

Herrn Oberbürgermeister
Steffen Zenner

im Hause

Stellungnahme zum Antrag der CDU-Fraktion, Reg.-Nr. 331-23, vom 01.03.2023

Zum Beschlussvorschlag „Der Stadtrat der Stadt Plauen beschließt das Maßnahmen- und Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans entsprechend Anlage 1 unter Beachtung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Plauen und der Finanzierungsbeteiligungen von Bund, Land, Vogtlandkreis und Zweckverband ÖPNV“ beantragen wir Änderungen bzw. Ergänzungen, welche bei den einzelnen Maßnahmen aufzunehmen sind.

1.) Entwicklung motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den motorisierten Individualverkehr sind weiterhin geeignete Verkehrswege zu erhalten, um eine gute aber auch sichere Erreichbarkeit aller Stadtgebiete zu erreichen. Im Leitbild „Umweltverbund“ ist der motorisierte Individualverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform mit Ausbaupotential aufzunehmen.

2.) 30iger Zonen

Die im VEP mehrfach und sehr deutlich getroffene Festlegung zur grundsätzlichen Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten (2.8. Seite 97 oder Abbildung 11) wird aus dem VEP entfernt. Eine derart großflächige Schaffung von Tempo-30-Zonen oder noch weitgehenderen Verkehrseinschränkungen ist nicht zielführend.

Die Schaffung einzelner, weniger, neuer Tempo-30-Zonen kann nur in einer entsprechenden Einzelfallprüfung erfolgen. Es ist grundsätzlich innerorts Tempo 50 als die Regel zu betrachten, Geschwindigkeitsreduzierungen müssen begründete Ausnahmen bleiben.

Die im VEP vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Neundorfer Str. (S. 55 VEP) ist nicht weiter zu verfolgen, da hierfür weder eine Notwendigkeit noch ein Mehrwert zu erkennen ist.

3.) Mühlberg

Die bisherige Regelung zur Befahrung des Mühlbergs in Richtung Böhlerstraße / Hofwiesenstraße wird nach Beendigung der Bauarbeiten am Weisbachschen Haus wieder ertüchtigt.

4.) Befahrbarkeit Bahnhofstraße

Die Befahrbarkeit bzw. Querung der Bahnhofstraße wird als Option beibehalten und nicht als Fußgängerzone geschlossen.

5.) Straßenquerschnitte

Im VEP sind keine Regelquerschnitte für den eventuellen Umbau von Hauptstraßen (wie z. B. der Siegener Straße, Bahnhofstraße, August-Bebel-Straße, Martin-Luther-Straße oder Pausaer Straße) aufzunehmen und damit zu beschließen. Sollten die Straßen neu gestaltet werden, ist dies im konkreten Einzelfall im Planungsprozess mit dem Stadtrat abzustimmen.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zu o. g. Antrag nehme ich wie folgt Stellung:

1.) Entwicklung motorisierter Individualverkehr (MIV)

An der Erreichbarkeit der Stadtteile werden keine Abstriche gemacht. Jeder Nutzer ist auch in Zukunft frei in der Wahl des Verkehrsmittels.

In den zurückliegenden 30 Jahren stand der Ausbau des Straßennetzes im Vordergrund. Das Plauener Straßennetz ist großzügig dimensioniert – an manchen Stellen auch über dem Bedarf. Aufgrund der Topografie galt Radfahren in Plauen als wenig attraktiv. Das spiegelt sich im äußerst geringen Bestand von Radwegen wider. Von den 368 Kilometern Straßennetz sind nur 21 Kilometer mit Radverkehrsanlagen ausgerüstet. Es gibt einen sehr großen Nachholbedarf.

Die Zusammenfassung im Kapitel 4, S. 17 wird wie folgt abgeändert:

Im Sinne eines umfänglichen Mobilitätsangebotes soll daher das Entwicklungs-Szenario „Förderung Umweltverbund“ verfolgt werden. Der motorisierte Individualverkehr ist eine gleichberechtigte Mobilitätsform mit Ausbaupotenzial.

2.) 30iger Zonen

Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans wird als Maßnahme die Verkehrsberuhigung von in sich geschlossenen Wohngebieten abseits des Hauptstraßennetzes gelistet.

Dazu erfolgte im Vorfeld eine umfangreiche Kategorisierung der Straßen in das Haupt- und Nebennetz auf Basis der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN). Tempo 30 ist im klassifizierten Hauptstraßennetz nicht beabsichtigt. Auch der Flächennutzungsplan der Stadt fand bei der Maßnahmenentwicklung entsprechend Beachtung.

Tempo-30-Zonen sind ohnehin nach § 45 Absatz 1 c der Straßenverkehrsordnung „insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf“ von den Straßenverkehrsbehörden anzuordnen. Auch die *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06* geht davon aus, dass sich Wohnstraßen in Tempo 30-Zonen befinden.

In der Vergangenheit wurden häufig Tempo-30-Zonen von den Bewohnern gefordert. Der VEP schlägt Erweiterungsbereiche vor, die in Zukunft und jeweils nach einer Einzelfallprüfung durch die Verwaltung als Tempo-30-Zonen ausgewiesen werden können. Bereits heute gibt es in den vorgeschlagenen Erweiterungsbereichen eine Vielzahl von vorhandenen Tempo-30-Regelungen, z. B. Stöckigter Straße/Fiedlerstraße in der Ostvorstadt, Am Weinberg (Reusa), Leibnitzstraße/Hegelstraße (Südvorstadt), Weststraße/Schmidstraße, Seminarstraße, obere Forststraße, Karolastraße, Rückertstraße u. v. m. Durch die Erweiterung werden diese abgerundet und vereinfacht.

In Abbildung 11 sind alle vorhanden Geschwindigkeitszonierungen als blaue Flächen und die Erweiterungen in beiger Farbe dargestellt. Hinweis: *Ergänzend zu Abbildung 11 des VEP werden in der Anlage der Stellungnahme die bereits bestehenden und geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen besser erkennbar dargestellt.*

In Oberlosa soll durch Ausweisung von Tempo 30 der Quell-Zielverkehr zum Gewerbegebiet auf die B 92 verlagert werden.

Manche der vorgeschlagenen Tempo-30-Zonen sind diskussionswürdig, wie z. B. der Rinnelberg, Meßbacher Straße, Nach den drei Bergen.

Tempo 30 auf der Neundorfer Straße

Die Relation Zentrum - Westen/Neundorf wird täglich von sehr vielen Radfahrern genutzt und es gibt keine attraktive Alternative zur Neundorfer Straße. Bei der Sanierung der Neundorfer Straße wurde zum Schutz und Erhalt des Straßenbaumbestandes jedoch keine Radverkehrsanlage gebaut. Zwar dürfen Radfahrer die Gehwege befahren, doch das wird durch Einschränkungen erschwert, z. B. stadtauswärts rechts.

Auffallend ist eine hohe Fahrradbeteiligung an den Unfällen. An 8 von 16 Unfällen in 3 Jahren waren Radfahrer beteiligt. Gefährlich sind die Gleisverziehungen in den Haltestellen. Dort müssen Radfahrer die Gleise abrupt kreuzen und zur Fahrstreifenmitte wechseln, womit der nachfolgende Kfz-Verkehr nicht rechnet. In der Befragung zum Radverkehr gaben deshalb sehr viele Radfahrer an, sich auf der Neundorfer Straße unsicher zu fühlen. Sie weichen auf die Fußwege aus, was weitere Konflikte und Unfälle mit Fußgängern nach sich zieht.

Die Stadtverwaltung empfiehlt, die Maßnahme K03 (S. 48) in einen zeitlich begrenzten Verkehrsversuch (bspw. auf 3 Jahre) abzuändern. Durch eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten von Kfz und Radfahrern soll die Sicherheit erhöht werden und Radfahrer motivieren, weniger die Gehwege zu befahren. Fußgänger profitieren dann von einer höheren Sicherheit und Aufenthaltsqualität auf den Gehwegen. Wenn die erwünschten Wirkungen nicht eintreten, sind investive Maßnahmen erforderlich.

3.) Mühlberg

Die Sperrung des Mühlbergs war im Entwurf zur 1. Lesung im Juni 2022 noch enthalten. Sie wurde im Zuge der internen Beteiligung als Maßnahme aus dem Kapitel 6.3 sowie der Maßnahmenliste in Anlage 1 gestrichen. Lediglich im Kapitel 5.4 werden die Ergebnisse des Planfalls noch nachrichtlich dargestellt. Das hat leider zu Irritationen geführt. In Kapitel 5.4 wird deshalb ergänzt, dass die Maßnahme nicht Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes ist.

4.) Befahrbarkeit Bahnhofstraße

Die Stadt Plauen unterstützt die Initiative zur Stärkung der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Handelseinrichtungen in der Bahnhofstraße mit dem Kfz kann noch weiter verbessert werden. Dazu wird im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ die Erreichbarkeit vertiefend analysiert und Vorschläge zur Verbesserung erarbeitet.

Vorgesehen ist z. B. in den Übergangsbereichen der einmündenden Seitenstraßen (z. B. Stresemannstraße), die Schaffung von Kurzzeitparkplätzen einzuordnen. Die Entfernung zu den Geschäften kann so minimiert werden. Die Maßnahme S-06, S. 37 wird entsprechend ergänzt.

5.) Straßenquerschnitte

Eine der grundlegendsten Aufgaben des Verkehrsentwicklungsplans ist es, in einer Langfristprognose das zukünftige Verkehrsaufkommen abzuschätzen und eine Orientierung für den Bedarf an Verkehrsinfrastruktur zu liefern.

In den einzelnen Planfällen werden dabei auch die Wechselwirkungen zwischen den zukünftigen Maßnahmen untersucht. Beispielsweise zeigt der Prognosenullfall in Abbildung 2.4, wie sich die Verkehrsströme nach dem 3-streifigen Ausbau der Trockentalstraße in der Siegener Straße reduzieren. Demzufolge werden Beispielquerschnitte aufgezeigt.

Grundsätzlich werden alle Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßenquerschnitten, wenn sie geplant werden, dem Stadtbau- und Umweltausschuss und ggf. dem Stadtrat zur Diskussion vorgelegt. Das schließt selbstverständlich auch die im VEP gelisteten Maßnahmen ein und beinhaltet detaillierte Voruntersuchungen.

Die Verwaltung empfiehlt daher, die Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßenquerschnitten im Maßnahmen- und Realisierungskonzept zu belassen.

Bei der August-Bebels-Straße hat sich durch den Abgleich mit der Radverkehrskonzeption gezeigt, dass keine Eingriffe in die Fahrbahn erforderlich sind. Die Maßnahme S-04 wird eingekürzt in „Umgestaltung der K 7879 Straße der Deutschen Einheit“. Die Teilmaßnahme S-4.3 wird gestrichen.

Mit freundlichen Grüßen


Kerstin Wolf



Stellungnahme erbeten: Gr.3 II
Behandlung: 30.11.23
SR



CDU-Fraktion Plauen
Unterer Graben 1
08523 Plauen
Rathaus, Zimmer 150

Stadtverwaltung Plauen

Oberbürgermeister
Herr Steffen Zenner

Posteingang
02. März 2023
Büro Oberbürgermeister

Reg.Nr. 331-23

Plauen, 01.03.2023

Antrag zur Vorlage DS-Nr. 0726/2022
Beschluss Maßnahmen- und Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zum Beschlussvorschlag

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

beantragen wir Änderungen bzw. Ergänzungen, welche bei den einzelnen Maßnahmen aufzunehmen sind.

Als CDU-Fraktion begrüßen wir die umfangreiche Fortschreibung und Konkretisierung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Eine stetige und zukunftsweisende Verbesserung der Verkehrsentwicklung in unserer Stadt ist ein wichtiger Baustein für den Wohn- und Freizeitbereich, aber muss genauso die wirtschaftliche Zukunft und Erreichbarkeit der Region im Blick behalten. Hier sehen wir Handlungsbedarf, die unterschiedlichen Fortbewegungsmöglichkeiten in Einklang notwendiger weicher und harter Standortfaktoren zu bringen. Dies darf Attraktivität, Umweltschutz aber besonders die Erreichbarkeit nicht ausschließen. Jeder Nutzer muss weiterhin frei in seiner Entscheidung der Fortbewegung sein.

Anträge der CDU-Fraktion zu den Maßnahmen:

Entwicklung motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den motorisierten Individualverkehr sind weiterhin geeignete Verkehrswege zu erhalten, um eine gute aber auch sichere Erreichbarkeit aller Stadtgebiete zu erreichen.

Im Leitbild „Umweltverbund“ ist der motorisierte Individualverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform mit Ausbaupotential aufzunehmen.

Begründung

Der MIV ist die bevorzugte Mobilitätsform der Plauener. Gerade als Oberzentrum ist es für Plauen existenziell wichtig, von Menschen aus dem ländlichen Umland bequem und praktikabel erreichbar zu sein. Dies wird auch bis 2035 im wesentlichen mit dem MIV erfolgen.

Auf Grund der alternden Bevölkerung wird der MIV an Bedeutung deutlich zunehmen. Älteren Menschen fällt es deutlich schwerer vom MIV auf den ÖPNV oder den Rad- und Fußgängerverkehr zu wechseln. Wenn diese Personengruppe nicht mehr selbst Auto fahren kann, ist sie für ihre Erledigungen auf die Hilfe Dritter (Verwandte, Pflegedienste) angewiesen. Diese nutzen in der Regel den MIV.

30iger Zonen

Die im VEP mehrfach und sehr deutlich getroffen Festlegung zur grundsätzlichen Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten (z.B. Seite 97 oder Abbildung 11) wird aus dem VEP entfernt. Eine derart großflächige Schaffung von Tempo 30 Zonen oder noch weitgehenderen Verkehrseinschränkungen ist nicht zielführend. Die Schaffung einzelner, weniger, neuer Tempo 30 Zonen, kann nur in einer entsprechenden Einzelfallprüfung erfolgen. Es ist grundsätzlich innerorts Tempo 50 als die Regel zu betrachten, Geschwindigkeitsreduzierungen müssen begründete Ausnahmen bleiben.

Die im VEP vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Neundorfer Str. (S.55 VEP) ist nicht weiter zu verfolgen, da hierfür weder eine Notwendigkeit noch ein Mehrwert zu erkennen ist.

Begründung

Das gesamte Stadtgebiet ist als Wohngebiet zu betrachten. Eine Bevorzugung bestimmter Stadteile widerspricht dem Gleichbehandlungsgrundsatz. Generell Tempo 30 führt zu längeren Fahrzeiten, behindert einen flüssigen, emissionsarmen Verkehr und bringt nur geringe Lärmentlastungen. Belastungen und Nutzen stehen in keinem sinnvollem Verhältnis.

Mühlberg

Die bisherige Regelung zur Befahrung des Mühlbergs in Richtung Böhlerstraße / Hofwiesenstraße wird nach Beendigung der Bauarbeiten am Weisbachschen Haus wieder ertüchtigt.

Begründung

Die Maßnahme zur Einrichtung einer Fußgängerzone verschlechtert die Erreichbarkeit der Elsteraue mit dem touristischen Hotspot „Fabrik der Fäden“. Im Bereich Mühlberg – Böhlerstraße bis Bleichstraße befinden sich keine Geschäfte bzw. Lokale. Der übliche Fußweg ist linksabbiegend vom Mühlberg Richtung Walkmühle.

Befahrbarkeit Bahnhofstraße

Die Befahrbarkeit bzw. Querung der Bahnhofstraße wird als Option beibehalten und nicht als Fußgängerzone geschlossen.

Begründung

Wir setzen und für die Stärkung der Innenstadt ein, dies kann aus unserer Sicht nur durch eine Erhöhung der Frequenz erfolgen. Dazu wäre die einseitige gezielte Befahrung mit Kurzzeitparkplätzen realistisch. Ohne mehr Besucher auf die Bahnhofstraße zu bringen, scheint keine Aufwertung möglich zu sein.

Dies geht nur mit MIV, wobei dieser durchaus eingeschränkt sein kann (z.B. verkehrsberuhigter Bereich). Seit mehr als 20 Jahren wird die Aufwertung der Bahnhofstraße durch Befahrungsoptionen im Stadtrat kontrovers diskutiert. Die Fußgängerzone Bahnhofstraße wurde von Experten für Handel als zu groß eingestuft, so dass sich der heutige Standpunkt dazu widerspricht.

Die im VEP vorgeschlagenen gestalterischen Aufwertungsmaßnahmen werden ebenso lange praktisch durchgeführt, ohne nennenswerten Erfolg, jedoch mit hohen Kosten.

Straßenquerschnitte

Im VEP sind keine Regelquerschnitte für den eventuellen Umbau von Hauptstraßen (wie z.B. der Siegener Straße, Bahnhofstraße, August-Bebel-Straße, Martin-Luther-Straße oder Pausaer Straße) aufzunehmen und damit zu beschließen. Sollten die Straßen neu gestaltet werden, ist dies im konkreten Einzelfall im Planungsprozess mit dem Stadtrat abzustimmen.

Begründung

Eine Festlegung welcher Straßenquerschnitt in 10 oder 15 Jahren gebaut werden soll, ist nicht sinnvoll. Dies ist im Rahmen der konkreten Planung zu tun. Anforderungen und Bedingungen ändern sich ständig. Diese Einschränkungen würden einem fließendem Verkehr widersprechen.

Wir gehen bei unserem Antrag davon aus, dass die Informationsvorlage DS-Nr. 0635/2022, Information zu den Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes, vollumfänglich in der Verwaltungsvorlage DS-Nr. 0726/2022, Beschluss Maßnahmen- und Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans, eingeflossen ist.



Jörg Schmidt
Fraktionsvorsitzender

