos gekreuzt wird. Offenbar unterschätzen die zuständigen Verkehrsplaner das Verkehrsaufkommen zu solchen Einkaufszentren erheblich und trotzdem gibt es von verschiedenen Seiten u. a. von der PSB Widerstand gegen eine direkte Anbindung des	Wird nicht berücksichtigt	Die vorhandenen zwei Zufahrten östlich und westlich des Parkplatzes sind grundsätzlich ausreichend. Kfz müssen den Fußverkehr gemäß StVO beim Befahren der Grundstückszufahrten generell beachten und ggf. Vorrang gewähren. Eine zusätzliche Anbindung des Parkplatzes an die Äußere Reichenbacher Straße würde die benannten wahrgenommenen Probleme lediglich verlagern sowie weitere Konfliktflächen beinhalten.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>Parkplatzes des zukünftigen REWE-Supermarktes an die Äußere Reichenbacher Straße!</p> <p>Jetzt kann diese direkte Anbindung an die Äußere Reichenbacher Straße noch realisiert werden, wenn der politische Wille für eine kurzfristige und unbürokratische Neuplanung, es geht hier um ca. 10 m neue Straße, dazu da ist. Siehe Anlage Bild 2.</p>		
12.10	<i>Umgestaltung Neustadtplatz</i>	(A) Zudem schlage ich eine Neugestaltung des Neustadtplatzes mit der Umverlegung von Straßen vor, weil hier im Zusammenhang mit der Öffnung der Syra ohnehin sehr umfangreiche Tiefbauarbeiten stattfinden werden und sinnvollerweise mit dem Neubau der Neuen Elsterbrücke realisiert werden könnte. Siehe Anlage Bild 1.	Wird nicht berücksichtigt	Die vorgeschlagene Änderung ist aus topografischen Gründen (insbesondere Verlauf und Höhenprofil der Kanäle von Mühlgraben und Syra) baulich nicht möglich. Im Falle der Zuschlagserteilung ist der Neustadtplatz außerdem als Standort für das neue Transformationszentrum vorgesehen.
12.11	<i>Knotenpunkt Chamissostraße/ Hammerstraße/ Dresdener Straße</i>	(F) Es müssen auch die letzten 200 m der Chamissostraße unmittelbar vor der Kreuzung mit der Hammer- und der Dresdener Straße noch umfassend ausgebaut und dabei begradigt werden. Der heutige sehr kurvige Streckenverlauf in diesem noch nicht ausgebauten Abschnitt verringert die Geschwindigkeit des Verkehrs, so dass wenn man mit dem Auto über die Chamissostraße auf diese Kreuzung zufährt und sich bei Grün kurz vor dem dort aufgestellten großen Wegweiser befindet, ist nicht gewährleistet, dass die Ampel noch in der aktuellen Grünphase erreicht werden kann.	Wird nicht berücksichtigt	Das Befahren der freien Strecke mit bis zu 50 km/h ist technisch problemlos möglich. An Knotenpunkten gilt stets erhöhte Aufmerksamkeit. Ein umfassender Umbau der Chamissostraße vor dem Knotenpunkt Hammerstraße ist nicht vorgesehen oder erforderlich. Eine Begradigung könnte u.U. Unfälle begünstigen (Sicherheit wird suggeriert, dadurch ggf. erhöhte Geschwindigkeiten zur Querung des KP bei „grün“ sowie ggf. Fahren bei Lichtzeichen „rot“ akzeptiert).
12.12	<i>Ausweitung der Tempo 20-Zone Schloßberg</i>	<p>(A) Zu einem Verkehrsentwicklungsplan gehört meines Erachtens auch die Überprüfung bestehender Vorfahrtsregelungen und deren Optimierung zur Verflüssigung des Verkehrs sowie die Überprüfung jeder Ampel auf ihre unbedingte Notwendigkeit und ob ein Verzicht auf Ampeln und die Markierung von Kreuzungen mit Zebrastreifen nicht die kostengünstigere und für die Verflüssigung des Verkehrs auch die elegantere Lösung sind.</p> <p>Stellvertretend möchte ich im Plauener Stadtgebiet 3 problematische Vorfahrtsregelungen nennen und Vorschläge für deren Veränderung unterbreiten:</p>	Wird nicht berücksichtigt	Die aktuelle Lösung wurde mit Beschlussvorlage 316/2016 vom Stadtrat der Stadt Plauen beschlossen und ist lt. AGVO die verkehrssicherste Lösung. Dies wird im Rahmen des VEP nicht überarbeitet.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		Kreuzung Stresemannstraße - Julius-Fucik-Straße: Heute gleichrangige Straßen, die Stresemannstraße aus Richtung Reichenbacher Straße hat hier vor der Kreuzung noch eine starke Steigung. Vorschlag: Stresemannstraße auf dieser Kreuzung als Vorfahrtsstraße ausweisen und die Tempo 20-Zone im weiteren Verlauf der Stresemannstraße in Richtung Bahnhofstraße unmittelbar bereits hinter dieser Kreuzung beginnen zu lassen. Heute beginnt die Tempo 20-Zone erst hinter der nächsten Kreuzung Stresemannstraße - Bergstraße.		
12.13	Vorfahrtregelung Alleestraße/ Krähenhügelstraße	(A) Kreuzung Alleestraße - Krähenhügelstraße: Heute gleichrangige Straßen und damit die Behinderung des Verkehrsflusses auf der Alleestraße aus Richtung Pausaer Straße in Richtung Kauflandgelände. Vorschlag: Die Alleestraße als Vorfahrtsstraße ausweisen und die Krähenhügelstraße der Alleestraße unterordnen.	Wird nicht berücksichtigt	Die Regelung rechts-vor-links dient indirekt auch der Geschwindigkeitsreduktion der Fahrzeuge vor dem Knotenpunkt. Da in diesem Bereich hoher Fußverkehr auftritt, wird die bestehende Regelung beibehalten.
12.14	Vorfahrtregelung Dresdener Straße/ Friesenweg	(A) Einmündung der namenlosen Verbindungsstraße zwischen der Dresdener Straße und den Friesenweg in den Friesenweg. Heute besteht hier eine geknickte Vorfahrtsregelung, welche den entlang des Friesenweges fahrenden Verkehr unnötig ausbremst. Vorschlag: Den Friesenweg als Vorfahrtsstraße ausweisen und die Verbindungsstraße dem Friesenweg unterordnen.	Wird nicht berücksichtigt	An besagter Straße beginnt die den Friesenweg einschließende Geschwindigkeitszonierung (Tempo 30), weshalb der Friesenweg keine durchgehende Vorfahrt erhalten kann. Ferner dient die abknickende Vorfahrtstraße der Lieferverkehre zum Elsterpark.
12.15	Zu 6.4.2. Bestehende ÖPNV- Konzepte S. 95	(A) Ich schlage auf der Buslinie D zwischen den Bushaltestellen Neues Rathaus und Karlstraße die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle Myliusstraße vor, um die um die Myliusstraße befindliche Bebauung durch einen besseren ÖPNV-Anschluss aufzuwerten.	Wird nicht berücksichtigt	Die Wohnbebauung der Myliusstraße ist gemäß Nahverkehrsplan über die Haltestelle Karlstraße hinreichend an den ÖPNV angebunden (Luftlinie ca. 100 m).
12.16	Verlängerung der Straßenbahn in Chrieschwitz	(A) Zwischen dem Kastanienweg und der Endstelle Waldfrieden existiert eine Netzlücke. Vom Wartberg und dem Kastanienweg gibt es keine direkte Fahrtmöglichkeit nach Waldfrieden und zur Dr.-Karl-Gelbke-Straße. Wenn die Anwohner am Wartberg und am Kastanienweg im Elsterberg einkaufen wollen, müssen sie eine ca. 600 m lange ÖPNV-Lücke zu Fuß überbrücken, um die Endhaltestelle Waldfrieden zu erreichen.  Die in diesem Verkehrsentwicklungsplan nicht enthaltene Verlängerung der Strecke von Waldfrieden zum Kastanienweg über 5 Schienenstöße (Die Schienen werden in 120 m langen Stücken vom Walzwerk geliefert und vor Ort mittels Widerstandsstumpfschweißung zu einer schienenstoßfreien	Wird nicht berücksichtigt	Das Gebiet wird durch die Straßenbahn sowie Buslinien gemäß Nahverkehrsplan hinreichend erschlossen. Die beschriebene Netzerweiterung ist wirtschaftlich nicht tragfähig.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		(unendlichen) Schiene zusammen geschweißt.), auch um diese Lücke zu schließen, war bereits geplant und wurden auch Fördermittel ausgereicht, welche wieder zurück gegeben werden mussten. Die Verlängerung wurde bis jetzt nicht realisiert und sollte im Zusammenhang mit dem geplanten grundhaften Ausbau der Strecke nach Waldfrieden sinnvollerweise mit realisiert werden. Um die Anwohner des Neubaugebietes Chrieschwitz vor Schienenverkehrslärm zu schützen, schlage ich vor, bei dem geplanten grundhaften Ausbau hohe Lärmschutzwände aufzustellen.		
12.17	<i>Führung der Straßenbahn durch den August-Bebel-Hain</i>	(A) Durch den August-Bebel-Hain schlage ich eine gerade Neubaustrecke vor, welche die Fahrzeiten zwischen Tunnel und Reusa bzw. Waldfrieden verkürzt und dem Reisenden sowie den Anwohnern insbesondere am unteren Ende der Knielohstraße das laute Kurvenquietschen erspart. Wenn wieder Investitionen zwischen dem Bahnhof Mitte und dem Vogtlandklinikum beispielsweise wegen abgefahrener Schienen erforderlich sind, sollte stattdessen die gerade Strecke durch den August-Bebel-Hain gebaut werden.	Wird nicht berücksichtigt	Aufgrund der hohen Längsneigung auf der Strecke Am-August-Bebel-Hain (etwa 10 %) ist die vorgeschlagene Führung aus technischen Gründen (Bremsen/Beschleunigen bei Glätte) mit dem vorhandenen Wagenmaterial nicht möglich. Außerdem ginge damit eine Verschlechterung der Anbindung mehrerer Nahversorger und der Ostvorstadt einher.
12.18	<i>Straßenbahnlinien im Plauener Stadtverkehr</i>	(A) Mit der vorgeschlagenen dichteren Taktung der Straßenbahn auf 10 Minuten muss die Geschwindigkeit der Straßenbahn erhöht werden, um das bessere Angebot ohne zusätzlich notwendige Züge fahren zu können. Dazu müssen an allen Ampeln absolute Vorrangschaltungen für die Straßenbahn ohne Rücksichtnahme auf die Belange des MIV eingebaut werden, um hier unnötige Wartezeiten an roten Ampeln und daraus resultierende unnötige energieintensive Anfahrten zu vermeiden. Auch die vorgeschlagene Strecke durch den August-Bebel-Hain ist ein Baustein für die für den 10-Minuten-Takt erforderlichen Fahrzeitverkürzungen. Eine Liniennetzreform, welche auch Einrichtungslinien vermeidet, kann den Bedarf an Zügen weiter reduzieren. Dabei wird das Gleisstück am Oberen Bahnhof nicht mehr bedient und kann, wenn dort in ferner Zukunft einmal große Straßenbaumaßnahmen anstehen, mit zurück gebaut werden. Ich schlug vor 2,5 Jahren im Vorfeld der Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplanes 3 Linien vor: Linie 1: Südvorstadt – Plamag alle 15 Minuten Linie 2: Reusa – Preißelpöhl alle 15 Minuten Linie 3: Waldfrieden – Neundorf alle 15 Minuten Allerdings war hier keine Bürgerbeteiligung vorgesehen.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Für die Straßenbahnen in Plauen existiert an LSA-Knotenpunkten bereits grundlegend eine Bevorrechtigung, das restliche Verbesserungspotential diesbezüglich fällt gering aus. Die im VEP priorisierte Netzvariante (Variante I) aus dem NVP enthält neben den beschriebenen Radiallinien zahlreiche weitere Verbesserungen. Auch auf geeignete Taktungen wird im NVP eingegangen. Der Vorschlag der Linienführung wird zur Prüfung an die PSB weitergeleitet.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
12.19	<i>Kurvenradius Straßenbahn am KP Neundorfer Straße/ Friedensstraße</i>	(H) Da wurde im Zusammenhang mit dem grundhaften Ausbau der Neundorfer Straße auf der Kreuzung Neundorfer Straße - Friedensstraße - Trockentalstraße der vorher sehr viel größere und auch heute noch an den Randsteinverläufen auf der stadtauswärtigen Seite der Neundorfer Straße im Kreuzungsbereich nachvollziehbare Kurvenradius im Kreuzungsbereich sehr stark verkleinert, so dass die Straßenbahnen jetzt nur sehr langsam an die Kreuzung heran und über diese fahren können. Vorher konnten die Straßenbahnen notfalls auch mit 60 km/h (leider sind die neuen Niederflurzüge elektronisch auf nur 50 km/h begrenzt obwohl diese von der Antriebsanlage her auch mit mindestens 60 km/h fahren könnten) über die Kreuzung fahren, um noch bei Grün über diese Kreuzung zu kommen bzw. bei abgeschalteter Ampel sehr zügig über diese Kreuzung fahren. Heute ist auf Grund des sehr kleinen Kurvenradius mit der Straßenbahn hier keine schnelle Anfahrt mehr möglich, um noch in einer bereits laufenden Grünphase noch über die Kreuzung zu kommen.	Wird nicht berücksichtigt	Auf innerstädtischen Mischverkehrsflächen gilt auch für die Straßenbahn im Regelfall eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h. Die erreichbaren Geschwindigkeiten sind somit ausreichend.
12.20	<i>Kurvenradius Straßenbahn am KP Bahnhofstraße/ Friedensstraße/ Pausaer Straße</i>	(H) An der Kreuzung Bahnhofstraße - Friedensstraße - Pausaer Straße wurden bei nach der Wende erfolgten Gleiserneuerungen in den beiden Richtungsgleisen zum und vom Oberer Bahnhof Stadtpark am Anfang der Linkskurve ein sehr kleiner Kurvenradius eingebaut, der sich nach wenigen m aufweitet und in stadtauswärtiger Richtung die Linkskurve zum Stadtpark beginnt und in stadteinwärtiger Richtung eine Weiche mit einem deutlich kleineren Kurvenradius als die übrige Kurve eingebaut mit dem Ergebnis, dass auch diese Kreuzung in und aus Richtung Stadtpark nicht mehr mit hohen Geschwindigkeiten überfahren werden kann. In dem zu DDR-Zeiten erfolgten grundhaften Ausbau der Bahnhofstraße im Zusammenhang mit dem umfassenden Aus- und Umbau des Oberen Bahnhofes wäre zumindest in der Richtung zum und vom Stadtpark die Erreichung der Ampel bei einer bereits laufenden Grünphase möglich und bei ausgeschalteter Ampel hätten auf dieser Richtung die Straßenbahnen die Kreuzung zügig überfahren können.	Wird nicht berücksichtigt	Die erreichbaren Geschwindigkeiten sind ausreichend. Bei Ausfall der LSA muss die Straßenbahn die Vorfahrt beachten.
12.21	<i>Kurvenradius Straßenbahn am KP August-Bebel- Straße/ Goethestraße</i>	(H) Der Verlauf des Gleisbogens auf der Kreuzung August-Bebel-Straße - Goethestraße ist seit dem dort nach der Wende erfolgten grundhaften Ausbau nicht mehr optimal und kann nicht mehr mit 50 km/h durchfahren werden.	Wird nicht berücksichtigt	Die Gleise der Straßenbahn verlaufen in Mittellage (Fahrbahnmitte) mit maximal möglichem Radius. Daneben fährt der MIV.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
12.22	<i>Kurvenradius Straßenbahn am KP Reichenbacher Straße - Syrastraße - Hafer Straße</i>	<p>(H) An der Kreuzung Reichenbacher Straße - Syrastraße - Hafer Straße wurde bei anlässlich einer Überholung der neuen Elsterbrücke ebenfalls erfolgten Erneuerung der Gleise von der Elsterbrücke aus gesehen in die Kurve in Richtung Südvorstadt bzw. Bahnbetriebswerk Wiesenstraße in das stadtauswärtige Gleis am Anfang ein unnötig kleiner Kurvenradius eingebaut, so dass in diese Richtung die Straßenbahnen die Haltestelle nur in Schrittgeschwindigkeit verlassen können. Im ursprünglichen Zustand ab der Inbetriebnahme der neuen Elsterbrücke hätte man diese Kurve mit mindestens 20 km/h nehmen können.</p> <p>Dieser Zustand sollte bei dem geplanten Abriss und Neubau der Neuen Elsterbrücke wieder hergestellt werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis wird weitergeleitet.
12.23	<i>Führung der Straßenbahngleise, Haltestelle Tunnel</i>	<p>(A) Beim Umbau des Gleisdreieckes am Tunnel im Zuge des Baus der Stadtgalerie wurde der Kurvenradius im Bereich der Einmündung der Theaterstraße in die Bahnhofstraße sowie der Kurvenradius der von der Bahnhofstraße in die Syrastraße abbiegenden Gleise unnötig sehr stark verkleinert und auch im Bereich der Wirtschaftseinfahrt zur Stadtgalerie durch einen groben Projektierungsfehler bei der Planung der Stadtgalerie, wo sich diese am Ende in Richtung Syrastraße noch aufweitet, obwohl hier für eine deutlich bessere und mit deutlich höheren Geschwindigkeiten befahrbare Gleisgeometrie eine Verjüngung der Stadtgalerie erforderlich gewesen wäre, auch wenn das die Verkaufsflächen bei Wohlworth und Medi Max etwas verkleinert hätte, gegenüber dem Ursprungszustand der in den 1970-er Jahren gebauten Neubaustrecke zwischen dem Neustadtplatz und dem Tunnel durch eine völlig unnötige starke Verkleinerung der Kurvenradien die Gleisgeometrie deutlich verschlechtert in deren Ergebnis die Straßenbahnen im Haltestellenbereich kaum schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren können. Eine gegenseitige Behinderung von ein- und ausfahrenden Straßenbahnen genau in der Höhe der Gleisabzweigung unmittelbar neben der Wirtschaftseinfahrt zur Stadtgalerie trägt auch dazu bei, dass in und aus der Haltestelle nur noch mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden kann. Bei einer Optimierung der Gleisgeometrie in diesem Bereich, was aber nur mit einem aufwändigen Teilabriss und Umbau der Stadtgalerie in diesem Bereich mit dem Setzen neuer Stützmauern, welche auch als neue Gebäudewände dienen, möglich wäre, könnten die aus Richtung Neustadtplatz kommenden Straßenbahnen deutlich schneller in die Haltestelle einfahren und in Richtung Neustadtplatz auch deutlich schneller ausfahren, wozu auch eine</p>	Wird nicht berücksichtigt	Da die Straßenbahnen an Haltestellen ohnehin anhalten, spielt der Kurvenradius direkt davor und dahinter eine untergeordnete Rolle bzgl. der Fahrtzeiten.



## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>Fahrplanoptimierung gehört, dass sich die Straßenbahnen nicht mehr genau im Bereich der auch dann mit einer optimierten Gleisgeometrie weiterhin vorhandenen Gleisabzweigung kreuzen sondern idealerweise erst die Straßenbahnen aus Richtung Neustadtplatz in die Haltestelle Tunnel einfahren und erst anschließend die Straßenbahnen in Richtung Neustadtplatz aus der Haltestelle Tunnel ausfahren.</p>		
12.24	<p>Zu 6.4.5. Haltestellen- infrastruktur S. 57 - 59</p>	<p>(A) Neben der bereits erwähnten Bushaltestelle Myliusstraße auf der Buslinie D schlage ich bei dem geplanten Ausbau der Strecke nach Waldfrieden im Bereich der Einmündung der Virchowstraße in die Äußere Reichenbacher Straße die Einrichtung einer neuen Haltestelle Virchowstraße vor, welche neben der besseren Anbindung des Wohngebietes an der Virchow- und Liebigstraße eine bessere Erreichung der fast täglich bespielten Festhalle und des Festplatzes und als einen angenehmen Nebeneffekt als Fußgänger auch eine Querung der Äußeren Reichenbacher Straße in geradliniger Verlängerung der Virchowstraße in Richtung Festhalle/Festplatz erbebe, welche neben den Anwohnern der Virchow- und Liebigstraße auch den beim Pflingstrummel auf dem Festplatz auf dem provisorischen Parkplatz parkenden Besuchern einen bequemen Zugang zum Festplatz ermöglichen würde.</p> <p>Da der grundhafte Ausbau der Strecke nach Waldfrieden noch nicht begonnen hat, und es wäre der politische Wille dazu da, ist die Projektierung dieser Haltestelle und des fußläufigen Zuganges zum Festplatz noch möglich. Die mit der Straßenbahn anreisenden Besucher von Veranstaltungen in der Festhalle bzw. auf dem Festplatz würden dann bis zur Haltestelle Virchowstraße fahren und könnten nach ca. 10 m Fußweg den Festplatz und nach ca. 30 m Fußweg die Festhalle erreichen. Für die neue Haltestelle Virchowstraße spricht auch der heutige große Abstand zwischen den Haltestellen Vogtlandklinikum und Carl-von-Ossietzky- Weg.</p> <p>Als eine Vorleistung kann bereits auf der hier vorbei kommenden Nachtbuslinie eine Bushaltestelle Virchowstraße eingerichtet werden, auch wenn im Moment nur die Anwohnern in der Virchow- und Liebigstraße davon partizipieren können aber nicht den Besuchern von Veranstaltungen in der Festhalle und auf dem Festplatz wegen der hier fehlenden Quermöglichkeit der Gleisanlagen und der Äußeren Reichenbacher Straße momentan (noch) nichts nützt.</p> <p>Es kann nicht sein, wenn die Einrichtung der Haltestelle Virchowstraße mit Verweis auf die 200 m entfernte Haltestelle Vogtlandklinikurn abgelehnt wird, während an der Haltestelle Knielohstraße krampfhaft festgehalten wird, weil</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Die Wohnbebauung der angrenzenden Straßen ist mit der vorhandenen Haltestelle ausreichend erschlossen. Die Anbindung der Festhalle ist über die Haltestelle „Vogtland Klinikum“ ebenfalls ausreichend. Aufgrund des geringen Abstands zur Haltestelle „Vogtland Klinikum“ (ca. 200 - 250 m) kann nicht von einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgegangen werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Prüfung im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans weitergeleitet.</p>

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		man hier für die Anwohner der Knielohstraße und der Bismarckstraße einen zusätzlichen Fußweg von 150 m bis zum Bahnhof Plauen Mitte als für unzumutbar erachtet!		
12.25	<i>Halteposition der Straßenbahn, Haltestelle Knielohstraße</i>	(A) Auf dem stadteinwärtigen Gleis in Richtung Tunnel in der Haltestelle Knielohstraße schlage ich vor, 3 m dem Ende der Gleisabdeckung eine Haltelinie aufzumalen, so dass die Straßenbahnen immer vor dieser Linie halten, und die hier aussteigenden Reisenden die Möglichkeit haben, auf festem Untergrund vor der stehenden Bahn unter der Beachtung des Fahrzeugverkehrs in stadtauswärtiger Richtung auf der Reichenbacher Straße permesiv auf die stadtauswärtige Seite der Reichenbacher Straße laufen zu können um z. B. einen gerade dort haltenden Bus in Richtung Ostvorstadt noch schnell erreichen zu können. Oft fahren die Straßenbahnen hier bis zum Ende der Gleisabdeckung vor und man kann vor der Straßenbahn nicht mehr auf die gegenüberliegende Seite der Reichenbacher Straße gehen und ein hier stehender Bus wird dann durch den Umweg über die (oft gerade rote) Ampel an der Kreuzung Reichenbacher Straße - Knielohstraße - Bismarckstraße in der Regel nicht mehr erreicht.	Wird nicht berücksichtigt	Eine unsignalisierte Querung der Gleise sowie der Reichenbacher Straße kommt aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht.
12.26	<i>Überarbeitung der Eisenbahninfrastruktur nach Art einer S-Bahn</i>	(A) Auch in der in Plauen existierenden Eisenbahninfrastruktur müssen stillgelegte Bahnhöfe wieder reaktiviert und auch neue Bahnhöfe gebaut werden, um auch mit den dort fahrenden RB-Zügen einen innerstädtischen ÖPNV realisieren zu können. Auf der Elstertalbahn müssen die bei der Inbetriebnahme des Bahnhofes Plauen Mitte stillgelegten Bahnhöfe Plauen Chrieschwitz, Plauen Unterer Bahnhof und Plauen Zellwolle wieder reaktiviert werden. Die wegen der an die DB AG für jeden haltenden Zug zu zahlenden Stationsgebühren stillgelegten Bahnhöfe bringen den Anwohnern große Nachteile: Konnte man früher in 7 Minuten vom Bahnhof Plauen Chrieschwitz zum Bahnhof Plauen Zellwolle fahren, dauert der gleiche Weg mit Straßenbahn und Bus beispielsweise für die im Neubaugebiet Chrieschwitz wohnenden Mitarbeiter der im Gewerbegebiet Zellwolle direkt neben dem stillgelegten Bahnhof Plauen Zellwolle befindlichen Autotuningfirma Binz bis zu ihrem Arbeitsplatz ein Mehrfaches dieser Zeit! Jedenfalls so bekommt man niemand auf die Bahn! Im ebenfalls heute stillgelegten Bahnhof Plauen Chrieschwitz muss die wegen Baufälligkeit abgerissene aber juristisch noch existierende Fußgängerbrücke	Wird nicht berücksichtigt	Die vorgeschlagene grundlegende Überarbeitung des Eisenbahnnetzes in Plauen – nach Art eines S-Bahnnetzes – ist in dieser Form auf absehbare Zeit weder finanzierbar noch realisierbar. Die geschaffenen Verbindungen durch die zahlreichen neuen/ reaktivierten Bahnhöfe (oder ggf. Haltepunkte) lassen sich mit dem potentiellen Fahrgastaufkommen voraussichtlich nicht annähernd wirtschaftlich gestalten.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>einschließlich des Zugangs zu den Gleisen durch eine neue Brücke ersetzt werden. Es ist schon merkwürdig, wenn die Bahnhofsbrücke über die Elster vor dem Bahnhof Plauen Chrieschwitz vor einigen Jahren aufwändig grundsaniert wurde und es dann mit dem Bau der Fußgängerbrücke im Bahnhof Plauen Chrieschwitz als Voraussetzung für deren Wiederaktivierung seit Jahren klemmt.</p> <p>Ich schlage den Bau von 3 weiteren Bahnhöfen an der Elstertalbahn im Plauener Stadtgebiet vor: Plauen Hofer Straße, Plauen - Hammerstraße (an der Streichhölzerbrücke) und Plauen - Chrieschwitzer Straße, letzterer erschließt den hinteren Teil des Stadtteiles Chrieschwitz und ermöglicht einen Zugang zum Stadtteil Preißelpöhl und zum Freibad Preißelpöhl.</p> <p>Auf der Strecke vom Oberen Bahnhof nach Cheb müssen im Plauener Stadtgebiet die neuen Bahnhöfe Plauen Stadtpark direkt hinter dem Parktheater und Plauen Am Badetor, welcher einen bequemen Zugang zum Stadtteil Neundorf und dem dortigen Behördenzentrum ermöglichen würde, gebaut werden.</p> <p>Auf der Franken-Sachsen-Magistrale müssen noch die neuen Bahnhöfe Plauen Logistikpark in Höhe der Klopstockstraße, welche mit niveaufreier Querung der Bahn in den Logistikpark verlängert und so auch Bestandteil der Gewerberschließungsstraße Nord-Ost wird, Plauen Schillerbrücke, Plauen Pausaer Straße, wo die Pausaer Straße über die Bahn verläuft, Plauen Haselbrunn, in Richtung Hof gesehen direkt hinter der Straße Am Stadtwald, welche im Bereich des Bahnübergangs unterbrochen und damit dieser schienengleiche Bahnübergang beseitigt wird, (die hinter dem Bahnhof Plauen Haselbrunn die Bahn überquerende Gewerberschließungsstraße Nord-Ost ermöglicht als Ersatz für die unterbrochene Straße Am Stadtwald die niveaufreie Querung der Bahn auch mit dem Auto) und eine Fußgängerbrücke über die Bahn gebaut wird, der Bahnhof Plauen Plamag unmittelbar hinter der Plamag und der Bahnhof Plauen Schöpsdrehe, welcher u. a. den Plauen Park mit erschließt, gebaut werden.</p> <p>Die vorhandenen, momentan stillgelegten und erforderlichen neuen Bahnhöfe an der im Plauener Stadtgebiet vorhandenen Schieneninfrastruktur sind in Bild 3 in der Anlage dargestellt.</p> <p>Bei der jetzt u. a. auch durch das 9-Euro-Ticket angestoßenen diskutierten Neuordnung des Nahverkehrs muss auch das Eisenbahnkreuzungsgesetz auf den Prüfstand oder noch besser ganz abgeschafft werden, weil die im Rahmen</p>		

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>des Eisenbahnkreuzungsgesetzes verlangten Stationsgebühren für jeden haltenden Zug (auch für Bedarfshalte wenn nicht gehalten wird) von der Nutzung des Regionalverkehrs (RB-Züge und S-Bahnen) auch für den innerstädtischen Nahverkehr eher abschrecken (siehe die deshalb an der Elstertalbahn im Plauener Stadtgebiet stillgelegten 3 Bahnhöfe) als diese bereits vorhandenen Züge auch für den rein innerstädtischen Nahverkehr sinnvoll mit zu nutzen und so ohne oder nur mit einem relativ geringem Mehraufwand durch den Bau neuer Bahnhöfe an der vorhandenen Strecke sehr schnelle und damit auch für Umsteiger vom Auto auf die Bahn sehr attraktive Angebote zu schaffen.</p> <p>Da auch eine Debatte über die Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken läuft, schlage ich die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Plauen Chrieschwitz - Falkenstein vor, womit im Plauener Stadtgebiet u. a. die Bahnhöfe Plauen Kleinfriesen und Plauen Großfriesen gebaut werden und mit den hier fahrenden RB-Zügen dann auch ein innerstädtischer Nahverkehr ermöglicht wird.</p>		
12.27	<i>bundeseinheitliches System zur Busbevorrechtigung an LSA</i>	(A) Im Tagesverkehr gibt es nur bei einem sehr hohen Verkehrsaufkommen, z.B. wenn die A 72 gesperrt ist und der Autobahnverkehr durch Plauen fährt, Probleme mit der Einhaltung der Fahrpläne. Sonst ist der Bus auf gleicher Strecke oft schneller als die Straßenbahn. Bei einer Bevorrechtigung von Bussen an Ampeln muss sich auf ein System geeinigt werden, welches idealerweise bundesweit zum Einsatz kommt und dann alle in Plauen fahrenden Busunternehmen wie u. a. PSB, POB und Flixbus in ihre Fahrzeuge einbauen.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Eine Bevorrechtigung des Linienbusverkehrs kann generell nur mit einheitlicher Technik in Stadt- und Regionalbussen umgesetzt werden. Eine Einbeziehung von Fernbussen in die Busbevorrechtigung ist jedoch – u.a. aufgrund eines fehlenden bundesweit einheitlichen Systems – nicht umsetzbar. Der Handlungsspielraum der Stadt Plauen ist diesbezüglich begrenzt.
12.28	<i>Änderung der Verkehrsregelung an Knotenpunkten zur Bevorrechtigung des ÖPNV</i>	(A) Um im Nachbusverkehr die Fahrplanstabilität zu verbessern müssen an den Kreuzungen Bahnhofstraße - August-Bebel-Straße - Straße der Deutschen Einheit und Unterer Graben - Dobenastraße - Neundorfer Straße - Marktstraße die Beschilderungen wieder so geändert werden, dass bei ausgeschalteter Ampel aus der Fußgängerzone ausfahrende Fahrzeuge Vorfahrt haben. Das war zu DDR-Zeiten über Jahrzehnte so. doch nach der Wende hat der damalige Baubürgermeister Gottfried Baumann die Beschilderungen so verändern lassen, so dass aus der Fußgängerzone herausfahrende Fahrzeuge keine Vorfahrt mehr haben. Leider haben auch die 3 Herrn Baumann nachfolgenden Baubürgermeister diese Beschilderung nicht verändern lassen. Auch der	Wird nicht berücksichtigt	An Knotenpunkten mit Straßenbahnen sind die LSA grundsätzlich mindestens so lang geschaltet, wie Straßenbahnen fahren. Die Vorfahrt aus einer Fußgängerzone ist gemäß StVO nicht gestattet.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		Oberbürgermeister könnte zumindest theoretisch an den beiden Kreuzungen bei der Beschilderung die Herstellung des Zustandes wie zu DDR-Zeiten wieder anordnen.		
12.29	<i>Überarbeitung der LSA-Bevorrechtigung für Straßenbahnen</i>	<p>(H) Zur Sicherung der Fahrplanstabilität bei der Straßenbahn und der Anschlüsse am Tunnel, auch an Wochentagen tagsüber, wenn alle 12 bzw. 15 Minuten gefahren wird, ist der Einbau von absoluten Vorrangschaltungen für die Straßenbahn ohne Rücksichtnahme auf die Belange des MIV an allen Ampeln unerlässlich, weil heute die Zeiten, welche die Straßenbahnen vor roten Ampeln ohne Vorrangschaltung stehen, am Tunnel erfahrungsgemäß für die Erreichung des Anschlusses fehlen und dieser oft nicht mehr erreicht wird und so beim Umsteigen vermeidbare Wartezeiten von 15 Minuten entstehen, welche die Reisegeschwindigkeit zwischen der Einstiegs- und der Ausstiegshaltestelle etwa auf das Geschwindigkeitsniveau einer Pferdedroschke deutlich absenken.</p> <p>In der Regel fährt die Straßenbahn in Plauen heute oft nur von einer roten Ampel zur nächsten roten Ampel mit regelmäßigen Standzeiten vor den roten Ampeln. Auf der neuen Elsterbrücke ist die Ampel für die in stadtauswärtiger Richtung so geschaltet, dass hier für die Straßenbahn oft zwangsweise längere Standzeiten von 1 ... 2 Minuten in der Haltestelle entstehen, bis die Straßenbahn endlich grün bekommt.</p> <p>In stadteinwärtiger Richtung z. B. aus Reusa bzw. Waldfrieden an der neuen Elsterbrücke kann eine während einer gerade laufenden und in ca. 15 Sekunden endenden Grünphase für die Autos zum Linksabbiegen von der Neuen Elsterbrücke auf die Reichenbacher Straße bzw. zum Rechtsabbiegen von der Reichenbacher Straße auf die neue Elsterbrücke sich nähernde Straßenbahn diese Grünphase in der Regel nicht nutzen, weil die Ampel für die Straßenbahn nur dann auf Grün schaltet, wenn sich eine Straßenbahn nähert, und nicht synchron mit der Autoampel mitläuft und muss hier einen kompletten Ampelumlauf warten, bis auch die Ampel für die Straßenbahn Grün zeigt.</p> <p>An der Kreuzung Reichenbacher Straße - Knielohstraße - Bismarckstraße wurde die vorhandene Bevorrechtigung für die Straßenbahn vor einigen Monaten abgeschaltet, weil das Rathaus eine durchschnittlich 3-Minütige Standzeit vor der roten Ampel für die auf der Knielohstraße zu dieser Kreuzung fahrenden Autos als unzumutbar eingestuft hatte. Wenn aber Reisende in der Straßenbahn dadurch an der Schnittstelle Bahnhof Plauen Mitte den Zug oder den Bus nicht mehr erreichen oder am Tunnel der Anschluss gerade weg ist und deswegen entweder eine Straßenbahn eher fahren müssen, um am</p>	Wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Straßenbahn in Plauen verfügt bereits über entsprechende Technik zur Bevorrechtigung an LSA-gesteuerten Knotenpunkten, weshalb dies nicht als gesonderte Maßnahme geführt werden muss.</p> <p>Generell sollten Vorrangschaltungen für den ÖPNV diesen auch wirksam bevorzugen. Beim Übergang der einzelnen Phasen müssen jedoch u.a. die Räumzeiten der Konfliktverkehrsströme Beachtung finden, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Somit kann nicht in jedem Fall das Queren des Knotenpunktes ohne vorheriges Bremsen bis Halten gewährleistet werden.</p> <p>Die Einzelhinweise werden weitergeleitet.</p>

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>Bahnhof Plauen Mitte den Zug oder den Bus noch erreichen zu können, und in beiden Fällen eine vermeidbare Übergangszeit von 15 Minuten in Kauf nehmen müssen, hält dies das Rathaus dagegen für zumutbar.</p> <p>Daher muss die absolute Bevorrechtigung für die Straßenbahn an allen Ampeln in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen werden!</p>		
12.30	<i>Fuhrpark-Modernisierung, Straßenbahnen</i>	<p>(H) Die 9 vorhanden Bombardierzüge reichen für eine Bedienung des kompletten Netzes nicht aus, auch wenn eine Sparvariante mit nur 3 Linien: Linie 1: Südvorstadt- Plamag, Linie 2: Reusa - Preißelpöhl, Linie 3: Waldfrieden - Neundorf gefahren wird. Unwahrscheinlich ist, ob bei Alstom noch einmal einige Züge des gleichen Typs beschafft werden können. Da die Beschaffung neuer Züge sehr teuer ist, können auch gebrauchte Niederflurzüge in Erwägung gezogen werden, sofern diese in einem guten Zustand sind und in Plauen keiner aufwändigen und kostspieligen Aufarbeitung bedürfen. Denkbar wäre im Fall einer Betriebseinstellung in Halberstadt die Übernahme aller dortigen Leoliner. Cottbus hat jetzt bei Skoda Transportation neue Züge bestellt. In Cottbus fahren um ein Mittelteil erweiterte KT4D-Züge, welche erst 2020/2021 eine große Revision für die nächsten 16 Betriebsjahre erhielten und damit mindestens noch bis 2037 einsatzfähig sind. Wenn Skoda Transportation die neuen Züge nach Cottbus ausgeliefert hat, werden einige mit Niederflurmittelteil erweiterte KT4D-Züge überzählig, welche dann von Plauen übernommen werden könnten. Diese Züge benötigen daher im Werk Plauen keine kostspielige Aufarbeitung und könnten in Plauen sofort eingesetzt werden und dabei die restlichen Plauener rein hochflurigen KT4D-Züge, deren Reparaturanfällig laut den Aussagen der PSB zunimmt und die Ersatzteilbeschaffung immer schwieriger wird, ablösen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis wird weitergeleitet.
12.31	<i>Fuhrpark-Modernisierung, Linienbusse (POB/ PSB)</i>	<p>(H) Der POB und die PSB haben erst neue Verbrennerbusse beschafft so dass für Plauen Elektrobuse erst vakant werden, wenn irgendwann nach 2030 die technische Lebensdauer der Verbrennerbusse ihrem Ende entgegen geht. Dann wäre, auch um über größere Stückzahlen zu kostengünstigeren Elektrobussen zu kommen, eine gemeinsame Sammelbestellung der POB und der PSB sinnvoll. In Abhängigkeit von dem dann bestehenden Entwicklungsstand bei Elektrobussen kann dann die Entscheidung getroffen werden, ob es batterieelektrische, Wasserstoffbrennstoffzellenbusse oder Oberleitungsbusse sein sollen. Letzter hat den höchsten Wirkungsgrad und braucht keine Stillstandszeiten zum Tanken, erfordert aber die Ausstattung des kompletten Busnetzes mit Oberleitungen.</p>	Wird bereits berücksichtigt	Die PSB plant in den nächsten Jahren mit der Anschaffung elektrisch betriebener Busse.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
12.32	<i>Machbarkeitsuntersuchungen zu autonomen Fahrzeugen im ÖPNV</i>	<p>(E) Die von der DB AG an einigen Stellen eingesetzten fahrerlosen Busse sind für einen Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr noch nicht technisch ausgereift. Sie fahren deshalb sehr langsam und es muss immer ein Sicherheitsfahrer mit an Bord sein. Solche Busse sind heute für den Einsatz in definierten Umgebungen z.B. auf sehr großen Werksgeländen eher geeignet. Im öffentlichen Straßenverkehr werden die Sensoren oft genug gestört, so dass der Bus dann häufig stehen bleibt und nur vom Sicherheitsfahrer wieder in Gang gebracht werden kann. Unter solchen Umständen ist das Erreichen des Anschlusses an einer Endhaltestelle nicht mehr gewährleistet. Und sie können nur mit einer App angefordert werden und wer kein Smartphone hat, kann diese Busse gar nicht nutzen. Anstatt mit so einem nicht ausgereiften aber sehr teuren technischen Spielzeug im öffentlichen Straßenverkehr zu experimentieren, sollten die Verkehrsprobleme pragmatischer angegangen werden.</p> <p>Insbesondere das sehr schnelle voll autonome Fahren, wo ein voll autonom fahrendes Auto auf der gleichen Straße im Idealfall deutlich schneller als ein manuell gesteuertes Auto unterwegs ist, ist immer noch nicht praxisreif. So wird auf kurven- und kuppenreichen Strecken mit einer für das manuelle Überholen völlig unzureichenden Sicht nach vorn für das Lückenspringen nach vorne eine elektronische Sicht nach vorne benötigt, die weit über die optische Sicht hinaus gehen muss. Damit sich alle voll autonom fahrenden Autos durch Lückenspringen unfallfrei schneller vorwärtsbewegen können, muss die Art und Weise der dazu bereit gestellten elektronischen Sicht vor der Einführung des voll autonomen Fahrens weltweit genormt werden, damit weltweit jedes voll autonom fahrende Auto auf jeder Straße fahren kann. Hier muss international festgelegt werden, ob die Infrastruktur, welche die elektronische Sicht bereit stellt, an der Straße aufgebaut wird oder alle Autos weltweit über ein Mobilfunksystem wie z.B. 6G oder über ein Starlinksatellitensystem miteinander verlinkt sind, wo jedes voll autonom fahrende Auto seinen momentanen Standort, Fahrtrichtung und Geschwindigkeit zumindest den anderen in der näheren Umgebung fahrenden Autos übermittelt. Neben der Ermöglichung für das unfallfreie Lückenspringen würden sich an Kreuzungen begegnende voll autonom fahrende Autos automatisch untereinander steuern, z. B. wer zuerst fährt, was neben einer deutlichen Verflüssigung des Verkehrs auch zur Abschaffung aller Ampeln führen würde.</p> <p>Voll autonom fahrende Autos müssen sich auch voll autonom in der Umgebung orientieren können, um (auch ohne Fahrbahnmarkierung) den realen Straßen</p>	Wird bereits teilweise berücksichtigt	<p>Maßnahme Ö-09 beinhaltet eine Machbarkeitsuntersuchung zur grundlegenden Sinnhaftigkeit sowie Umsetzbarkeit eines autonomen Testbetriebs.</p> <p>Die technischen sowie rechtlichen Herausforderungen sind bekannt. Deswegen wird der bisherige Ansatz für einen Testbetrieb autonomer Busse (im Vorfeld des VEP durch die Stadt Plauen eingebracht) um autonome Straßenbahnen erweitert – diese besitzen bereits weniger Freiheitsgrade, abschnittweise eine gesonderte Infrastruktur und somit eine höhere Umsetzungswahrscheinlichkeit. Ferner ist die Umsetzung an die dafür notwendigen Fördermittel geknüpft, mit dem Ziel, die Kosten für die Stadt Plauen möglichst gering zu halten.</p> <p>Im Stadtverkehr, besonders in geschwindigkeitsreduzierten Zonen, Erprobungsbereichen sowie für Straßenbahnen auf gesondertem Gleiskörper ist ein Teil der genannten Anforderungen nicht oder nur bedingt relevant. Die notwendigen technischen Grundlagen sind im Falle einer Umsetzung zu beachten.</p>

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>folgen zu können, weil voll autonome Fahren sonst nur nach im Auto gespeicherten Karten, welche die Realität z. B. die Straßenverläufe (hoffentlich) ausreichend genau abbilden, möglich wäre. Dies würde die sehr genaue Einprogrammierung aller auf unseren Planeten vorhandenen Straßen einschließlich aller aufgestellten Verkehrszeichen sowie von Änderungen des Fahrweges z. B. durch Baustellen erfordern. Das ist aus mehreren Gründen nicht praxisreif, weil dann wirklich jede auch nur temporäre Veränderung z. B. zum Umfahren einer Baustelle in Echtzeit in alle auf der Erde voll autonom fahrenden Autos einprogrammiert werden müsste. Kommt es z. B. durch ein großes Erdbeben zur Verschiebung ganzer Kontinente um wenige Meter, so würden sich die realen Straßen an einer anderen Stelle als die digital im voll autonom fahrenden Auto gespeicherten Straßen befinden und die über GPS gesteuerten voll autonom fahrenden Autos würden weiterhin den im Auto gespeicherten Straßenverläufen entlangfahren, welche mit den durch die Kontinentalverschieben nicht mehr mit der neuen Lage der realen Straßen übereinstimmen und daher entsprechend der im Auto abgespeicherten Straße dann GPS- gesteuert neben der realen Straße fahren und dabei evt. auch gegen Hindernisse wie Bäume, Masten oder Gebäude fahren.</p> <p>Voll autonom fahrende Autos, welche auch ohne vorherige genaue Einprogrammierung aller Straßen einem Straßenverlauf einschließlich örtlicher Veränderungen z. B. beim Umfahren einer Baustelle folgen können, gibt es heute noch nicht. Dies ist aber eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung des voll autonomen Fahrens, weil nicht die gesamte Übertragungskapazität eines 6G-Mobilfunk- oder Starlinksatellitennetzes nur ausschließlich für die andauernde Aktualisierung der in allen auf der Erde fahrenden voll autonomen Autos gespeicherten Straßenkarte in Anspruch genommen werden kann, aber selbst bei der Einrichtung und Wiederaufhebung nur einer temporären mit einem manuell gesteuerten Auto problemlos umfahrbaren Baustelle jedesmal alle weltweit voll autonom fahrenden Autos umprogrammiert werden müssten. Müssten durch eine z.B. durch ein starkes Erdbeben verursachte Kontinentalverschiebung die Daten vieler Milliarden in den voll autonom fahrenden Autos gespeicherten Straßen entsprechend aktualisiert werden, so würde dies für das Laden der neuen aktuellen Straßenkarte in weltweit alle voll autonom fahrenden Autos einen längeren völligen Stillstand bis zum Abschluss des sehr umfangreichen Ladevorganges bedeuten! Heute sind voll autonom fahrende Autos nur mit sehr niedrigen</p>		



## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		Geschwindigkeiten von bis zu 20 km/h unterwegs, was für die Reisenden nicht besonders attraktiv sein dürfte, und damit keine echte Alternative zur S-Bahn.		
12.33	Zu 6.5. Radverkehrskonzept S. 64 - 69	(H) Die Erleichterung des Radverkehrs auch durch die Freigabe von Fußwegen für den Radverkehr führt zu einer Gefährdung der Fußgänger, weil Radfahrer auch auf Fußwegen deutlich schneller als Fußgänger unterwegs sind. Sind die freigegebenen Fußwege sehr steil, wie die Bahnhofstraße und der Schulberg, fahren Fahrradfahrer sehr schnell bergab und gefährden dabei dort laufende Fußgänger. Dort wo Fußwege für den Fahrradverkehr freigegeben sind aber nicht nur dort, fahren auch Elektrokleinstroller, teilweise auch ohne Versicherungskennzeichen, sehr zügig auf dem Fußweg auch um entgegen von Einbahnstraßen fahren zu können. Durch die Freigabe einiger Fußwege für den Radverkehr scheint sich in Plauen ein Jedermannsrecht eingebürgert zu haben, wonach man auf Fußwegen beliebig mit Fahrrädern und Elektrokleinstroller unterwegs sein kann.	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Generell gilt auf Gehwegen mit Freigabe für den Radverkehr Schrittgeschwindigkeit sowie das Prinzip der gegenseitigen Vorsicht und Rücksichtnahme. Die Durchsetzung obliegt der Straßenverkehrsbehörde.  Bei der Routenwahl des Radverkehrs ist nicht selten abzuwägen zwischen der Führung im Mischverkehr mit dem Kfz oder der Freigabe von Gehwegen/ Fußgängerzonen. Dies ist stets ein Kompromiss, den es – sofern sich die Optionen bieten – zu verbessern gilt. Dabei spielen jedoch auch begrenzte Ressourcen (Finanzen, Raum, etc.) eine Rolle.
12.34	Zugang zu abschließbaren Abstellmöglichkeiten	(A) Diese Abstellmöglichkeiten müssen auch für Menschen ohne Smartphone nutzbar sein.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anregung wird zur Prüfung im Radverkehrskonzept weitergeleitet.
12.35	Lückenschluss Gehweg, Ostseite Stadtgalerie	(A) Neben dem auf S. 72 aufgeführten Lückenschlussprogramm, welches erfreulicherweise auch den Lückenschluss auf der stadtauswärtigen Seite der Reusaer Straße zwischen der Haltestelle Suttewiese und der Einmündung der Straße an der Suttewiese in die Reusaer Straße enthält, müssen an weiteren Stellen Lückenschlüsse bei Fußwegen erfolgen, auch um unnötige Überquerungen von Straßen zu vermeiden:  Es fehlt am Wirtschaftseingang zur Stadtgalerie ein Fußweg, um von der Stadtgalerie aus gesehen durchgehend ohne Überquerung der Syrastraße auf der rechten Seite der Syrastraße zur Neuen Elsterbrücke laufen zu können.	Wird berücksichtigt	Die Anregung wird als Teilmaßnahme F-02.6 übernommen.
12.36	Lückenschluss Gehweg, Marienstraße	(A) Es fehlt auf der Marienstraße auf der rechten Seite aus Richtung Neundorfer Straße gesehen zwischen der Neundorfer Straße und der Straßberger Straße stückweise der Fußweg.	Wird teilweise berücksichtigt	Die Anregung wird als Prüfauftrag in Teilmaßnahme F-02.7 übernommen.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
12.37	Lückenschluss Gehweg, Hammerstraße	(A) Es fehlt auf der Hammerstraße in stadtauswärtiger Richtung auf der rechten Seite zwischen dem Hammerplatz und der Kreuzung Hammerstraße - Dresdener Straße - Chamissostraße der Fußweg. Hier ist bereits eine Stützmauer vorhanden, welche um 1 m erhöht die Basis für einen Fußweg inklusive Absturzsicherung (Geländer) bilden kann.	Wird nicht berücksichtigt	Die Errichtung eines Gehweges auf dem beschriebenen Abschnitt wäre aufgrund der topografischen Bedingungen mit hohen Kosten verbunden. Seit der Inbetriebnahme des Geh- und Radweges zwischen Hammerplatz und Friesenbrücke besteht hier außerdem kaum noch Bedarf.
12.38	Nutzung von Gehwegen durch Fahrräder/ Elektrokleinst- fahrzeuge	(A) Nicht nur das Gehwegparken muss verhindert werden, sondern auch das Fahren mit Fahrrädern und Elektrorollern auf Fußwegen. So fahren in der Bahnhofsvorstadt oft Elektrokleinstrollerfahrer auf Fußwegen entgegen der Einbahnstraßen.	Wird teilweise berücksichtigt	siehe fachtechnische Stellungnahme zu Teil B, Stellungnahme 1.33
12.39	Exklusivität von Gehwegen für den Fußverkehr	(F) Fußwege müssen ausschließlich für Fußgänger vorbehalten bleiben und dürfen an keiner Stelle für Fahrradfahrer und Elektrokleinstrollerfahrer freigegeben werden. Das schließt die Sperrung der Bahnhofstraße und des Schulberges für den Radverkehr ein, um die dort laufenden Fußgänger nicht zu gefährden.	Wird nicht berücksichtigt	Aufgrund der zumeist begrenzten Straßenräume ist eine generelle stadtweite Vermeidung der gemeinsamen Nutzung von Gehwegen durch den Radverkehr/ Elektrokleinstfahrzeuge nicht realisierbar.
12.40	Verlagerung des Radverkehrs von der Bahnhofstraße	(A) Der heute über die Bahnhofstraße fahrende Radverkehr ist besser auf der parallel verlaufenden und auf 20 km/h begrenzten Fortstraße besser aufgehoben, wobei auf Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung auch eine Teilung des Verkehrsraumes mit dem motorisierten Verkehr problemlos möglich ist.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anregung wird zur Prüfung im Radverkehrskonzept weitergeleitet.
12.41	Verlagerung des Radverkehrs vom Schulberg	(A) Und anstatt mit dem Fahrrad den Schulberg herunter zu rasen, halte ich einen Umweg für die Fahrradfahrer durch die Untere Endestraße, Oberer Steinweg, Unterer Steinweg und die Syrastraße vor allem im Interesse der Sicherheit der auf dem Schulberg laufenden Fußgänger für zumutbar auch wenn das Plauener Rathaus hier anderer Ansicht ist.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anregung wird zur Prüfung im Radverkehrskonzept weitergeleitet.
12.42	Gehwege auf Parkplätzen	(F) Zur Wahrung der Sicherheit der Fußgänger müssen Gemeinschaftsverkehrsflächen etwa auf Zufahrten von stark frequentierten Supermarktparkplätzen vermieden werden und zumindest hier separate Fußwege gebaut werden.	Wird nicht berücksichtigt	Die Verkehrsregelung auf Parkplätzen von Supermärkten etc. obliegt den jeweiligen Betreibern – hier besitzt die Stadt nur begrenzt Handlungsspielraum. Eine Verpflichtung zur Errichtung gesonderter Gehwege gibt es nicht.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



Ifd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
12.43	<i>Oberflächenbeschaffenheit von Gehwegen (Neundorfer Straße)</i>	(F) Auch müssen Fußwege so beschaffen sein, dass Fußgänger nicht ausrutschen. Auf dem glatten Klinkerpflaster auf der Neundorfer Straße ist das nicht der Fall, siehe Anlage. Wir brauchen bezüglich von Unfällen eine andere Sicherheitskultur als heute, wo Unfallquellen nur dann beseitigt werden, wenn es zu einer Häufung von Unfällen, das sind 5 oder mehr schwere Unfälle im Jahr, kommt. Übertragen auf das Problempflaster auf der Neundorfer Straße heißt das, dass erst wenn pro Jahr 5 oder mehr Passanten so schwer stürzen. Auch wenn es hier „nur“ 1 - 2 derart schwere Unfälle im Jahr gibt, sehe ich sehr wohl einen dringenden Handlungsbedarf, weil zumindest durch das subjektive Erleben der Reibwert des neuen Klinkerpflasters insbesondere bei Feuchtigkeit deutlich niedriger als bei den an vielen Stellen in der immer noch vorhandenen alten Klinkerpflaster, Betonpflaster oder Granitpflaster. Wenn dieses rutschige neue Klinkerpflaster angeblich der höchsten Reibwertklasse entspricht, welchen Reibwertklassen entspricht dann altes Klinkerpflaster, Betonpflaster oder Granitpflaster?	Wird zur Kenntnis genommen	Die Oberflächenstrukturierung einzelner Gehwege ist nicht Betrachtungsgegenstand des VEP. Die Forderung wird weitergeleitet.
12.44	<i>Umsteige- und Reisezeiten gemäß Nahverkehrsplan</i>	(E) Der Nahverkehrsplan ist mangelhaft formuliert, weil wegen der darin enthaltenen Übergangszeiten von 15 Minuten beim Umsteigen gegenüber der PSB beim Nichterreichen von Anschlüssen, und das passiert am Tunnel tagsüber an Werktagen sehr häufig, wegen Schlechtleistung nicht regressfähig gemacht werden kann. An der Kreuzung Reichenbacher Straße - Knielohstraße - Bismarckstraße erachtete das Plauener Rathaus Wartezeiten von bis zu 3 Minuten für die Knielohstraße auf diese Kreuzung fahrenden Autofahrer vor der roten Ampel als unzumutbar, weshalb durch die Vorrangschaltung für die Straßenbahn abgeschaltet wurde, und die Wartezeiten für die Straßenbahn an dieser Ampel, dann erreicht sie den Bahnhof Mitte, wenn die Grünphase gerade vorbei ist und es muss ein kompletter Ampelumlauf gewartet werden und auch an der Elsterbrücke ist bei der Annäherung der Straßenbahn nicht immer Grün zum Rechtsabbiegen führen dann zu einer geringfügigen Verspätung der Straßenbahn bei der Ankunft am Tunnel und der Anschluss ist bereits weg oder fährt gerade ab, wenn an der Wirtschaftseinfahrt zur Stadtgalerie über die dortige Gleisabzweigung gefahren wird, für die am Tunnel umsteigenden Reisenden zu einer vermeidbaren Wartezeit von 15 Minuten, welche diese als eine Zumutung empfinden und dagegen vom Rathaus aber auch von der PSB als Zumutbar eingeschätzt wird. Mit Fahrzeiten von einer 3/4 Stunde einschließlich Anschlussverlust am Tunnel beim Umsteigen von einem Stadtrand zum anderen Stadtrand, so lange dauert eine Fahrt mit dem ICE von	Wird zur Kenntnis genommen	Der Einwand betrifft die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und somit nicht den Verkehrsentwicklungsplan. Der Einwand wird weitergeleitet.  Zur Vorrangschaltung für Straßenbahnen an LSA-Knotenpunkten siehe fachtechnische Stellungnahme zur Anregung 12.29.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		Nürnberg nach München über die ICE-Schnellfahrstrecke, lassen sich keine Autofahrer zum Umsteigen auf die Bahn bewegen.		
<b>13</b>	<b>Fahrgastverband ProBahn Mitteldeutschland e.V. (28.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
13.01	<i>Eisenbahn-Anbindung Plauen</i>	(A) Sehr geehrter Herr Brosig, vielen Dank für den Verkehrsentwicklungsplan 2035. Als Vertreter vom Fahrgastverband ProBahn Mitteldeutschland e.V. sind wir besonders an der Entwicklung des SPNV und ÖPNV interessiert. Die gute Erreichbarkeit der Stadt über die Autobahnen A72 und A9 spiegelt sich aber leider nicht in der Bahnanbindung wider. Für die nächsten Jahre muss deshalb unbedingt an einer besseren Möglichkeit, die Stadt Plauen per Bahn zu erreichen, gearbeitet werden. Schwerpunkt sind dabei die Relationen Dresden-Plauen-Hof-Nürnberg (Sachsen-Franken-Magistrale) und Strecke Leipzig-Plauen-Karlsbad-Prag. Mit diesen Angeboten wäre die Attraktivität der Stadt Plauen auch überregional bemerkenswert und sicher würden auch viele Plauener Einwohner das Angebot nutzen.	Wird bereits berücksichtigt	Es wird im Text (Kapitel 4.1) eine Passage über das bisherige Engagement der Stadt Plauen bzgl. Sachsen-Franken-Magistrale sowie der Anbindung nach Leipzig und Karlsbad ergänzt.
13.02	<i>Erhalt der Straßenbahn</i>	(H) Bei ÖPNV ist die Stadt Plauen auf einen guten Weg und es muss alles getan werden, damit die Strassenbahn erhalten bleibt.	Wird berücksichtigt	Der Erhalt der Straßenbahn wird zum besseren Verständnis der Maßnahme Ö-01 zusätzlich als Teilmaßnahme integriert.
13.03	<i>Carsharing-Angebot</i>	(H) Positiv ist auch das Carsharing-Angebot zu werten, was sicher die Mobilität der Bewohner der Stadt Plauen weiter bereichern wird. Mit freundlichen Grüßen Bertram Zetzsche Sprecher ProBahn Vogtland	Wird zur Kenntnis genommen	-
<b>14</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (29.07.2022, online-Beteiligung)</b>			
	<i>LSA-Koordinierung</i>	(A) Sehr geehrte Damen und Herren, mein Vorschlag bezieht sich auf die effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Könnte die Stadt Plauen nicht eine grüne Welle mit Richtgeschwindigkeit einführen? Zum Beispiel die komplette Pausaer Straße bis zum Dittrichplatz, oder die August Bebel Straße bis zur Friedenstraße. Und noch einige mehr. So könnte der Verkehrsfluss besser gestaltet werden. Die Lärmentwicklung wäre geringer, weil weniger Stop and Go auftreten würde. Die Luft ist dadurch	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Im Verlauf der Bundesstraßen werden bereits mehrere Teilstrecken nach Möglichkeit koordiniert. Ein zeitgleicher konstanter Fahrzeugfluss beider Fahrtrichtungen einer Teilstrecke ist jedoch i.d.R. aufgrund der Knotenpunktabstände nicht möglich. Die Bevorrechtigung der Straßenbahn sowie in Einzelfällen Anforderungen von Fußgängern können die Koordinierung unterbrechen.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
		<p>auch nicht mehr so stark belastet. Und vergessen wir nicht den sinkenden Spritverbrauch, der dadurch als positiver Nebeneffekt auftritt.</p> <p>Natürlich hat die Sache auch einen negativen Effekt. Die Blitzeranlagen wären nicht mehr nötig, weil es braucht keiner mehr rasen, um die grüne Ampelphase zu erreichen. Dadurch würde sich natürlich auch die Verkehrssicherheit erhöhen.</p> <p>Vielen Dank, dass sie den Plauener Bürgern die Möglichkeit geben, ihre Heimatstadt mit zu gestalten. Denn ich bin gerne Plauener.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>*****</p>		
<b>15</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (06.08.2022, online-Beteiligung)</b>			
15.01	<i>Beachtung von Lastenrädern</i>	(A) Hallo, ich habe mir einige Gedanken zum VEP 2035 gemacht. Grundsätzlich finde ich viele der Ansätze gut um die Stadt in ihrer Entwicklung voran zu treiben. Da ich selber viel mit dem Rad unterwegs bin freut es mich, dass das Radwegenetz stärker in den Fokus gerückt wird. Da ich beabsichtige mir ein Lastenrad zuzulegen sehe ich jedoch noch Handlungsbedarf was das Parken eines so großen Rades betrifft. Stellflächen sind stellenweise zu klein oder ungeeignet für so ein Rad im Innenstadtbereich (möglich wäre z.B. einen Teil des oberen Parkdecks an der Stadtgalerie zu nutzen, mit entsprechender Zufahrtsrampe und Überdachung). Eventuell könnte man sogar leerstehende Geschäftsflächen dafür nutzen (Neubau des MVZ an der Neundorfer Strasse).	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anregung wird zur Prüfung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes weitergeleitet.
15.02	<i>Radroute Industriegebiet Oberlosa</i>	(A) Des Weiteren möchte ich vorschlagen den bereits geplanten Radweg zum neuen Industriegebiet Plauen-Oberlosa wieder mit aufzunehmen.	Wird zur Kenntnis genommen	Die Anregung wird zur Prüfung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes weitergeleitet.
15.03	<i>Ausbau Straßenbahnnetz</i>	(A) Der Ausbau des Straßenbahnnetzes kommt mir auch etwas zu kurz um die Bürger zum Umstieg in den ÖPNV zu bewegen. Bei Neubau der Nordosttangente könnte man doch einen Lückenschluß zwischen der Linie 4 und 1 mit in Betracht ziehen. Auch die Verbindung anderer Endhaltepunkte wären sicherlich mittelfristig realisierbar. Die Anbindung der Industriegebiete wäre hinsichtlich der Erreichbarkeit ohne Kfz rechtsinnvoll (weniger Parkflächen, mehr Grünfläche). MfG *****	Wird bereits teilweise berücksichtigt	In Maßnahme S-01 wird die Möglichkeit einer tangentialen Buslinie durch die Gewerbeerschließungsstraße bereits benannt. Die weitere Planung des ÖPNV bezüglich der Verknüpfung von Linien obliegt der Nahverkehrsplanung.
<b>16</b>	<b>Bürger/ Bürgerin (22.08.2022, E-Mail)</b>			

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
16.01	<i>Anbindung Oberer Bahnhof (I/IV)</i>	(A) Das Handlungskonzept ÖPNV bezieht sich fast ausschließlich auf das ÖPNV Netzwerk innerhalb des Plauener Stadtgebiets. Es wäre wünschenswert in den Verkehrsentwicklungsplan auch Ziele und Vorschläge für eine bessere Verbindung des überregionalen Nahverkehrs (=Bahnanschluss) mit dem Plauener Zentrum und dem Plauener ÖPNV Netzwerk aufzunehmen.	Wird teilweise berücksichtigt	Die Stadt setzt sich seit dem Entfall der ICE-Verbindung für die Wiederaufnahme ins Fernverkehrsnetz ein, verfügt hierbei jedoch kaum über Handlungsspielräume.
16.02	<i>Anbindung Oberer Bahnhof (II/IV)</i>	(H) Die Anbindung des Haltepunkts Plauen Mitte ist gut gelöst - allerdings bedarf es auch hier besser Beschilderung.	Wird zur Kenntnis genommen	Die genaue Beschilderung ist nicht Bestandteil des VEP. Der Hinweis wird weitergeleitet.
16.03	<i>Anbindung Oberer Bahnhof (III/IV)</i>	(A) Die Anbindung des Oberen Bahnhofs an das Plauener Zentrum ist meiner Meinung nach momentan sehr problematisch. Dies ergibt sich teilweise aus topografischen Besonderheiten (die man auch nicht beeinflussen kann). Allerdings ist die sehr spärliche Straßenbahnanbindung nicht sehr überzeugend um Touristen ins Stadtzentrum zu locken. Andere Städte haben dafür deutlich bessere Konzepte, z.B. Zwickau mit einer direkten Verbindung der Vogtlandbahn ins Stadtzentrum. Vielleicht kann der Vorschlag eines regelmässigen Kleinbus Shuttles zwischen Oberem Bahnhof und Tunnel als Vorschlag aufgenommen werden.	Wird nicht berücksichtigt	Die Verbindung zwischen Oberer Bahnhof und Haltestelle Tunnel wird durch die Straßenbahn grundlegend anforderungsgerecht bedient. Ein zusätzlicher Shuttle-Service wird nicht als notwendig erachtet.
16.04	<i>Anbindung Oberer Bahnhof (IV/IV)</i>	(H) Weiterhin ist die Fußgängerverbindung vom Oberen Bahnhof bis zur Oberen Bahnhofstrasse zwingend zu überdenken. Es gibt zwar eine Verbindung - allerdings wirkt diese durch die verfallende Unterführung eher abschreckend als einladend.	Wird bereits berücksichtigt	Die Aufwertung der Unterführung sowie der nördlichen Bahnhofstraße ist in Maßnahme S-05 enthalten. Maßnahme S-06 enthält die Aufwertung der Fußgängerzone.
16.05	ÖPNV	(A) Die Online Präsenz des ÖPNV Angebots in Plauen ist momentan sehr überholt. In vergleichbaren anderen Städten gibt es Apps die problemlos einen Online Ticketkauf ermöglichen. Dies sollte auch in Plauen angestrebt werden. Genauso wie eine App zur Fahrzeitauskunft. Ankunftszeiten in 'real time' über eine App anzukündigen sollte kein großes Problem darstellen. Dadurch könnte gleichzeitig darauf hingewiesen werden, ob die ankommende Straßenbahn eine 'alte' Bahn oder eine moderne Niederflurbahn ist. Das momentane Angebot mit PDF Dateien für die Fahrpläne ist besonders für eine Handy Nutzung nicht benutzerfreundlich.	Wird bereits berücksichtigt	Die App „VVV mobil“ bietet bereits ein umfangreiches digitales Informations- und Ticketangebot an. Echtzeitinformationen über Fahrzeuge (App, vor Ort) werden bereits avisiert, ein Umsetzungszeitraum steht jedoch noch nicht fest.

## Verkehrsentwicklungsplan Plauen 2035, Abwägung der Stellungnahmen

(Grundlage: Fassung vom 22.06.2022, öffentliche Auslegung vom 13.07.2022 bis 15.08.2022)



lfd. Nr.	Stellungnahme Betreff/ Verortung	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R)	Art der Abwägung	Fachtechnische Stellungnahme
16.06	<i>Ruhender Kfz-Verkehr</i>	<p>(A) Ich finde es sehr positiv, die aktuelle Parkhaus Auslastung in der Innenstadt zu evaluieren.</p> <p>Es ist schlicht nicht mehr zeitgemäß den gesamten öffentlichen Raum als (entweder kostenlosen oder gebührenpflichtige) Parkflächen für PKWs anzusehen. Das Plauener Zentrum verfügt über mehrere Parkhäuser - und deren Auslastung sollte der Vorrang sein, bevor öffentlicher Raum für PKW Parkflächen freigegeben wird. Dies würde die Attraktivität der Innenstadt erhöhen. Der Straßenraum im Zentrum sollte für Grünflächen (Thema Urban Heat Island Effekt) und Straßencafes und -Geschäfte genutzt werden - und nicht als PKW Parkflächen.</p> <p>Generell sollte Gehwegparken vermieden werden. Es gibt einige Bereiche in Plauen, wo beengte Gehwege deutlich im Vergleich zu Gehwegparken benachteiligt sind.</p>	Wird zur Kenntnis genommen/ Wird bereits berücksichtigt	Die Auslastungsermittlung der Parkbauten und die Vermeidung von Gehwegparken sind Bestandteil der VEP-Maßnahmen F-04 sowie K-09.
16.07	<i>Ausbau Elsterradweg</i>	<p>(H) Als einer der Punkte für die notwendige Überarbeitung des Radverkehrskonzepts wird der Ausbau des Elsterradwegs erwähnt. Meines Erachtens sollte dieser Punkt deutlich mehr Gewicht bekommen. Der Fahrradtourismus innerhalb Deutschlands entlang von Flußradwegen boomt seit Jahren. Leider entspricht der momentane Zustand des Elsterradwegs innerhalb es Plauener Stadtgebiets nicht touristischen Anforderungen. Dies betrifft sowohl mehrere Straßenquerungen (z.B. Stresemannstraße), als auch die Breite (z.B. Fabrikstraße). Weiterhin sind einige als Radweg ausgewiesene Teile des Elsterradwegs für Fahrradtouristen (mit schweren EBikes und Gepäck) nicht zu bewältigen, beispielsweise das Teilstück vom Klärwerk Richtung Lochbauer.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Die Maßnahmenvorschläge werden zur Prüfung im Radverkehrskonzept weitergeleitet.
16.08	<i>Lademöglichkeiten am Elsterradweg</i>	<p>(A) Es müsste auch untersucht werden, ob Lademöglichkeiten entlang des Elsterradwegs integriert werden können.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	Der Maßnahmenvorschlag wird zur Prüfung im Radverkehrskonzept weitergeleitet.
16.09	<i>Sichere Abstellmöglichkeiten</i>	<p>(A) Bezüglich sicherer Abstellmöglichkeiten sollte darauf hingewiesen werden, dass diese sowohl am Oberen Bahnhof als auch am Bahnhof Mitte benötigt werden.</p>	Wird bereits teilweise berücksichtigt	Maßnahme R-03 beinhaltet abschließbare Abstellmöglichkeiten am Oberen Bahnhof. Der Maßnahmenvorschlag für den Bahnhof Mitte wird zur Prüfung im Radverkehrskonzept weitergeleitet.