



STADTVERWALTUNG PLAUEN

# PARKRAUMKONZEPT DER STADT PLAUEN

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt 1995  
mit Parkraumbewirtschaftungskonzept

## TEIL 1 ANALYSE UND ZIELSTELLUNG

Geschäftsbereich II

Fachbereich: Bau und Umwelt

Fachgebiet: Stadtplanung und Umwelt

Stadt Plauen 2015

# INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis.....	II
Abbildungsverzeichnis.....	IV
Tabellenverzeichnis.....	V
Kartenverzeichnis.....	VI
Abkürzungs- und Symbolverzeichnis .....	VII
1 Einleitung .....	1
2 Methodik.....	2
3 Planungsgrundlagen .....	4
3.1 Definition: öffentlicher und privater Stellplatz.....	4
3.2 Handlungsbedarf.....	4
3.3 Grundlagen der Parkraumplanung.....	5
3.4 Abgrenzung des Planungsgebietes .....	6
3.5 Konzeptionelle Grundlagen .....	7
3.6 Maßnahmen aus dem Parkraumkonzept 1995 und deren Umsetzungsstand .....	9
4 Analyse des Planungsgebietes.....	11
4.1 Städtebauliche Analyse.....	11
4.2 Raumstrukturanalyse .....	12
4.2.1 Bevölkerungsstruktur.....	12
4.2.2 Motorisierung .....	13
4.2.3 Verkehrsmittelwahl.....	13
4.2.4 Strukturdaten zu Kunden und Besuchern.....	15
4.2.5 Strukturdaten zu Beschäftigten .....	16
4.3 Verkehrliche Situation .....	19
4.3.1 Verkehrliche Anbindung und funktionale Gliederung des Straßennetzes.....	19
4.3.2 Verkehrsorganisation.....	21
4.3.3 Parkleitsystem .....	23
4.3.4 Nichtmotorisierter Individualverkehr.....	25

---

4.3.5	Öffentlicher Personennahverkehr .....	27
5	Parkraumanalyse .....	31
5.1	Parkraumangebot.....	31
5.1.1	Erhebungsmethode .....	31
5.1.2	Angebot im Planungsgebiet .....	33
5.1.3	Erhebung in den einzelnen Stadtteilen.....	37
5.1.4	Parkzonen im Planungsgebiet und Parkausweise .....	43
5.2	Parkraumnachfrage.....	46
5.2.1	Erhebungsmethodik .....	46
5.2.2	Nachfrage im Planungsgebiet.....	48
5.2.3	Weitere Untersuchungen der Nachfrage .....	51
5.2.3.1	Schloßberg.....	51
5.2.3.2	Neundorfer Vorstadt.....	53
5.2.3.3	Altstadt.....	55
5.3	Parkraumbedarf und Parkraumbilanz.....	57
5.3.1	Berechnungsmethodik .....	57
5.3.2	Aktueller Parkraumbedarf und aktuelle Parkraumbilanz.....	58
5.3.3	Zukünftiger Parkraumbedarf und zukünftige Parkraumbilanz.....	60
5.3.3.1	Szenario 1 = Trendszenario.....	60
5.3.3.2	Szenario 2 = positive Entwicklung .....	63
5.3.3.3	Nutzerspezifische Auswertung .....	65
5.3.4	Kurzes Fazit.....	67
6	Zusammenfassung der analysierten Probleme und Ansatzpunkte.....	68
7	Ziele .....	71
7.1.1	Ziele aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2007 .....	71
7.1.2	Ziele aus dem Parkraumkonzept 1995.....	72
7.1.3	Ziele aus dem Stadtkonzept 2022 (Fachkonzept Verkehr) .....	73
7.1.4	Ziele des Parkraumkonzeptes 2015.....	75
8	Literaturverzeichnis .....	78

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Planungsphasen (FGSV 2001).....	2
Abbildung 2: Charakteristik der Nachfragegruppen (FGSV 2005) .....	5
Abbildung 3: Lage des Planungsgebietes in Plauen und dessen Einteilung .....	7
Abbildung 4: Entwicklung des Motorisierungsgrades in der Stadt Plauen (Statistisches Landesamt, Sachsen).....	13
Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Plauen (Mobilität in Städten - SrV) ..	14
Abbildung 6: Vergleich der Stellplätze/Parkstände in den Jahren 1995 und 2015.....	33
Abbildung 7: Altstadt: Parkstände und deren Nutzungsform.....	37
Abbildung 8: Bahnhofsvorstadt / Ost: Parkstände und deren Nutzungsform .....	38
Abbildung 9: Bahnhofsvorstadt / West: Parkstände und deren Nutzungsform .....	39
Abbildung 10: Dobenau: Parkstände und deren Nutzungsform .....	39
Abbildung 11: Neundorfer Vorstadt: Parkstände und deren Nutzungsform .....	40
Abbildung 12: Neustadt: Parkstände und deren Nutzungsform .....	41
Abbildung 13: Obere Aue: Parkstände und deren Nutzungsform.....	42
Abbildung 14: Schloßberg: Parkstände und deren Nutzungsform.....	42
Abbildung 15: Parkraumauslastung nach Bewirtschaftungsart.....	48
Abbildung 16: Umgriff des zu erwartenden Parkplatzsuchverkehrs durch Beschäftigte des Landratsamtes .....	52
Abbildung 17: Auslastung 11:00 - 12:00 Uhr.....	53
Abbildung 18: Auslastung 14:15 - 14:45 Uhr.....	53
Abbildung 19: Auslastung 16:00 - 16:30 Uhr.....	54
Abbildung 20: Auslastung 22:00 – 23:00 Uhr .....	55
Abbildung 21: Aktueller Stellplatzbedarf in den Stadtteilen .....	59
Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung und -prognose für die Stadt Plauen (Statistisches Landesamt, Sachsen).....	60
Abbildung 23: Nutzerspezifische Stellplatzbilanz im Szenario 2 .....	65

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Einwohnerentwicklung im Planungsgebiet und der Stadt Plauen (Stadt Plauen, Statistikstelle 2015) und (Parkraumkonzept Plauen 1995).....	12
Tabelle 2: Einzelhandel 2014 (Stadt Plauen, Wirtschaftsförderung 2014) .....	15
Tabelle 3: Beschäftigte 2014.....	17
Tabelle 4: Anzahl der Linien und Gesamtliniennlänge im Liniennetz der Stadt Plauen .....	27
Tabelle 5: Überblick über die Fahrpreise im Stadtverkehr Plauen .....	27
Tabelle 6: Nutzungsformen und deren zugehöriger Buchstabe .....	32
Tabelle 7: Überblick Stellplätze/Parkstände im Planungsgebiet 2015.....	34
Tabelle 8: Überblick über die öffentlichen Parkstände in den Parkhäusern im Planungsgebiet (Stand 08/2014) .....	36
Tabelle 9: Überblick über die Nutzung der Parkzonen im Planungsgebiet.....	45
Tabelle 10: Auslastungsbereiche.....	46
Tabelle 11: Überblick über die Nutzung der Parkstände an der Neundorfer Straße.....	55
Tabelle 12: Parkraumangebot und Parkraumnachfrage, aktuell .....	58
Tabelle 13: Aktuelle und prognostizierte (2025) Strukturdaten, Szenario 1 .....	61
Tabelle 14: Entwicklungstendenzen durch Bauprojekte im Szenario 1.....	62
Tabelle 15: Prognose Parkraumangebot, -bedarf und –bilanz, Szenario 1 .....	62
Tabelle 16: Aktuelle und prognostizierte (2025) Strukturdaten, Szenario 2 .....	63
Tabelle 17: Stellplatzangebot (2025), Szenario 2 .....	64
Tabelle 18: Prognose Parkraumangebot, -bedarf und –bilanz, Szenario 2.....	64
Tabelle 19: Zusammenfassung der Probleme und Ansätze .....	68

## KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Flächennutzungsplan für das Planungsgebiet .....	8
Karte 2: Sozial-, Kultur- und Bildungseinrichtungen sowie Einzelhandelseinrichtungen im Planungsgebiet.....	18
Karte 3: Verkehrsnetz der Stadt Plauen .....	20
Karte 4: Verkehrsorganisation im Planungsgebiet .....	22
Karte 5: Statisches Parkleitsystem der Stadt Plauen im Bereich des Planungsgebietes .....	24
Karte 6: Radroutennetz.....	26
Karte 7: Liniennetz der Plauener Straßenbahn GmbH.....	28
Karte 8: Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs im Planungsgebiet .....	30
Karte 9: Parkraumangebot im Planungsgebiet .....	35
Karte 10: Parkzonen im Planungsgebiet.....	44
Karte 11: Gebietstypen und deren Zeiterfassung im Planungsgebiet.....	47
Karte 12: Auslastung der Gebiete 2011 und 2014.....	49

## ABKÜRZUNGS- UND SYMBOLVERZEICHNIS

BA	Berufsakademie
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
EAR	Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	Flächennutzungsplan
LRA	Landratsamt
MG	Motorisierungsgrad
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SLA	Statistisches Landesamt
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
TZ	Teilziel
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VFL	Verkaufsfläche



# 1 EINLEITUNG

Jede Fahrt mit dem Pkw hat als Quelle und Ziel einen Stellplatz, an welchem das Fahrzeug den größten Teil der Zeit steht. Das wird zum Problem, da hierfür ein immenser Flächenbedarf besteht und durch vorhandene Parkstände zusätzlicher fließender Verkehr erzeugt wird. Der ruhende Verkehr spielt daher eine ganz wesentliche Rolle in der Stadtplanung.

Das Parkraumkonzept der Stadt Plauen aus dem Jahr 1995 wurde in den wesentlichen Punkten umgesetzt. Da sich in den vergangenen Jahren die verkehrlichen und städtebaulichen Randbedingungen stark verändert haben, ist die Erstellung eines neuen Parkraumkonzeptes mit Überarbeitung des Bewirtschaftungskonzeptes erforderlich. Hinzu kommen 2 neue große Verkehrserzeuger im Planungsgebiet, deren Auswirkungen abgeschätzt werden sollen.

Der Untersuchungsraum deckt sich mit dem von 1995, da die größten Parkprobleme nach wie vor in der bevölkerungsreichen und multifunktional genutzten Innenstadt bestehen.

Die Stadtverwaltung hat dazu eine Studienarbeit (Luise Habermann, TU Dresden, Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, September 2011) und eine Diplomarbeit (Dipl.-Ing. Franziska Niesar, TU Dresden, Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, April 2015) erarbeiten lassen. Dieses Konzept basiert auf beiden Arbeiten.

## 2 METHODIK

Die Verkehrsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess mit Rückkopplungen sowie Wirkungskontrollen. Der Prozess unterteilt sich in die fünf Phasen:

Parkraumkonzept 2015	
Teil 1	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vororientierung (Auslöser der Untersuchung),</li><li>• Problemanalyse und Zielstellung</li></ul>
Teil 2	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maßnahmenuntersuchung,</li><li>• Abwägung und Entscheidung sowie</li><li>• Umsetzung- und Wirkungskontrolle.</li></ul>

Abbildung 1: Planungsphasen (FGSV 2001)

Die Erarbeitung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt von Plauen folgt diesem Schema.

### Phase 1: Vororientierung

In dieser Phase werden die Auslöser für eine neue Untersuchung ermittelt und entschieden, ob Handlungsbedarf besteht.

Auch die Parkraumplanung muss übergeordnete Planungen, Gesetze oder die gegebene Platzsituation beachten.

(siehe dazu Pkt. 3 dieses Konzeptes)

### Phase 2: Problemanalyse

Hier wird das Untersuchungsgebiet in allen relevanten Punkten analysiert. Beginnend mit der städtebaulichen und verkehrlichen Gesamtsituation, über das Parkraumangebot, die Nachfrage bis hin zur Prognose. Die Punkte 4 bis 5 dieser Konzeption, geben dazu einen Überblick.

Aus der Prognose werden Mängel festgestellt und Ziele abgeleitet (siehe Pkt. 6 und 7 dieser Konzeption).

Die Phasen 1 und 2 werden im Teil 1 der Parkraumkonzeption behandelt. Sie bilden die Ausgangsbasis für die im Teil 2 nachfolgende Maßnahmenuntersuchung.

### Phase 3: Maßnahmenuntersuchung

In dieser Phase wird ein Handlungskonzept erstellt und anschließend bewertet und dessen Wirkungen abgeschätzt. Dies geschieht anhand der im Teil 1 definierten Ziele.

### Phase 4: Abwägung und Entscheidung

Das Handlungskonzept wird beurteilt und die Umsetzung beschlossen.

### Phase 5: Umsetzung und Wirkungskontrolle

In dieser Phase wird das Handlungskonzept sukzessive umgesetzt. Meist werden im ersten Schritt unumstrittene Maßnahmen des Konzeptes umgesetzt. Hierbei muss eine rechtliche und auch finanzielle Absicherung stattfinden. Nach der Umsetzung einzelner Maßnahmen müssen diese der Wirkungskontrolle unterzogen werden. Dabei wird der Vorher-Zustand mit dem Nachher-Zustand verglichen.

Das am Ende des Verkehrsplanungsprozesses entwickelte und geprüfte Konzept bedarf kontinuierlicher Fortschreibung und Kontrolle.

## 3 PLANUNGSGRUNDLAGEN

### 3.1 DEFINITION: ÖFFENTLICHER UND PRIVATER STELLPLATZ

Im gesamten Konzept wird der Begriff Parkstand und Stellplatz gleichermaßen verwendet, wobei der Begriff Parkstand eigentlich im öffentlichen Raum genutzt wird und der Begriff Stellplatz im privaten Kontext.

Öffentliche Parkstände sind von jedermann nutzbar. Sie können im kommunalen Eigentum (z.B.: Straßen, Parkplätze) sein, sie können aber auch in Privatbesitz (z.B.: Parkhäuser, Parkplätze) sein. Meist sind diese gebührenpflichtig oder zeitlich begrenzt. Im kommunalen Eigentum gibt es dazu auch unbewirtschaftete öffentliche Parkstände.

Private Stellplätze sind nicht von jedermann nutzbar. Sie sind in Privatbesitz. Dazu gehören z.B.: Stellplätze in Hinterhöfen, Garagen, Firmengeländen. Der Eigentümer entscheidet allein, wer hier parken darf, ob er dafür Miete verlangt und wie lang geparkt werden darf.

### 3.2 HANDLUNGSBEDARF

Handlungsbedarf besteht allein schon aus der Tatsache heraus, dass das bisherige Parkraumkonzept der Stadt aus dem Jahr 1995 stammt und nur einen Prognosehorizont bis 2010 hat. Zwar wurden zwischenzeitlich für einzelne kleine Teilbereiche der Innenstadt (z.B.: Altstadt, Bahnhofstraße, ...) neuere Parkraumuntersuchungen durchgeführt, aber eine Überprüfung der Wirkungen der seit 1995 durchgeführten Maßnahmen und eine Erweiterung des Prognosehorizonts bis 2025 sind für die gesamte Innenstadt erforderlich.

Die städtebauliche Entwicklung ist anders verlaufen, als 1995 angenommen. Das betrifft zum Beispiel die Einwohnerentwicklungen und die wirtschaftlichen Entwicklungen. Auch die verkehrliche Entwicklung ist vorangeschritten, nicht immer so, wie 1995 geplant.

Handlungsbedarf besteht aber auch durch die Neuansiedlung des Hauptsitzes des Landratsamtes und der geplanten Berufsakademie im Schloßgebiet. Diese erzielen nicht nur positive Effekte, wie etwa die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Innenstadt. Sie erzeugen auch einen großen Parkplatzbedarf, der Auswirkungen auf die gesamte Innenstadt haben wird.

Aus allen vorgenannten Punkten zusammen entstehen Probleme, die in der nächsten Phase analysiert werden.

### 3.3 GRUNDLAGEN DER PARKRAUMPLANUNG

Plauen hat eine oberzentrale Funktion im Vogtland. In den Stadtkerngebieten und den stadtkernnahen Geschäftsgebieten herrscht eine große Nutzungsvielfalt mit hoher Einwohnerdichte und einem guten ÖPNV-Angebot.

Die Einteilung der Parkraum-Nutzer in verschiedene Nachfragegruppen ist eine Voraussetzung für die Planung, da jede Gruppe unterschiedliche Ansprüche an den Parkraum stellt. Man kann die Parker in 5 Nutzergruppen unterteilen. Das Parkverhalten dieser Gruppen ist in Abbildung 2 dargestellt.

		Anwohner	Beschäftigte, Auszubildende, Studierende, Schüler	Kunden	Besucher, Gäste	Dienstleister, Lieferanten
Parkdauer	kurz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	lang	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen		<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Langer Fußweg zumutbar		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Durch Parkleitsysteme ansprechbar		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
<input checked="" type="radio"/> trifft zu <input checked="" type="radio"/> trifft teilweise zu <input type="radio"/> trifft nicht zu						

Abbildung 2: Charakteristik der Nachfragegruppen (FGSV 2005)

Allen Verkehrsteilnehmern, die Parkraum beanspruchen möchten, ist jedoch gleich, dass sie „eine gute Erreichbarkeit des Parkraums, keine Wartezeiten, Bedienungsfreundlichkeit an Abfertigungsanlagen, eine möglichst kostengünstige Abstellmöglichkeit sowie einen

kurzen, bequemen und vor allem sicheren Weg vom geparkten Fahrzeug zum Ziel“<sup>1</sup> wünschen. Da man diesen Ansprüchen aus städtebaulicher Sicht und verkehrlichen Zielen nicht immer gerecht werden kann, muss ein Kompromiss zwischen den Forderungen der Nutzergruppen und den Zielen der Verkehrs- sowie Stadtplanung gefunden werden.

Durch Parkraumkonzepte können lediglich die Parkstände im öffentlichen Straßenraum beeinflusst werden. Anlagen des ruhenden Verkehrs, die sich nicht im öffentlichen Straßenraum befinden, unterliegen dem Baurecht.

Mit den Instrumenten Parkraumangebot, Parkdauerbeschränkung, Parkgebühr, Bevorrechtigung bestimmter Nachfragegruppen sowie Überwachung und Ahndung kann die Parkraumnutzung im öffentlichen Straßenraum gesteuert werden.

Stets parallel dazu sind Maßnahmen zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs umzusetzen. Dazu gehören zum Beispiel Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs.

### 3.4 ABGRENZUNG DES PLANUNGSGEBIETES

Das Planungsgebiet befindet sich zentral in der Stadt Plauen. Im linken Teil der Abbildung 3 ist es schwarz eingefärbt. Im rechten Teil der Abbildung 3 sind die 8 Teilgebiete des Planungsgebietes dargestellt.

---

<sup>1</sup> (FGSV 2005, 8)

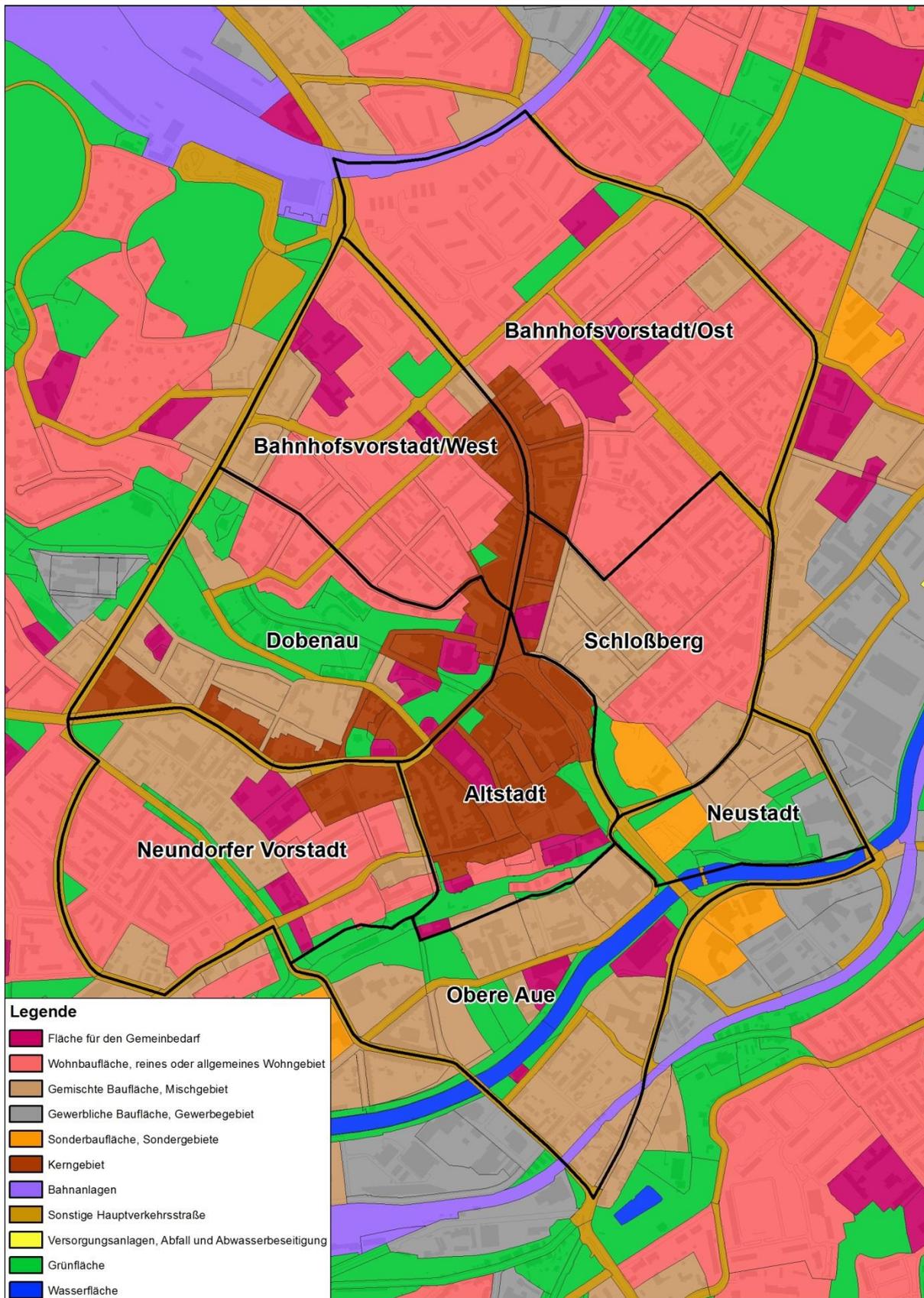


Abbildung 3: Lage des Planungsgebietes in Plauen und dessen Einteilung

Begrenzt wird es von den Straßenzügen Martin-Luther-Straße, Reißiger Straße, Stresemannstraße, Reichenbacher Straße, Hofer Straße, Böhlerstraße, Trockentalstraße, Straßberger Straße, Siegener Straße, Dittrichplatz, Friedensstraße und den Bahngleisen der Strecke Hof – Dresden (Obere Bahn) im Norden.

### 3.5 KONZEPTIONELLE GRUNDLAGEN

Das Parkraumkonzept ist nur ein Baustein der Stadtplanung. Deshalb wird es von anderen Konzepten und Plänen beeinflusst und umgekehrt. Dazu zählen der Verkehrsentwicklungsplan, der Nahverkehrsplan, das Stadtkonzept, der Luftreinhalteplan und der Flächennutzungsplan (FNP). Der FNP gibt vor, wie Flächen zukünftig genutzt werden sollen. Er folgt den Zielen der höher gestellten Raumordnung. Auch die städtebaulichen Ziele für Plauen müssen berücksichtigt werden.



Karte 1: Flächennutzungsplan für das Planungsgebiet

### 3.6 MAßNAHMEN AUS DEM PARKRAUMKONZEPT 1995 UND DEREN UMSETZUNGSSTAND

Der Realisierungsplan für dieses flächendeckende Konzept war stufenweise angelegt.

Kurzfristig:

Maßnahme	Realisierungsstand
Reservierung von Stellplätzen für Anwohner	ab 1996 wurden schrittweise insgesamt 11 Bewohnerparkzonen geschaffen
Errichtung des Parkleitsystems	1996 wurde das Parkleitsystem errichtet und seither den Entwicklungen angepasst
Ausweisung von Ladezonen	Punktuelle und zum Teil temporäre Ladezonen je nach aktuellem Bedarf
Schaffung von Stellplätzen für Beschäftigte am Rand des Untersuchungsgebietes	nicht realisiert, es wurden eher kleine bis mittlere Standorte durch private Bauherren im Gebiet verteilt geschaffen
weitere Bevorrechtigungsmaßnahmen für ÖPNV	kontinuierliche Umsetzung erfolgte im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen
schrittweises Anlegen von Radwegen sowie Abstellanlagen	schleppende Umsetzung, 2006 Radnetzkonzeption
Schaffung einer Beschränkungszone <sup>2</sup>	Wurde politisch nie favorisiert und deshalb nie umgesetzt.
Laufende Anpassung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen	stets

---

<sup>2</sup> Die Beschränkungszone wird vom ÖPNV besonders gut bedient, deshalb wird für Beschäftigte kein öffentlicher Parkraum angeboten, nur für Anwohner, Kunden und Besucher.

Mittelfristig und langfristig:

Maßnahme	Realisierungsstand
Bewirtschaftung der Beschränkungszone <sup>3</sup> unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten fortsetzen	die Summe der bewirtschafteten öffentlichen Stellplätze bleibt nahezu gleich, 1.700 (1995), 2.709 (2015).
weitere vorgeschlagene Parkbauten errichten	ist nicht erfolgt, nur Standort Marienstraße noch möglich
Erstellung einer Stellplatz-Reduktionssatzung <sup>4</sup> für die Beschränkungszone	wurde politisch nie favorisiert und deshalb nie umgesetzt
Einführung unkonventioneller öffentlicher Verkehrsmittel	Das AST (Anruf-Sammel-Taxi) in Großfriesen und Neundorf sowie weitere Stadtbuslinien wurden eingeführt.
weitere Bevorrechtigungsmaßnahmen für ÖPNV	kontinuierliche Umsetzung erfolgte im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen
Schaffung eines Radwegenetzes sowie Bau von Abstellanlagen	schleppende Umsetzung, 2006 Radnetzkonzeption
Reservierung von Stellplätzen für Anwohner im Umkreis	ab 1996 wurden schrittweise insgesamt 11 Bewohnerparkzonen geschaffen
Einführung der Blauen Zone <sup>5</sup> in der Altstadt	z.Z. Verkehrsberuhigter Bereich mit Durchgangsverkehr
laufende Anpassung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen	stets

---

<sup>3</sup> Die Beschränkungszone wird vom ÖPNV besonders gut bedient, deshalb wird für Beschäftigte kein öffentlicher Parkraum angeboten, nur für Anwohner, Kunden und Besucher.

<sup>4</sup> Durch die Reduktionssatzung sollte der Neubau von privaten Stellplätzen innerhalb der Beschränkungszone reduziert werden.

<sup>5</sup> Verkehrsberuhigter Bereich ohne Durchgangsverkehr

## 4 ANALYSE DES PLANUNGSGEBIETES

Das Planungsgebiet wird nachfolgend charakterisiert, da dies entscheidende Auswirkungen auf die Wirksamkeit der später umzusetzenden Maßnahmen hat.

### 4.1 STÄDTEBAULICHE ANALYSE

Das Planungsgebiet ist in seiner Gesamtheit ein dicht bebautes Wohn- und Mischgebiet mit einer durch Nutzungsvielfalt geprägten Altstadt, Geschäftsstraßen sowie vereinzelt Gebieten mit gewerblicher Nutzung.

Die im Zentrum des Gebietes liegende Altstadt ist der historische Kern der Stadt. Hier dominiert die parzellenorientierte Bebauung aus der Zeit nach dem Stadtbrand von 1844 mit Marktplätzen und besonders viel denkmalgeschützter Bausubstanz, die es zu erhalten gilt. Die Altstadt ist das kulturelle Zentrum der Stadt mit großer Nutzungsvielfalt, wie Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Verwaltungszentren und kulturelle Einrichtungen sind vertreten.

Im Norden des Planungsgebietes liegen die beiden Stadtteile Bahnhofsvorstadt / Ost und Bahnhofsvorstadt / West. Die quartiersorientierte Bebauung weist eine hohe Bebauungsdichte auf. Sie ist eine Mischung aus Wohn- und Geschäftshäusern mit vielen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Es dominiert die Wohnnutzung. Die Bauten stammen aus der Zeit um 1850 bis in die Gegenwart. Durch diese städtebauliche Vielfalt haben beide Gebiete einen großstädtischen Charakter.

Im Westen des Planungsgebietes befinden sich die Stadtteile Dobenau und Neundorfer Vorstadt. Besonders die Neundorfer Vorstadt weist einen ebenfalls vielfältigen städtebaulichen Charakter wie die Bahnhofsvorstadt auf und ist daher besonders erhaltenswert. Die Wohnnutzung ist primär, der Einzelhandel ist vor allem im Bereich der Neundorfer Straße vertreten.

Der Stadtteil Dobenau ist stark zergliedert. Es gibt nur wenige geschlossene Wohnquartiere. Die angrenzenden Bereiche an die querende Syra sollen zum Grünzug mit Erholungsfunktion entwickelt werden.

Im Süden schließen sich die Stadtteile Obere Aue und Neustadt an, in denen bis auf vereinzelte Wohnbauten vorwiegend Gewerbebauten mit teilweise brachgefallenen Industriegebäuden aus dem 19. Jahrhundert vorzufinden sind. Hier sind auch wichtige Versorgungsunternehmen, Handelseinrichtungen und Verwaltungen angesiedelt.

Im Osten liegt der Stadtteil Schloßberg. Dort ist vor allem Wohnbebauung mit Blockcharakter in einer etwas aufgelockerten Struktur anzufinden. Die Nutzung des Stadtteils ist hauptsächlich Wohnen mit etwas Einzelhandel zur Nahversorgung.

## 4.2 RAUMSTRUKTURANALYSE

Die Raumstrukturdaten zu den 5 Nutzergruppen werden analysiert. Das sind vor allem Daten zur Bevölkerung, zur Wirtschaftsstruktur und zu Kultur- und Freizeitangeboten. Diese Daten bilden die Grundlage für die in Kapitel 5 folgende Parkraumanalyse.

### 4.2.1 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

Im Planungsgebiet leben über 22 Prozent der insgesamt 64.500 Einwohner auf einer Fläche von nur 2,2 Prozent der Fläche der Stadt Plauen. Es ergibt sich somit eine sehr hohe Bevölkerungsdichte im Vergleich zur Gesamtstadt.

Tabelle 1: Einwohnerentwicklung im Planungsgebiet und der Stadt Plauen (Stadt Plauen, Statistikstelle 2015) und (Parkraumkonzept Plauen 1995)

Stadtteil	Einwohner [EW]			Fläche [ha] 2014	Bevölkerungs- dichte [EW/km <sup>2</sup> ] 2014
	1995	2005	2014		
<b>Altstadt</b>	1.100	509	617	17	3.636
<b>Bahnhofsvorstadt / Ost</b>	3.800	5.115	4.863	51	9.610
<b>Bahnhofsvorstadt / West</b>	2.800	2.731	2.634	28	9.511
<b>Dobenau</b>	1.700	1.087	1.093	31	3.583
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	1.800	3.155	3.097	32	9.831
<b>Neustadt</b>	400	178	64	10	638
<b>Obere Aue</b>	600	439	397	30	1.329
<b>Schloßberg</b>	1.900	1.381	1.314	23	5.758
<b>Planungsgebiet</b>	14.100	14.595	14.079	220	6.400
<b>Stadt Plauen</b>	68.033	68.247	64.523	10.212	632

#### 4.2.2 MOTORISIERUNG

Der Motorisierungsgrad ist eine relevante Größe in der Verkehrsplanung und speziell in der Parkraumplanung. Er gibt an, wie viele Pkw pro 1.000 Einwohner zugelassen sind.

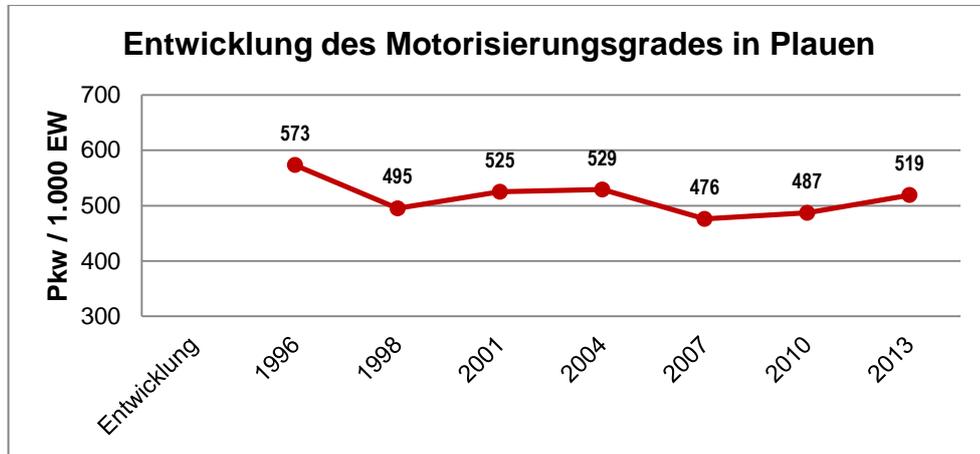


Abbildung 4: Entwicklung des Motorisierungsgrades in der Stadt Plauen (Statistisches Landesamt, Sachsen)

Dieser Wert liegt unter dem deutschen Durchschnitt, entspricht aber dem Durchschnitt für Sachsen mit 516 Pkw/1.000 EW (2014). In Deutschland kamen im Jahr 2012 auf 1.000 Einwohner 533 Pkw. Der Motorisierungsgrad hat in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen. Nur aufgrund einer statistischen Umstellung sind die Werte seit dem Jahr 2008 insgesamt etwas niedriger. Deutschland gehört damit zu den Staaten mit sehr hohem Motorisierungsgrad. Die gute Erreichbarkeit von Zielorten hängt aber nicht von der Pkw-Zahl ab. So ist in Städten der Motorisierungsgrad allgemein niedriger, da dort Ziele auch gut zu Fuß, per Rad und mit öffentlichem Nahverkehr erreicht werden.

(Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

#### 4.2.3 VERKEHRSMITTELWAHL

Die Verkehrsmittelwahl gibt Auskunft über die genutzten Verkehrsmittel in Plauen und ist daher wichtiger Ausgangspunkt für die Parkraumanalyse und die Ableitung von Zielen für das Parkraumkonzept. Im Rahmen der Studie „Mobilität in Städten – SrV 2013“ hat die Universität Dresden mit Hilfe von Befragungen Werte des Modal Splits für deutsche Städte und Gemeinden (darunter auch die Stadt Plauen) ermittelt.

Zunächst soll ein Vergleich zu den Ergebnissen des SrV aus den Jahren 1991, 1998 und 2003 gezogen werden, im Jahr 2008 hat die Stadt Plauen nicht an der Studie teilgenommen.

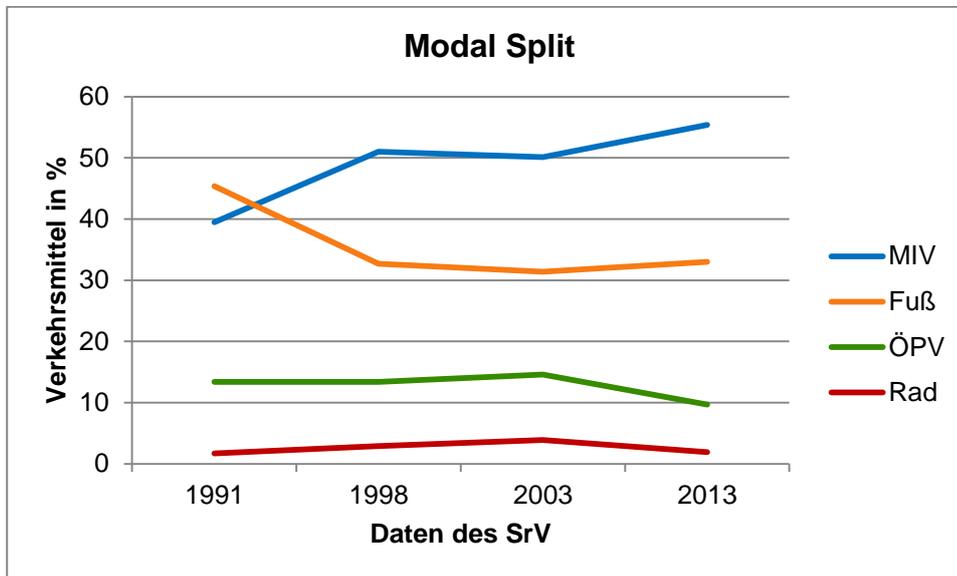


Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Plauen (Mobilität in Städten - SrV) Die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV, sprich Pkw) steigt nach wie vor an. Die nichtmotorisierten Verkehrsarten (Fuß, Rad) zeigen seit 1998 nur wenig Änderung. Fast schon Besorgnis erregend ist jedoch der Rückgang des ÖPV von 2003 bis 2013 in gleichem Maße, wie der MIV zulegt. Das gute Preis-Leistungs-Verhältnis des ÖPNV und die Ausdehnung des Angebotes durch die Einführung von drei zusätzlichen Stadtbuslinien im Jahr 2007, konnten diese Entwicklung nicht umkehren.

Einige Faktoren, die die Zunahme des Autoverkehrsanteils begünstigten waren und sind:

- 2001 Schaffung von zusätzlichen 400 Parkständen in zentralster Lage im Zuge der Errichtung der Stadtgalerie,
- kostenfreie Nutzung der Parkstände in den Parkhäusern Hradschin, Cityparkhaus und Kolonnaden während der ersten Stunde bis 2013,
- Öffnung der Altstadt für die Durchfahrt im Jahr 2012.

## 4.2.4 STRUKTURDATEN ZU KUNDEN UND BESUCHERN

Die Kunden werden hauptsächlich über die Verkaufsflächen definiert.

Tabelle 2: Einzelhandel 2014 (Stadt Plauen, Wirtschaftsförderung 2014)

	Einzelhandels- einrichtungen	Verkaufsfläche in m <sup>2</sup>
<b>Altstadt</b>	141	24.242
<b>Bahnhofsvorstadt / Ost</b>	35	2.730
<b>Bahnhofsvorstadt / West</b>	52	8.219
<b>Dobenau</b>	35	5.642
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	37	3.262
<b>Neustadt</b>	0	0
<b>Obere Aue</b>	8	2.183
<b>Schloßberg</b>	34	4.215
<b>Planungsgebiet</b>	342	50.493

Einkaufszentren und größere Einzelhandelsunternehmen erhalten als Verkehrserzeuger für die Parkraumanalyse eine besondere Bedeutung. Sie sind in Karte 2 aufgeführt.

• Einkaufszentrum Stadt-Galerie	• EDEKA Neundorfer Straße
• Wohnstore Kießling	• Wöhr
• Penny Karlstraße	• Drogerie Müller
• Penny Dürerstraße	• H&M
• Einkaufszentrum Die Kolonnaden	• Hifi Böhm
• denn's Biomarkt	• Zoo Gerstner

Die Besucher werden vor allem über die Kultur- Freizeit- und Sozialeinrichtungen erfasst. Die wichtigsten sind in Karte 2 dargestellt. Sie spielen als Verkehrserzeuger für die Parkraumanalyse eine besondere Rolle. Es werden nur die Gebäude aufgelistet die ausschließlich bzw. hauptsächlich der bezeichneten Nutzung dienen und nicht durch Wohnnutzungen etc. überlagert werden.

### Kultur- und Freizeiteinrichtungen

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veranstaltungshäuser (z.B. Malzhaus, Konventgebäude, Weisbachsches Haus, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weberhäuser</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vogtlandbibliothek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Bowlingcenter</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vogtlandmuseum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtbad Plauen und Sauna</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vogtlandtheater</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tauchturm Vogtland</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vogtlandkonservatorium</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skaterpark</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kino Capitol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtstrand</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turnhallen</li> </ul>

### Soziale Einrichtungen:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 Kindertagesstätten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jugendherberge</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Altenpflegeheime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebenshilfe e.V. mit Behindertenwerkstätten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 Arzt Häuser</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kinder- und Jugendhaus "eSeF"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plauener Tafeln</li> </ul>

### Kirchen:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• St. Johannis-Kirche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evangelisch-Methodistische Kirche</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lutherkirche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herz-Jesus-Kirche</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pauluskirche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landeskirchliche Gemeinschaften</li> </ul>

### Hotels

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dormero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkhotel</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alexandra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pension Matsch</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutscher Hof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handelshaus</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Best Western</li> </ul>	

#### 4.2.5 STRUKTURDATEN ZU BESCHÄFTIGTEN

Beschäftigtenzahlen am Arbeitsort<sup>6</sup> liegen nur für gesamt Plauen vor. Die Zahlen gingen von 2011 (24.204) bis 2014 (23.799) zurück. (Statistisches Landesamt, Sachsen)

Für das Planungsgebiet wurden die Zahlen analog des VEP 2007 auf die einzelnen Untersuchungsgebiete aufgeteilt. 1995 wurde von 6000 Arbeitsplätzen ausgegangen.

---

<sup>6</sup> Beschäftigte am Arbeitsort = Einpendler + Nichtpendler

Tabelle 3: Beschäftigte 2014

	<b>Beschäftigte am Arbeitsort</b>
<b>Altstadt</b>	2.309
<b>Bahnhofsvorstadt / Ost</b>	1.071
<b>Bahnhofsvorstadt / West</b>	904
<b>Dobenau</b>	976
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	1047
<b>Neustadt</b>	285
<b>Obere Aue</b>	762
<b>Schloßberg</b>	547
<b>Planungsgebiet</b>	7.901

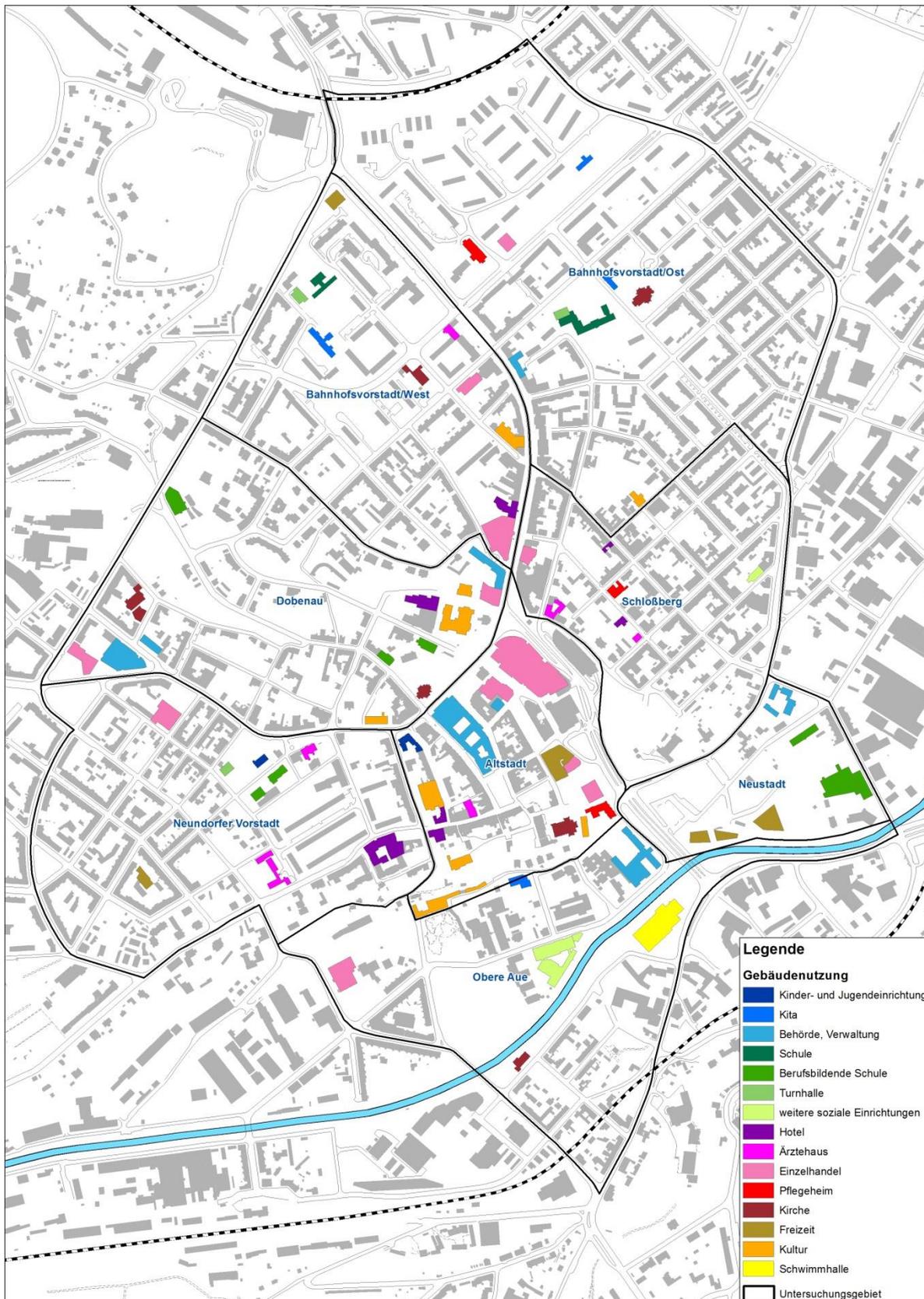
Weitere strukturell bedeutende Standorte sind in Karte 2 als Gebäude dargestellt, die ausschließlich bzw. hauptsächlich der bezeichneten Nutzung dienen und nicht durch Wohnnutzungen etc. überlagert werden.

Verwaltung, Behörden:

• Agentur für Arbeit	• Pass-, Melde- und Ausländerwesen
• Stadtverwaltung Plauen	• Verwaltung Sparkasse Komturhof
• Zweckverband Wasser/Abwasser Vogtland	• Bundesversicherungsanstalt
• Staatliches Umweltfachamt Plauen	

Bildungseinrichtungen:

• 2 Grundschulen	• IWB Plauen
• Berufsschulzentrum "e.o.plauen"	• Volkshochschule
• Staatliche Studienakademie Plauen	• Fördergesellschaft für berufliche Bildung mit 3 Standorten



Karte 2: Sozial-, Kultur- und Bildungseinrichtungen sowie Einzelhandelseinrichtungen im Planungsgebiet

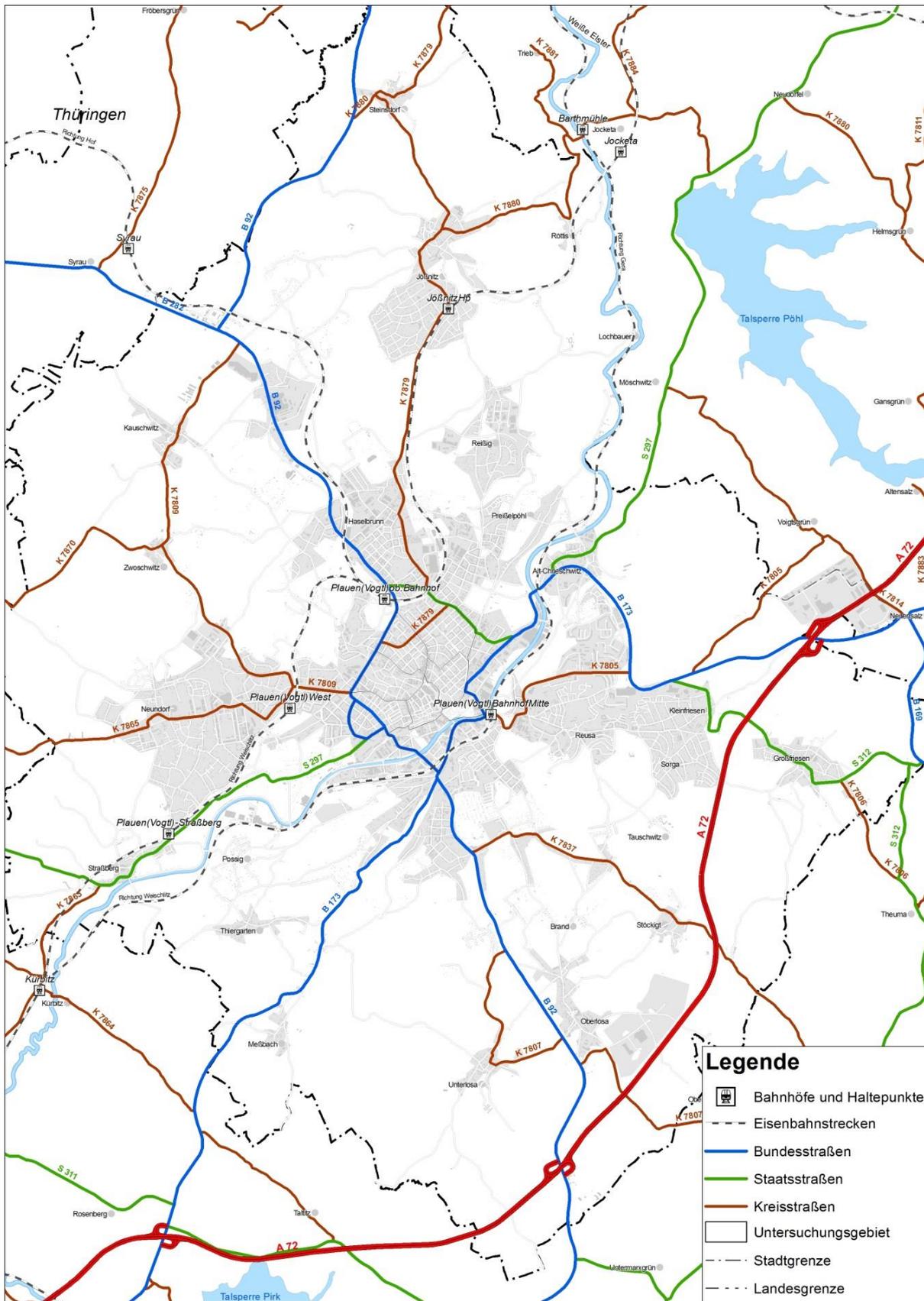
## 4.3 VERKEHRLICHE SITUATION

### 4.3.1 VERKEHRLICHE ANBINDUNG UND FUNKTIONALE GLIEDERUNG DES STRAßENNETZES

Die Stadt Plauen ist durch die drei Anschlussstellen Plauen Ost, Plauen Süd und Pirk an die A 72 sowie über die Bundesstraßen 92 und 173 an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. Über die B 92 und B 282 ist Plauen auch an die A 9 (AS Schleiz) in 31 km, gut ausgebauter Strecke, angebunden. Die Bundesstraßen 173 (Hof - Zwickau) und 92 (Greiz - Oelsnitz), die Staatsstraße 297 und weitere Kreisstraßen führen durch die Stadt.

Auf dem Schienenweg ist Plauen über die Bahnhöfe ‚Plauen (Vogtl) ob Bf‘ (ugs. Oberer Bahnhof) im Norden der Stadt am Rand des Planungsgebietes und ‚Plauen (Vogtl.) Mitte‘ (ugs.: Bahnhof Mitte) im Süden der Stadt angebunden. Am Oberen Bahnhof verkehren der Regionalexpress auf der Strecke Hof – Chemnitz - Dresden sowie die Vogtlandbahn in Richtung Zwickau und Adorf bzw. Cheb (Eger). Am Bahnhof Mitte verkehrt die Vogtlandbahn von Weischlitz nach Gera über Greiz. Weiterhin ist die Stadt Plauen über die Haltepunkte ‚Plauen (Vogtl) West‘, ‚Plauen (Vogtl)-Straßberg‘ und ‚Jößnitz‘ an das Schienennetz angebunden.

In der Karte 3 ist das Verkehrsnetz dargestellt.



Karte 3: Verkehrsnetz der Stadt Plauen

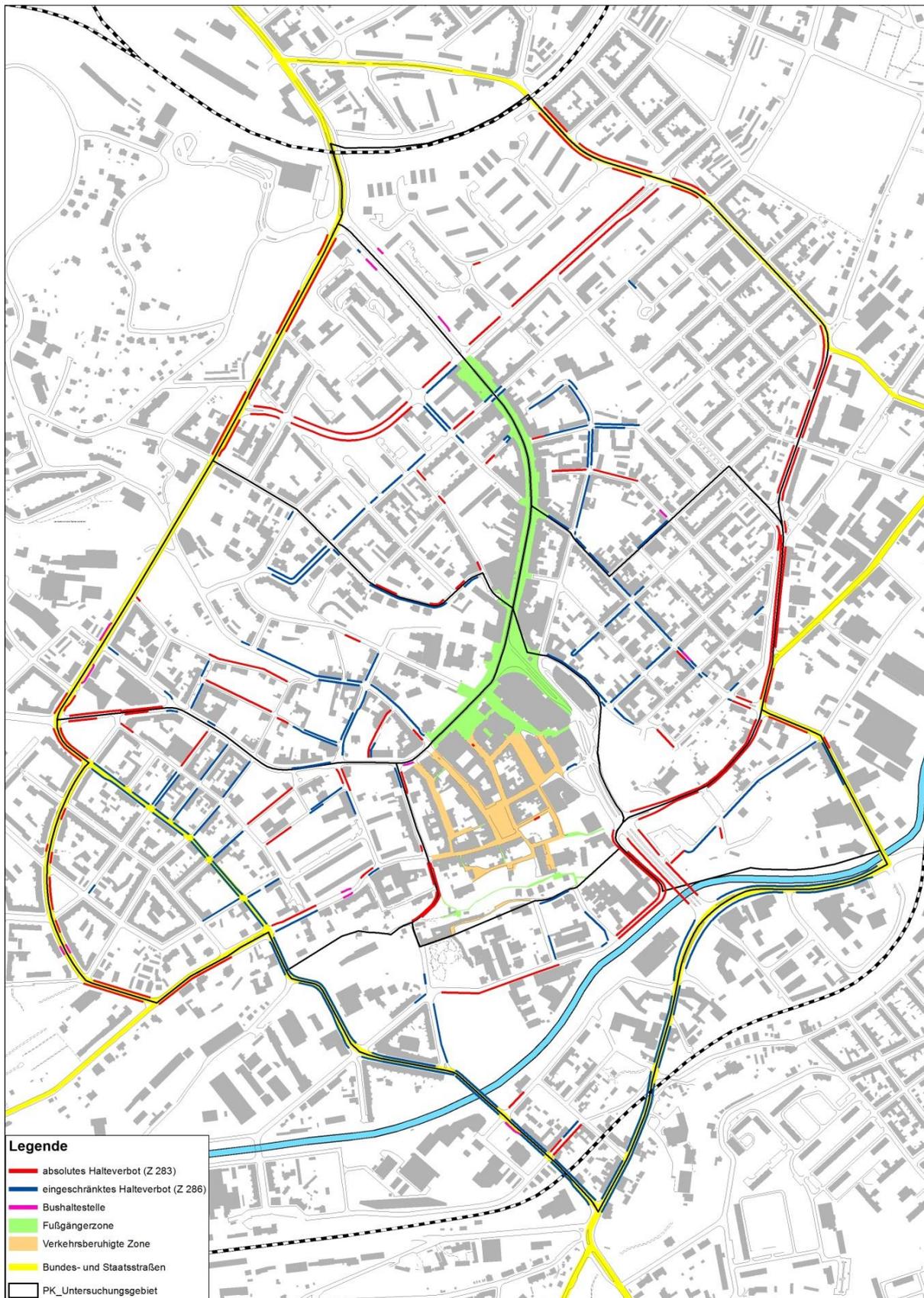
#### 4.3.2 VERKEHRSORGANISATION

Das Planungsgebiet wird gekennzeichnet durch die Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße sowie deren Fortsetzung am Postplatz und einem Teil der Altstadt. Der restliche Teil der Altstadt ist verkehrsberuhigter Bereich.

In Karte 4 sind auch die Halte- und Parkverbote gekennzeichnet. Dadurch ist es möglich, im Rahmen des Bewirtschaftungskonzeptes realisierbare Varianten zu prüfen. Der Großteil der absoluten und eingeschränkten Halteverbote befindet sich an den Hauptverkehrsstraßen der Stadt am Rande des Planungsgebietes. Innerhalb des Planungsgebietes sind die Halteverbote hauptsächlich in sehr schmalen Straßen angeordnet. Jedoch wurde, wo auch immer es möglich war, dem Parken halb auf dem Gehweg der Vorrang vor dem Halteverbot eingeräumt.

Weitere Halte- bzw. Parkverbote ergeben sich gemäß StVO auch ohne besondere Beschilderung z.B. an Kreuzungen, Einmündungen, Zufahrten, Bushaltestellen, Kurven, Fahrbahnen unter 5 m Breite, etc.

In Karte 4 sind die wichtigsten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen im Planungsgebiet dargestellt.



Karte 4: Verkehrsorganisation im Planungsgebiet

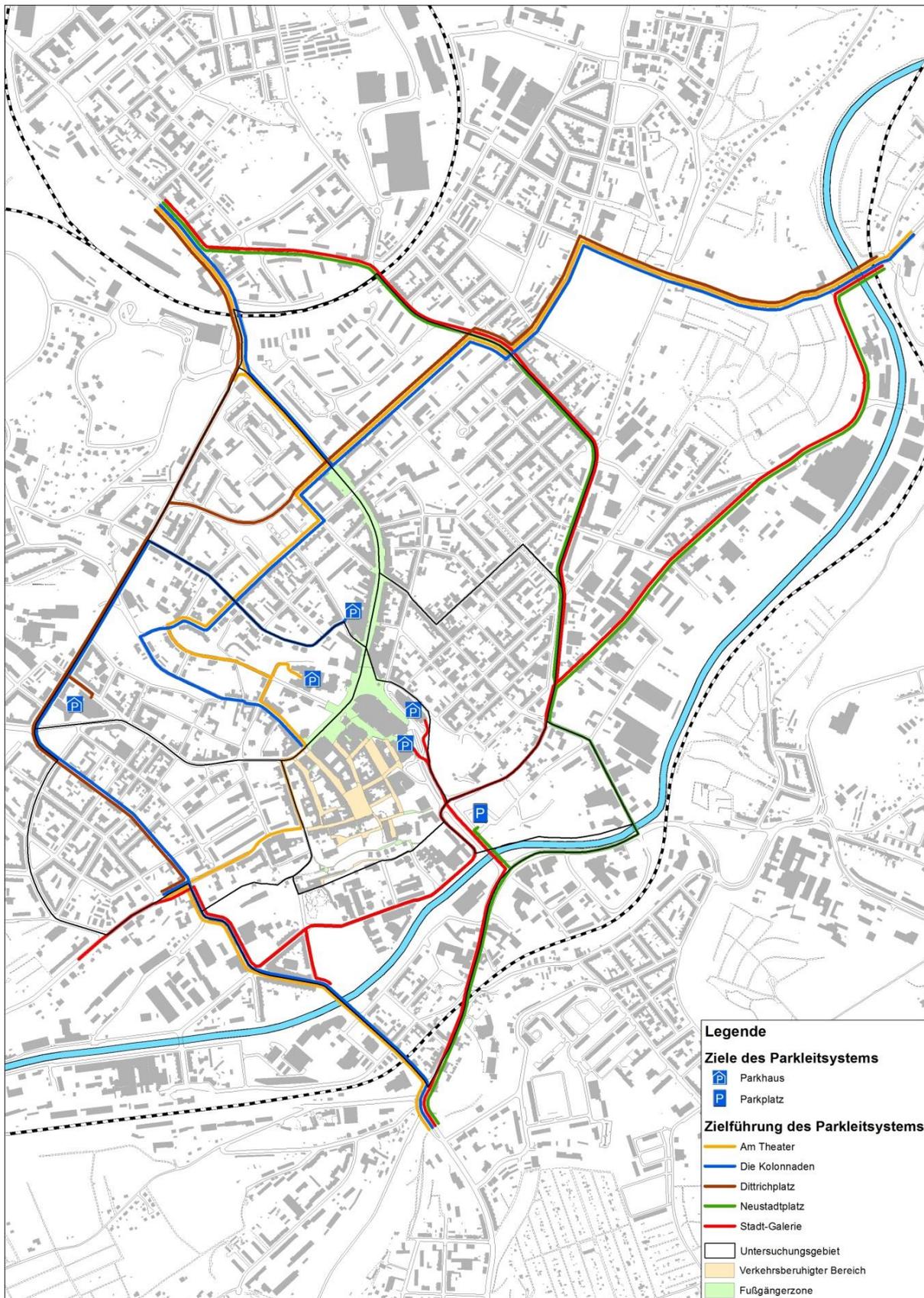
#### 4.3.3 PARKLEITSYSTEM

Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Stadt Plauen, gibt es ein statisches Parkleitsystem, welches die folgenden fünf öffentlichen Parkhäuser als Ziel haben:

- Hradschin (Stadt-Galerie)
- City-Parkhaus (Stadt-Galerie)
- Die Kolonnaden
- Am Theater
- Dittrichplatz (Das Parkhaus hat heute den Großteil der Stellplätze privat vermietet. Es erfüllt daher nicht mehr die Anforderungen eines öffentlichen Parkhauses.)

In der Karte 5 sind die Ziele und Routen dargestellt.

Es gibt zwei dynamische Wegweiser innerhalb des statischen Systems, die mit einer Restplatzanzeige des City-Parkhauses und des Parkdecks Hradschin ausgestattet sind. Die Einrichtung eines ganzheitlichen dynamischen Systems wurde im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes 2007 bereits geprüft und für nicht sinnvoll erachtet, da es in den vorhandenen Parkhäusern nur in Ausnahmefällen zu einer hohen Auslastung bzw. Überlastung kommt. Auch im Rahmen der jetzigen Erhebung konnte in keinem der fünf Parkhäuser ein Auslastungsgrad über 70 Prozent festgestellt werden. Daher ist die Schlussfolgerung aus dem Jahr 2007 immer noch aktuell.



Karte 5: Statisches Parkleitsystem der Stadt Plauen im Bereich des Planungsgebietes

#### 4.3.4 NICHTMOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Plauen als Oberzentrum folgt dem Konzept der Stadt der kurzen Wege relativ gut und ist daher für Fußgänger attraktiv. Besonders die Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße und die verkehrsberuhigte Altstadt sind fußgängerfreundlich und daher Anziehungspunkte für diese.

Das Fußwegenetz in der Altstadt und der angrenzenden Bahnhofstraße ist qualitativ gut. Der Fußverkehr kann eine gute Alternative zu anderen Verkehrsmitteln sein.

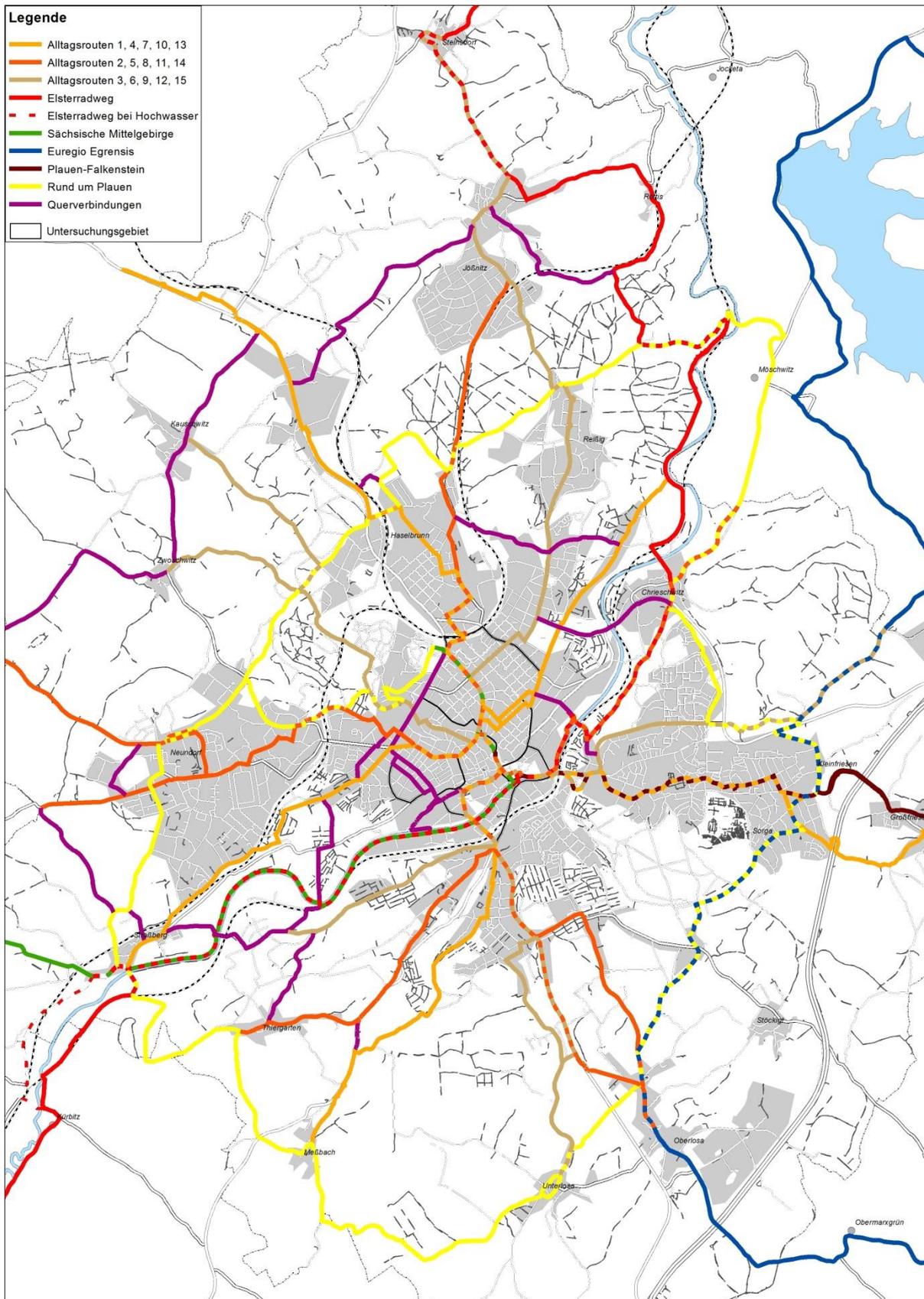
Jedoch sind im Planungsgebiet Gehwege oft zu schmal oder durch die Anordnung des Parkens halb auf dem Gehweg stark eingeengt. Auch die Überwindung von oft großen Höhenunterschieden auf Grund der Topografie erschwert den Fußverkehr. Gemäß der SrV-Erhebung im Jahr 2013 liegt der Fußverkehrsanteil im Binnenverkehr der Stadt Plauen mit 39 Prozent trotzdem relativ hoch. Dies unterstreicht die Attraktivität des vorhandenen Fußwegenetzes in der Stadt.

Der Radverkehr in der Stadt Plauen hat im Binnenverkehr 2013 einen Anteil von gerade einmal zwei Prozent erreicht. Dieser geringe Wert ist zum Teil auf die Topografie der Stadt und die demographische Entwicklung zurückzuführen. Trotz eines vorhandenen Radverkehrskonzeptes, einem ausgeschilderten Radroutennetz und einer 2013 mit dem Radstadtplan durchgeführten Kampagne, konnte noch kein höherer Wert erzielt werden.

Die Infrastruktur für den Radverkehr weist große Defizite auf. Fast alle Radverkehrsanlagen sind kombinierte Flächen mit dem Fußverkehr, also Radwege auf dem Bord. Sie bilden kein zusammenhängendes Netz.

In Karte 6 ist das Radroutennetz der Stadt gegliedert nach Alltagsradrouten und touristischen Routen dargestellt.

Fahrradabstellanlagen wurden zwar in den letzten Jahren vereinzelt gebaut, jedoch ist eine flächendeckendere Aufstellung für die Förderung des Radverkehrs wichtig.



Karte 6: Radroutennetz

#### 4.3.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Die Stadt ist mit einem Netz von fünf Straßenbahnlinien, zwei barrierefreien Stadtbuslinien und den Nachtbuslinien erschlossen. Außerdem verkehren mehrere Regionalbuslinien von Plauen in dessen Umland. Ein Großteil der 39 bedienten Straßenbahnhaltestellen im gesamten Liniennetz ist barrierefrei. Mit den 6 neuen Niederflurtriebswagen kann nahezu die Hälfte der Straßenbahnfahrten barrierefrei angeboten werden.

Tabelle 4: Anzahl der Linien und Gesamtliniennlänge im Liniennetz der Stadt Plauen

	<b>Straßenbahn</b>	<b>Stadtbus</b>	<b>Nachtlinien</b>	<b>gesamt</b>
<b>Gesamtliniennlänge [km]</b>	27,7	10,9	17,7	56,3
<b>Anzahl Linien</b>	5	2	4	13

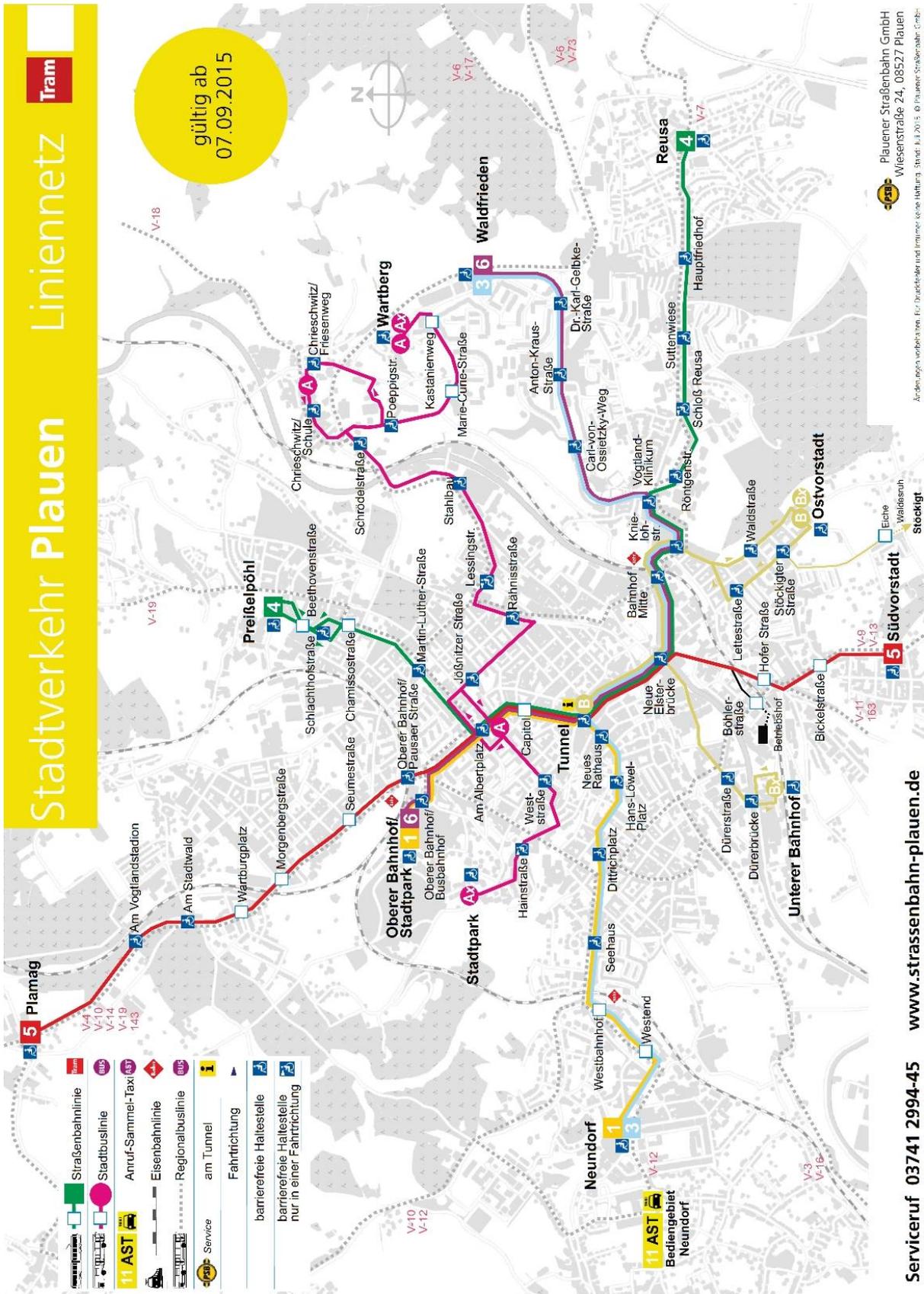
Alle Straßenbahnlinien treffen sich an der Haltestelle ‚Tunnel‘ im Zentrum des Planungsgebietes am Postplatz. In der Hauptverkehrszeit fahren Straßenbahnen im 12-Minuten-Takt und Stadtbusse im 20-Minuten-Takt. Die Nachtbuslinien verkehren im 30-Minuten-Takt und beginnen und enden am ‚Tunnel‘. In Karte 7 ist das Liniennetz dargestellt.

Weitere ÖV-Verknüpfungsstellen im Planungsgebiet sind der Obere Bahnhof, der Bahnhof Mitte und der Albertplatz.

Die Preise für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sind in Tabelle 5 aufgezeigt. Eine Einzelfahrt kostet 1,40 € und ist 45 Minuten gültig, es kann beliebig oft umgestiegen werden. Damit hat Plauen in Deutschland nahezu den günstigsten ÖPNV-Tarif. Mit der Fünfer-Karte für 5 € können die Bürger sogar noch preiswerter fahren.

Tabelle 5: Überblick über die Fahrpreise im Stadtverkehr Plauen

	<b>Erwachsener</b>	<b>Schüler, Studenten, Azubi</b>	<b>Kind</b>
<b>Einzelfahrschein</b>	1,40 €	---	1,00 €
<b>5-Fahrten-Karte</b>	5,00 €	---	3,80 €
<b>Tageskarte</b>	3,60 €	---	---
<b>Monatskarte</b>	29,70 €	23,70 €	---

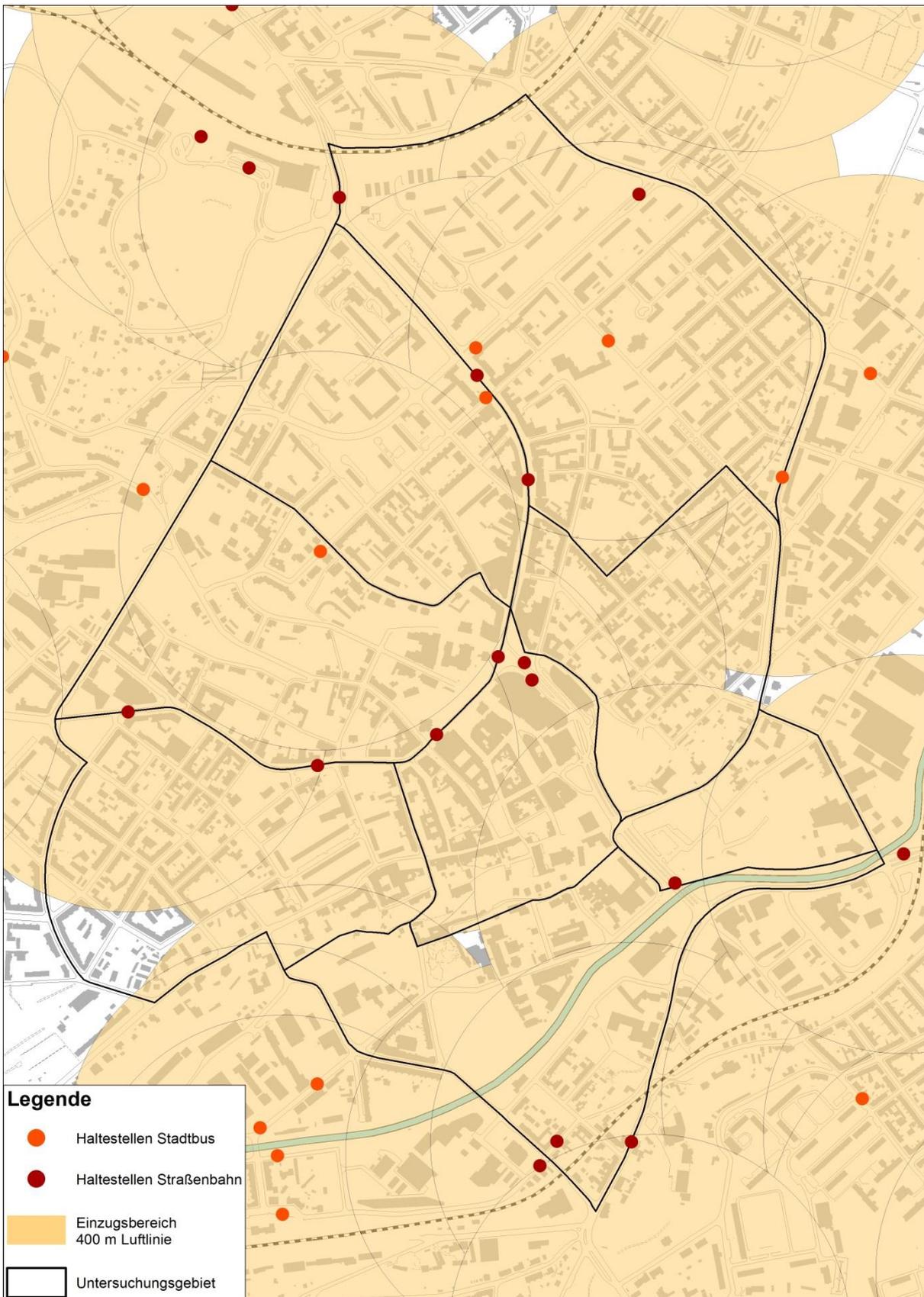


Karte 7: Liniennetz der Plauener Straßenbahn GmbH

Seit Juni 2015 kann an Parkscheinautomaten in der Nähe von Haltestellen ein Kombiticket erworben werden. Es ermöglicht das Parken und die Benutzung von Straßenbahn und Stadtbus während der Parkdauer mit dem gelösten Parkschein. Es erschließt damit dem Kunden/Besucher einen viel größeren Aktionsradius innerhalb der Parkdauer.

Der Nahverkehrsplan 2015 sieht vor, dass 80 Prozent der Bevölkerung durch Haltestellen des ÖPNV erschlossen werden. Der Haltestelleneinzugsbereich beträgt 400 m. Diese Ziele werden im Planungsgebiet erreicht. Das ist eine sehr gute Ausgangsbasis. Setzt man die räumliche Erschließung und das Verkehrsangebot (Anzahl Fahrten) ins Verhältnis zum Tarif, ist dies ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis.

In der Karte 8 ist die Erschließung dargestellt.



Karte 8: Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs im Planungsgebiet

## 5 PARKKRAUMANALYSE

Die Parkraumanalyse ist Voraussetzung für alle weiteren Entscheidungen bezüglich des Parkraumkonzeptes. Bei der Analyse wird das vorhandene Parkraumangebot erfasst und bewertet sowie die Parkraumnachfrage erhoben und untersucht. In den folgenden Kapiteln wird dies für das Planungsgebiet vorgenommen.

### 5.1 PARKKRAUMANGEBOT

#### 5.1.1 ERHEBUNGSMETHODE

Das Parkraumangebot umfasst die gesamte Anzahl an Stellplätzen/Parkständen im Planungsgebiet und wurde im Mai 2011, im November 2014 und im Juni 2015 durch Begehungen des Gebietes erhoben.

Bei der Erhebung muss nach definierten Kriterien unterschieden werden. Diese werden nun kurz erläutert:

Nach Art der Anlagen:

- Parkstände im öffentlichen Straßenraum (z.B. Parkstreifen, Parkbuchten, auf der Straße, auf Gehwegen)
- Parkstände außerhalb des öffentlichen Straßenraumes (z.B. Parkplätze, Parkbauten wie Parkhäuser und Tiefgaragen, Garagen oder Stellplätze auf Privatgrundstücken).

Nach Art der Bewirtschaftung (Nutzungsform):

- Parkdauerbegrenzung,
- gebührenpflichtiges Parken,
- Bewohnerparken,
- unbewirtschaftete Parkstände,
- Parkstände mit Nutzerwidmung ‚Mobilitätseingeschränkte‘ sowie

Die einzelnen Nutzungsformen können auch kombiniert auftreten. Unbewirtschaftete Parkstände sind immer gebührenfrei und ohne Parkdauerbegrenzung. Nicht öffentlich zugängliche private Stellplätze, befinden sich meist in den Hinterhöfen von Privatgrundstücken oder sind in Garagen oder auch privaten Parkbauten untergebracht. Öffentlich

zugängliche private Stellplätze, sind meist in privaten Parkbauten untergebracht und können von allen genutzt werden, sind jedoch oft für ausgewählte Nutzergruppen bestimmt. Dies können Kunden oder auch Hotelgäste sein. Alle Parkstände im Planungsgebiet wurden dahingehend klassifiziert.

Nach Aufstellart:

- Längsaufstellung,
- Senkrechtaufstellung (bzw. Queraufstellung) sowie
- Schrägaufstellung

Weiterhin wurde die Kapazität ermittelt. Diese wurde bei den öffentlichen Parkständen im Straßenraum für jeden Straßenabschnitt seitengenau aufgeschlüsselt. Bei den anderen Anlagenformen wurde die Kapazität je Parkbau bzw. Parkplatz erfasst.

Die Erhebung der privaten Stellplätze wurde ergänzend vorgenommen, obwohl nur die Parkstände im öffentlichen Straßenraum durch ein Parkraumbewirtschaftungskonzept beeinflusst werden können.

Den Nutzungsformen wurde im Rahmen der Erhebung und Auswertung ein Buchstabe zugeordnet. In der folgenden Tabelle ist dies übersichtlich dargestellt.

Tabelle 6: Nutzungsformen und deren zugehöriger Buchstabe

<b>Nutzungsform</b>	<b>Buchstabe</b>
Bewohnerparken im Mischprinzip mit Gebührenpflicht	A
Bewohnerparken im Mischprinzip mit Parkdauerbegrenzung	B
Parkdauerbegrenzung, gebührenfrei	C
Unbewirtschaftet	D
Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung	G
Parkdauerbegrenzung, gebührenpflichtig	J
Reines Bewohnerparken	Y

### 5.1.2 ANGEBOT IM PLANUNGSGEBIET

Im gesamten Planungsgebiet gibt es rund 12.500 Stellplätze/Parkstände. Das sind 51 Prozent mehr als im Jahr 1995. Siehe dazu Abbildung 6. Die Stellplatzanzahl erhöhte sich ausnahmslos in jedem Stadtteil.

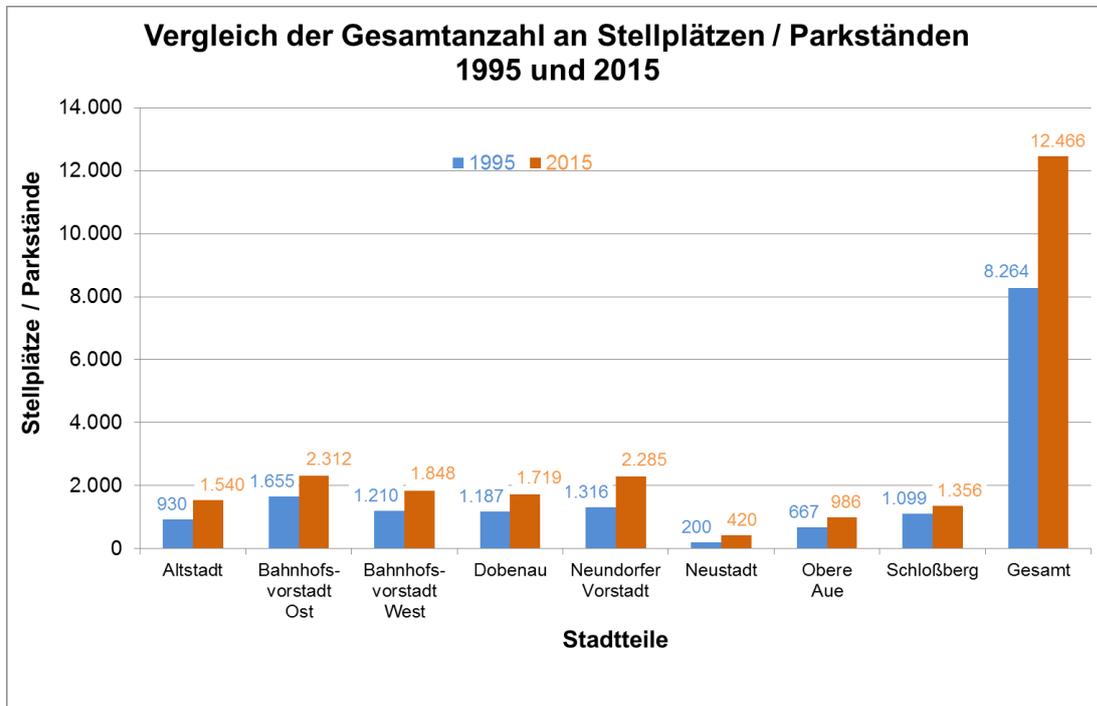


Abbildung 6: Vergleich der Stellplätze/Parkstände in den Jahren 1995 und 2015

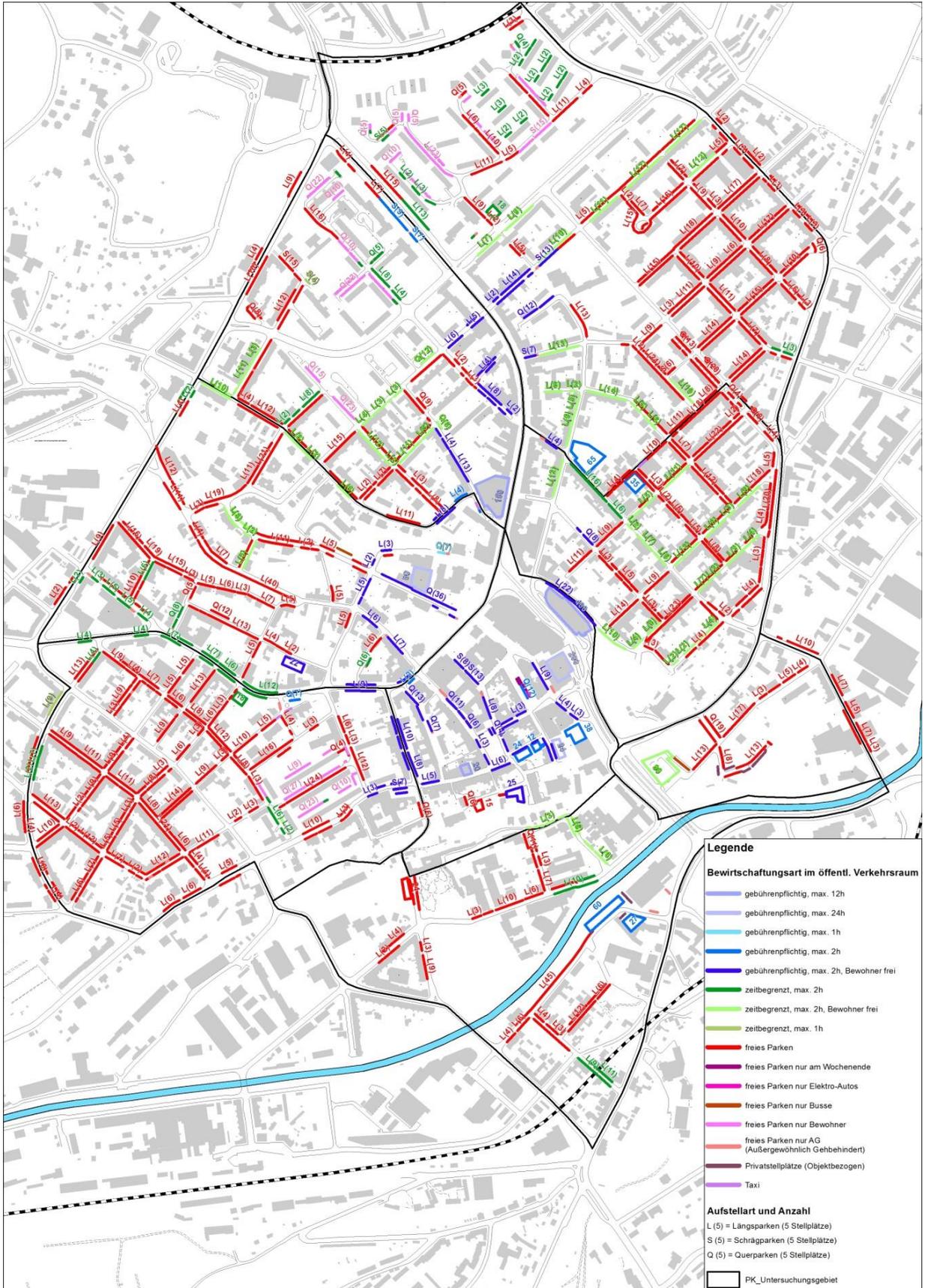
Die Zahl der privaten Stellplätze verdreifachte sich dabei in den vergangenen 20 Jahren von ca. 2.150 auf ca. 6.300 und trägt den Hauptanteil am Stellplatzwachstum. Dies geschah aber nicht nur durch den Neubau von Stellplätzen, sondern vor allem durch die Änderung der Bewirtschaftungsarten von öffentlich hin zu privat. Zum Beispiel ist die Tiefgarage am Straßberger Tor mit ca. 300 ursprünglich öffentlichen Parkständen, zu einem rein privaten Parkbau geändert worden. Die Zahl der öffentlich zur Verfügung stehenden Parkstände, wurde auch im Parkhaus Am Theater, im Cityparkhaus, im Parkhaus am Dittrichplatz (gab es 1995 noch nicht) und in der Tiefgarage zum Klostermarkttreff zu Gunsten von Festvermietungen zum Teil erheblich reduziert. So haben auch die Tiefgarage zum Klostermarkttreff und das Parkhaus am Dittrichplatz ihren öffentlichen Charakter verloren.

Deshalb liegt die Summe der öffentlichen Parkstände von heute, trotz einiger Neubaumaßnahmen, nahezu auf dem gleichen Wert von 1995 (6.120) bei 6.190.

Einen Überblick über die Parkstände/Stellplätze von 2015 ist in Tabelle 7 dargestellt. Die Karte 9 zeigt die Lage und Bewirtschaftungsart der öffentlichen Parkstände 2015.

Tabelle 7: Überblick Stellplätze/Parkstände im Planungsgebiet 2015

	<b>Stellplatzart</b>			
	<b>gesamt</b>	<b>öffentlich:</b>		<b>privat</b>
		<b>gesamt</b>	<b>davon im öffentlichen Straßenraum</b>	
<b>Altstadt</b>	1.540	987	229	553
<b>Bahnhofsvorstadt / Ost</b>	2.312	1.306	1.223	1.006
<b>Bahnhofsvorstadt / West</b>	1.848	722	572	1.126
<b>Dobenau</b>	1.719	830	728	889
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	2.285	952	934	1.333
<b>Neustadt</b>	420	221	129	199
<b>Obere Aue</b>	986	412	301	574
<b>Schloßberg</b>	1.356	762	727	594
<b>Planungsgebiet</b>	12.466	6.192	4.843	6.274



Karte 9: Parkraumangebot im Planungsgebiet

Allgemein kann man sagen, dass die bevölkerungsreichsten Stadtteile auch die meisten Parkstände aufweisen. Die Neustadt hingegen ist nicht nur der kleinste und bevölkerungsärmste Stadtteil, sondern hat mit 3 Prozent auch den geringsten Anteil am Stellplatzangebot des Planungsgebietes.

Die öffentlichen Parkstände verteilen sich auf 15 Parkplätze mit knapp 500 Parkständen, auf 5 Parkhäuser mit 850 Parkständen und 4.845 am Straßenrand. In Tabelle 8 sind die Parkhäuser mit der jeweiligen Stellplatzzahl, den Gebühren für die Nutzung, sowie den Öffnungszeiten dargestellt.

Die Nutzung der gebührenpflichtigen Parkstände im öffentlichen Straßenraum ist zum Preis von 1,00 € pro Stunde möglich. Die Mindestparkgebühr in Höhe von 0,10 € gilt für eine Parkdauer von sechs Minuten.<sup>7</sup>

Tabelle 8: Überblick über die öffentlichen Parkstände in den Parkhäusern im Planungsgebiet (Stand 08/2014)

Parkhäuser	Stellplätze	Gebühren	Öffnungszeiten
<b>Am Theater</b>	80	0,80 € / Std. max. 12 € / Tag	täglich 24 Stunden
<b>Kolonnaden</b>	150	ersten 45 Minuten 0,50 € anschließend 0,50 € / 30 Minuten max. 10 € / Tag	Mo - Fr: 7:00 - 21:00 Uhr Sa: 7:00 - 19:00 Uhr
<b>Stadt-Galerie</b>	400	1. Stunde 0,50 € 2. Stunde 0,80 € jede weitere angefangene Std.: 1 €	Mo - Sa: 8:00 - 20:30 Uhr
<b>City-Parkhaus</b>	200	1. Stunde 0,50 € 2. Stunde 0,80 € jede weitere angefangene Std.: 1 €	täglich 6:00 - 22:00 Uhr
<b>Straßberger Str.</b>	20	1 € / Parkvorgang	k. A.

<sup>7</sup> Vgl. Parkgebührenverordnung der Stadt Plauen: (Stadt Plauen 2010, 2)

### 5.1.3 ERHEBUNG IN DEN EINZELNEN STADTTEILEN

#### Altstadt

In der Altstadt gibt es insgesamt 1.540 Stellplätze und Parkstände. Die Zahl ist seit 1995 (= 930) um 61 Prozent angestiegen.

Während die Anzahl an privaten Stellplätzen 1995 mit nur 150 sehr gering war, haben sie sich nun mehr als verdreifacht auf 550. Die Ursache liegt, neben einigen Neubauten, hauptsächlich an der Änderung der Bewirtschaftungsform im Cityparkhaus.

Durch die Bebauung von Lücken, die bisher als Parkplätze dienten, durch den Verlust öffentlicher Parkstände im Parkhaus und durch verkehrsorganisatorische Veränderungen, sind zahlreiche öffentliche Parkstände entfallen. Jedoch konnte durch Schaffung Neuer, auch das öffentliche Stellplatzangebot auf ca. 990 erhöht werden. Das sind 210 mehr als 1995.

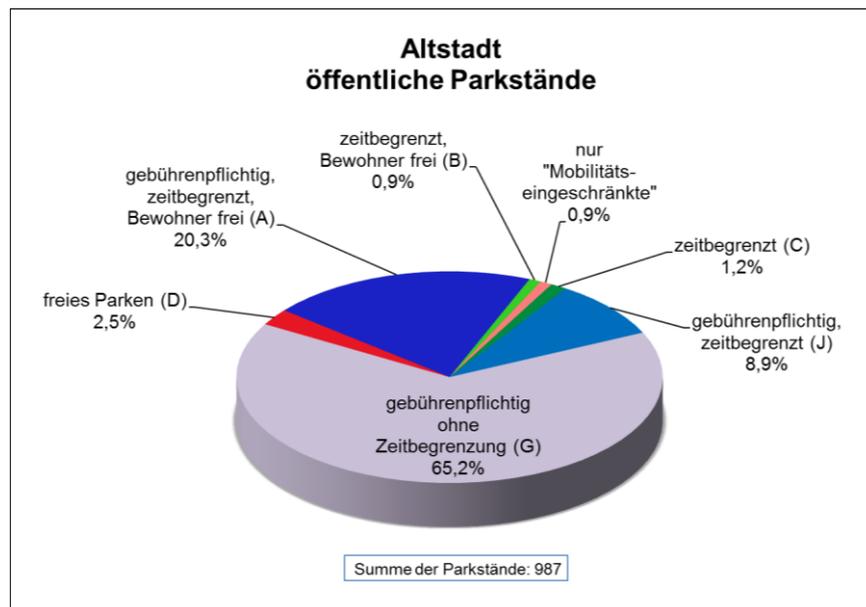


Abbildung 7: Altstadt: Parkstände und deren Nutzungsform

Die Stellplatzbilanz für die Altstadt hat sich also insgesamt verbessert. Jedoch ist der Handlungsspielraum für ein neues Bewirtschaftungskonzept sehr begrenzt, da sich 73 Prozent der öffentlichen Parkstände in privaten Parkbauten bzw. auf privaten Parkplätzen befinden. Diese können durch ein Parkraumkonzept nur mittelbar beeinflusst werden. Bis auf 2,5 Prozent der öffentlichen Parkstände, sind alle bewirtschaftet.

Bahnhofsvorstadt / Ost

Seit 1995 erhöhte sich das Stellplatzangebot um das 1,4 fache. Die privaten Stellplätze haben an dieser Steigerung den größten Anteil. Durch die Privatisierung von Flächen, wurden ehemals öffentliche Parkstände in reine Bewohnerstellplätze umgewandelt. Trotzdem ist auch das Angebot an öffentlichen Parkständen leicht gestiegen.

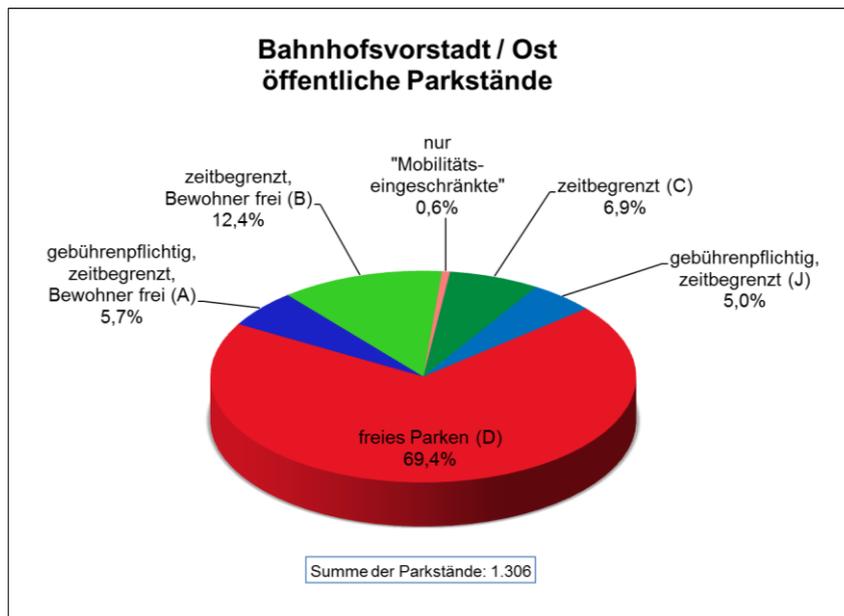


Abbildung 8: Bahnhofsvorstadt / Ost: Parkstände und deren Nutzungsform

Von den insgesamt 2.310 Stellplätzen sind 1.300 (=56 Prozent) öffentlich. Davon wiederum sind nur 31 Prozent bewirtschaftet. 65 Parkstände sind auf einem privaten Parkplatz, die nicht durch das Parkraumkonzept gesteuert werden können.

Bahnhofsvorstadt / West

In den vergangenen 20 Jahren erhöhte sich das Stellplatzangebot um 53 Prozent. Es entstanden zahlreiche private Stellplätze in Parkbauten und auf Parkplätzen, insgesamt ein Plus an 790 privaten Stellflächen. Im Gegenzug sank die Zahl der öffentlichen Parkstände von 870 auf 720. Wie in der Bahnhofsvorstadt/Ost, wurden auch hier ehemals öffentliche Parkstände in reine Bewohnerstellplätze umgewandelt

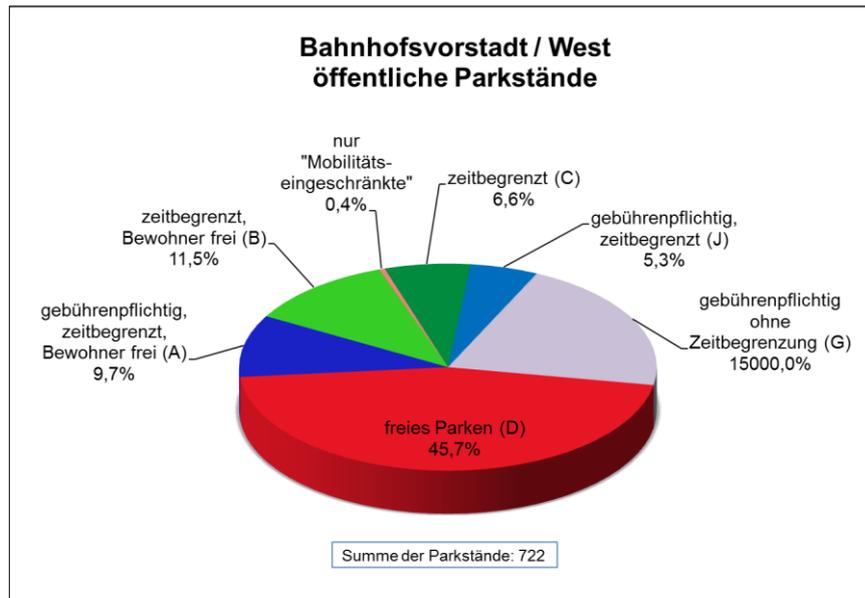


Abbildung 9: Bahnhofsvorstadt / West: Parkstände und deren Nutzungsform

Die insgesamt 1.850 Stellplätze unterteilen sich in 1.130 Private und 720 Öffentliche. Von den öffentlichen Parkständen sind 79 Prozent im öffentlichen Straßenraum und davon 46 Prozent nicht bewirtschaftet.

### Dobenau

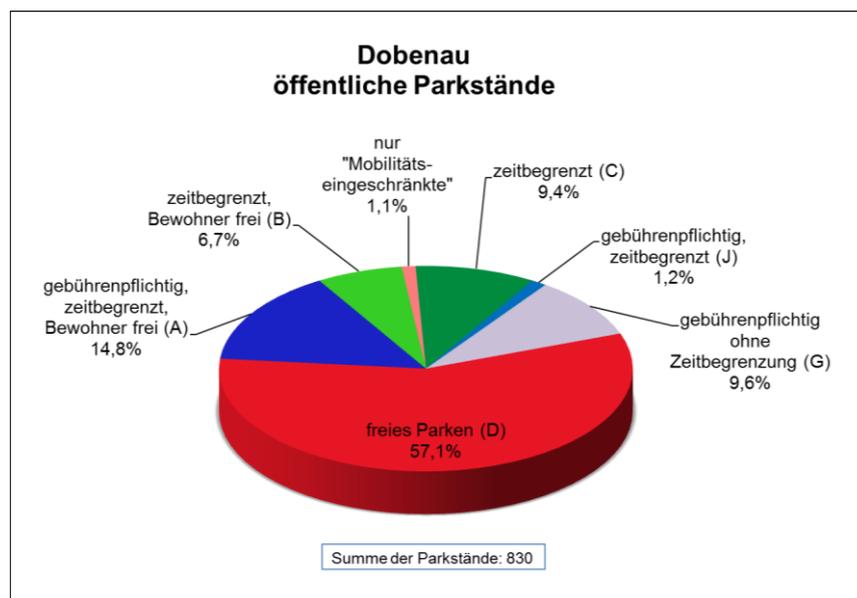


Abbildung 10: Dobenau: Parkstände und deren Nutzungsform

Seit 1995 haben sich die privaten Stellplätze mehr als verdoppelt (890). Das liegt vor allem an der Umwandlung der Parkstände im Parkhaus „Am Theater“ in festvermietete Privatstellplätze und den Bau des Parkhauses am Dittrichplatz. Die öffentlichen Parkstände haben dagegen sogar leicht abgenommen.

Im Stadtteil Döbenu gibt es insgesamt 1.720 Stellplätze und Parkstände, davon sind 830 öffentlich. Den größten Teil machen die 470 unbewirtschafteten Parkstände mit rund 57 Prozent aus. Die 10 Prozent im Parkhaus „Am Theater“ entfallen ein Bewirtschaftungskonzept.

### Neundorfer Vorstadt

Das Stellplatzangebot erhöhte sich von 1.320 auf 2.290 in 20 Jahren. Die öffentlichen Parkstände sind dabei gleich geblieben, während sich die privaten Stellplätze mehr als verdreifacht haben. Die Privatisierung vom Parkhaus „Am Straßberger Tor“ und der Flächen im Wohngebiet Dörfelstraße sowie der Neubau einer Tiefgarage An der Rosentreppe, tragen daran den Hauptteil.

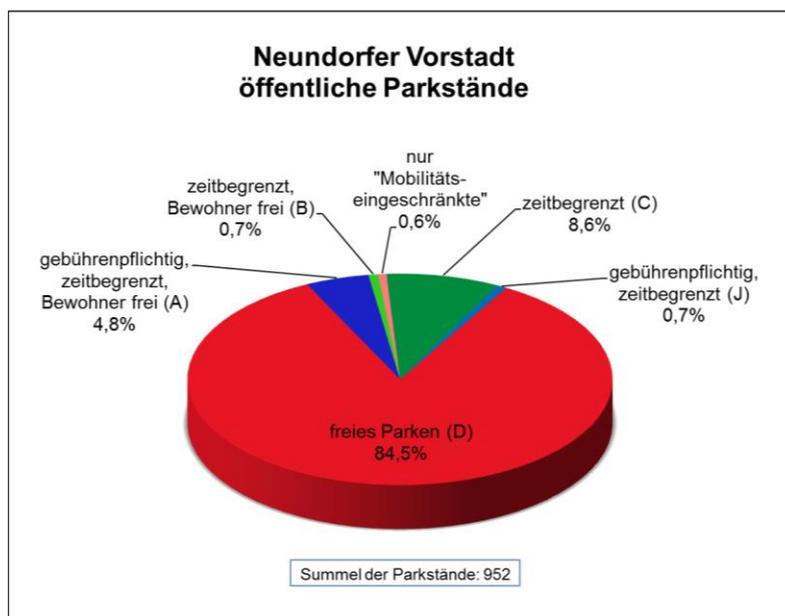


Abbildung 11: Neundorfer Vorstadt: Parkstände und deren Nutzungsform

Alle Parkstände können durch ein Bewirtschaftungskonzept beeinflusst werden, da es keine öffentlichen Parkstände in Privatbesitz gibt.

## Neustadt

In der Neustadt verdoppelte sich das Stellplatzangebot. Es ist jedoch nach wie vor sehr gering mit insgesamt 420 Parkständen und Stellplätzen.

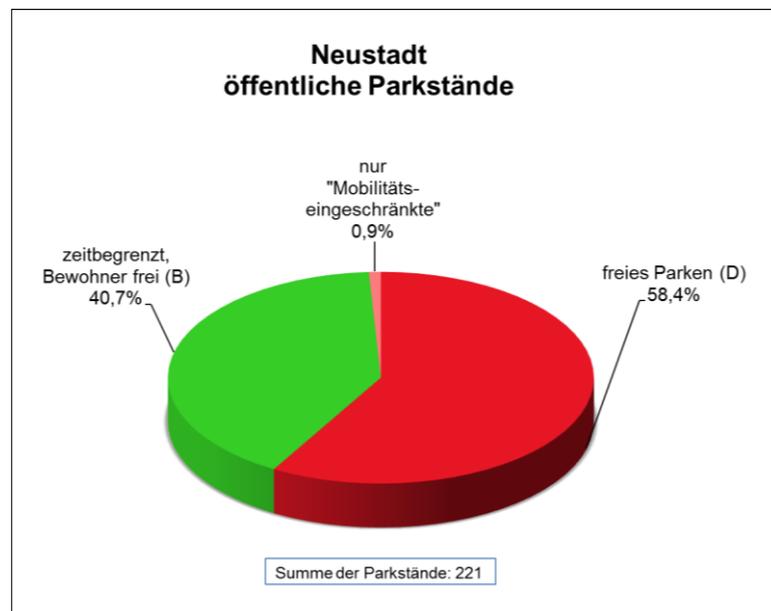


Abbildung 12: Neustadt: Parkstände und deren Nutzungsform Im Stadtteil Neustadt befinden sich 130 Parkstände im öffentlichen Straßenraum. 58 Prozent sind unbewirtschaftet. Der Neustadtplatz ist ein öffentlicher Parkplatz, welcher über 90 bewirtschaftete Parkstände verfügt. Durch seine Nähe zur Altstadt und dem Beginn der Fußgängerzone am Postplatz, stellt er eine wichtige Stellplatzkapazität für die Innenstadt dar. Ein Bewirtschaftungskonzept kann alle öffentlichen Parkstände beeinflussen.

## Obere Aue

Auch in diesem Stadtteil ist die Stellplatzentwicklung positiv. 320 Parkstände und Stellplätze kamen hinzu.

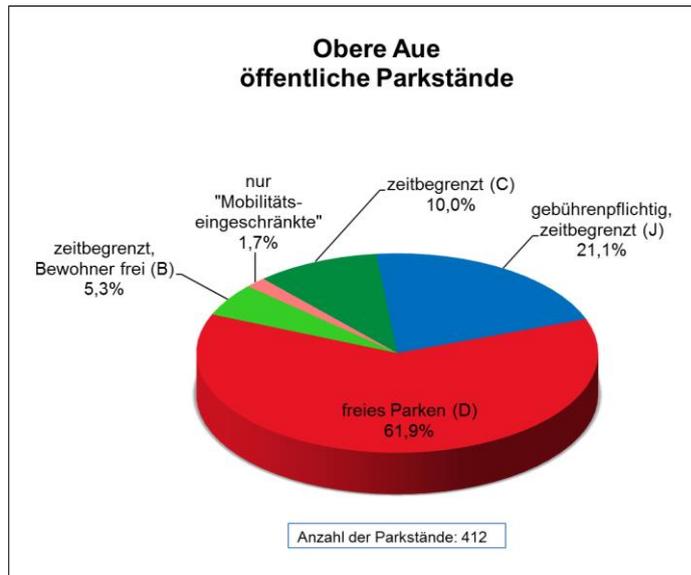


Abbildung 13: Obere Aue: Parkstände und deren Nutzungsform Von den öffentlichen Parkständen sind 62 Prozent unbewirtschaftet. Fast 80 Prozent können durch ein Bewirtschaftungskonzept beeinflusst werden.

### Schloßberg

In dem Stadtteil Schloßberg gibt es insgesamt 1.360 Parkstände und Stellplätze.

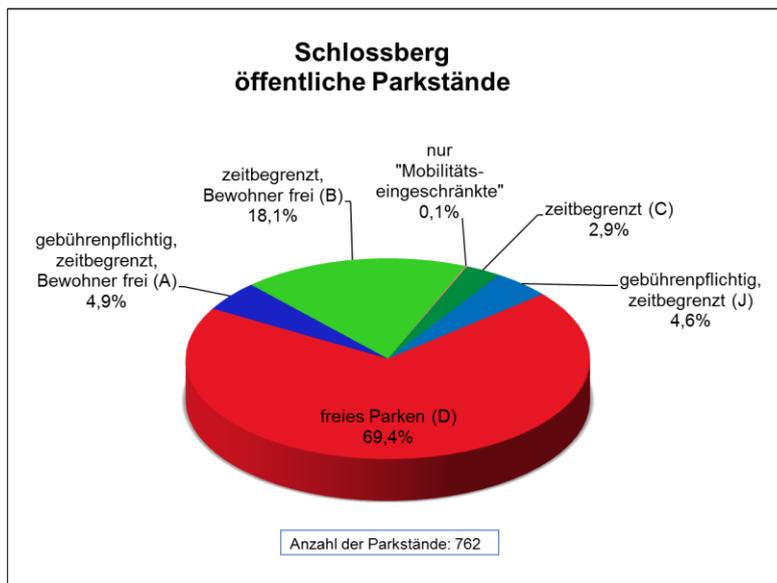


Abbildung 14: Schloßberg: Parkstände und deren Nutzungsform

Das private Stellplatzangebot hat sich fast verdoppelt, während die öffentlichen Parkstände ganz leicht gesunken sind.

Mit fast 70 Prozent ist der größte Teil unbewirtschaftet. Mit insgesamt 21 und 10 Prozent folgen die Parkstände mit Parkdauerbegrenzung sowie mit Gebührenpflicht.

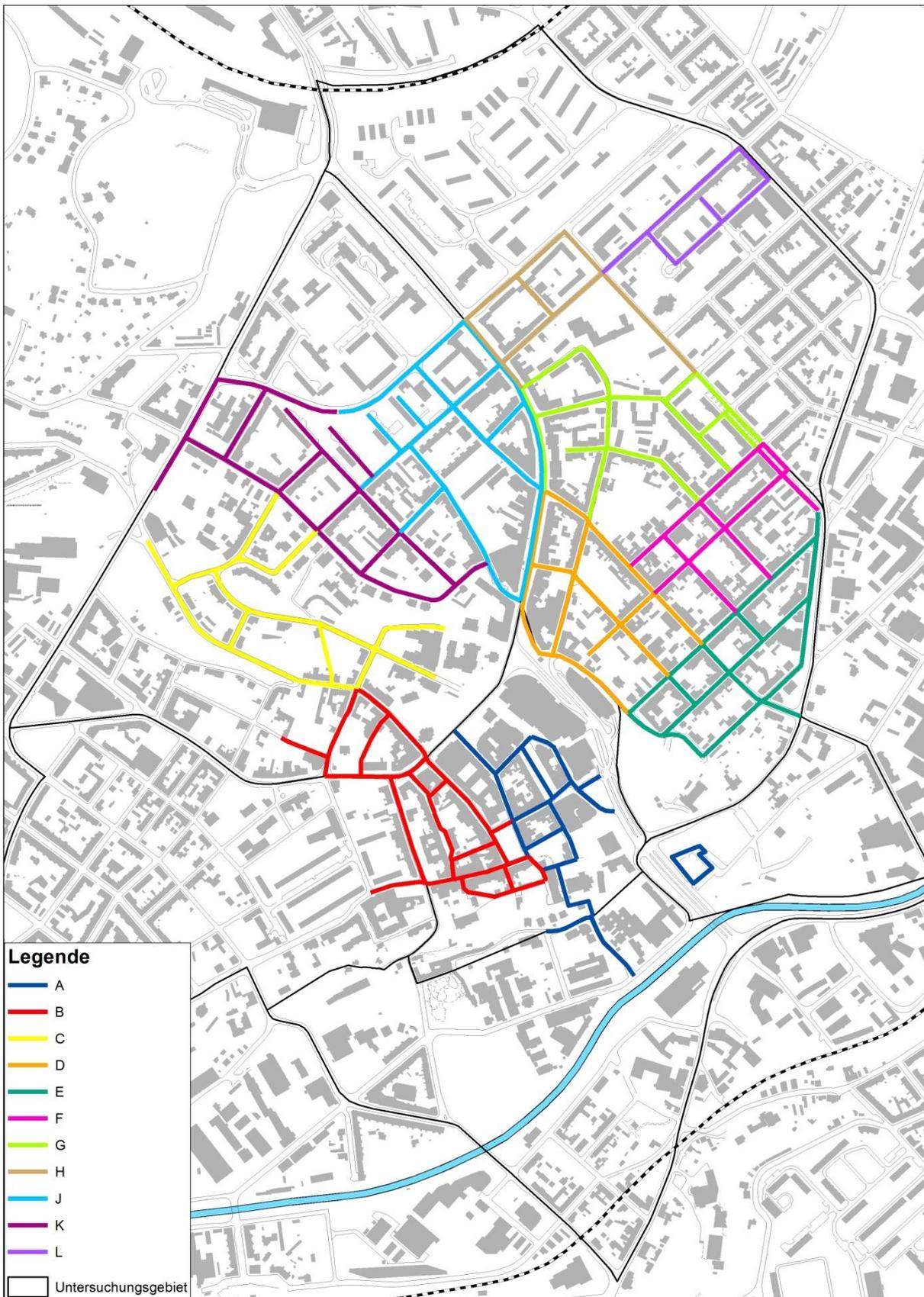
Bis auf einen Parkplatz in Privatbesitz kann ein Bewirtschaftungskonzept alle öffentlichen Parkstände beeinflussen.

#### 5.1.4 PARKZONEN IM PLANUNGSGEBIET UND PARKAUSWEISE

Außer in den Stadtteilen Neundorfer Vorstadt, Obere Aue und Neustadtplatz, greift im Untersuchungsgebiet das Parkraumkonzept der Stadt mit 11 Parkzonen. Sie sind in Karte 10 dargestellt.

Im Parkraumkonzept 1995 wurden Defizite im Parkraumangebot für Bewohner festgestellt. Durch das Einrichten von Kurzzeitstellplätzen zum Teil mit Gebührenpflicht und dem gleichzeitigen Ausreichen von Bewohnerparkkarten in den Parkzonen, konnten Verbesserungen für Bewohner zu Ungunsten der Beschäftigten erreicht werden.

Dahinter steht folgendes Prinzip: Bewohner einer Parkzone können in ihrer Zone auf zeitlich begrenzten oder auf gebührenpflichtigen Parkständen kostenlos und unbegrenzt parken. Dafür werden auf Antrag Ausnahmegenehmigungen, gegen eine einmalige Gebühr, erteilt (ähnliches gibt es auch für Unternehmer). Die Parkstände, für die diese Regelung gilt, werden extra beschildert. So erhöht sich die Chance der Bewohner ohne eigenen, privaten Stellplatz, im öffentlichen Straßenraum tagsüber einen Platz zu finden. Denn auf den nicht bewirtschafteten Parkständen stehen tagsüber meist die Beschäftigten oft bis zu 8 Stunden.



Karte 10: Parkzonen im Planungsgebiet

Die Anzahl der erteilten Ausweise ist in folgender Tabelle dargestellt. Außerdem ist dort die Anzahl an Parkständen vermerkt, auf denen man die Ausweise nutzen kann.

Tabelle 9: Überblick über die Nutzung der Parkzonen im Planungsgebiet

Parkzone	erteilte Ausweise für			Anzahl Parkstände			Auslastung durch Park- karten in %
	Bewohner	Unternehmer	gesamt	Bewirtschaftung		gesamt	
	(Stand 07.01.2015)			zeitbegr.	gebührenpfl.		
<b>A</b>	63	26	<b>89</b>	121	83	<b>204</b>	<b>44</b>
<b>B</b>	132	27	<b>159</b>	0	211	<b>211</b>	<b>75</b>
<b>C</b>	6	1	<b>7</b>	28	67	<b>95</b>	<b>7</b>
<b>D</b>	39	5	<b>44</b>	27	37	<b>64</b>	<b>69</b>
<b>E</b>	21	0	<b>21</b>	89	0	<b>89</b>	<b>24</b>
<b>F</b>	5	0	<b>5</b>	22	0	<b>22</b>	<b>23</b>
<b>G</b>	65	0	<b>65</b>	73	32	<b>105</b>	<b>62</b>
<b>H</b>	10	0	<b>10</b>	32	43	<b>75</b>	<b>13</b>
<b>J</b>	59	6	<b>65</b>	47	67	<b>114</b>	<b>57</b>
<b>K</b>	39	0	<b>35</b>	64	11	<b>75</b>	<b>47</b>
<b>L</b>	10	0	<b>10</b>	57	0	<b>57</b>	<b>18</b>
<b>Summe</b>	<b>445</b>	<b>65</b>	<b>510</b>	<b>560</b>	<b>551</b>	<b>1111</b>	<b>46</b>

Insgesamt sind 2014 für das Untersuchungsgebiet 65 Unternehmerparkkarten und 445 Bewohnerparkkarten ausgestellt worden.

In keiner Parkzone ist die Anzahl erteilter Ausweise gleich oder höher als die Anzahl vorhandener Parkstände. Jedoch 3 Parkzonen (B, D, G) sind mit bereits über 60 Prozent mit Parkkarten gesättigt. Alle vorhandenen Parkstände werden im Mischprinzip bewirtschaftet und sind daher auch für andere Nutzer verfügbar. Die Parkausweise für Unternehmer sind vor allem in den Parkzonen A und B erteilt worden. Diese liegen zum größten Teil in der Altstadt.

## 5.2 PARKRAUMNACHFRAGE

Die Parkraumnachfrage wird durch die Erhebung der aktuellen Nutzung (Auslastung) der Parkstände im öffentlichen Straßenraum ermittelt.

### 5.2.1 ERHEBUNGSMETHODIK

Im Mai 2011 und im November 2014 wurde die Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum durch Begehungen komplett erfasst. Daraus wurde der Auslastungsgrad ermittelt. Er beschreibt das Verhältnis parkender Fahrzeuge zur Anzahl vorhandener Parkstände (Parkraumangebot). In den folgenden Kapiteln ist auch von Auslastung an Stelle des Auslastungsgrades die Rede.

Die Teilbereiche Schloßberg, Neundorfer Vorstadt und Neundorfer Straße wurden im Rahmen weiterer Erhebungen genauer untersucht.

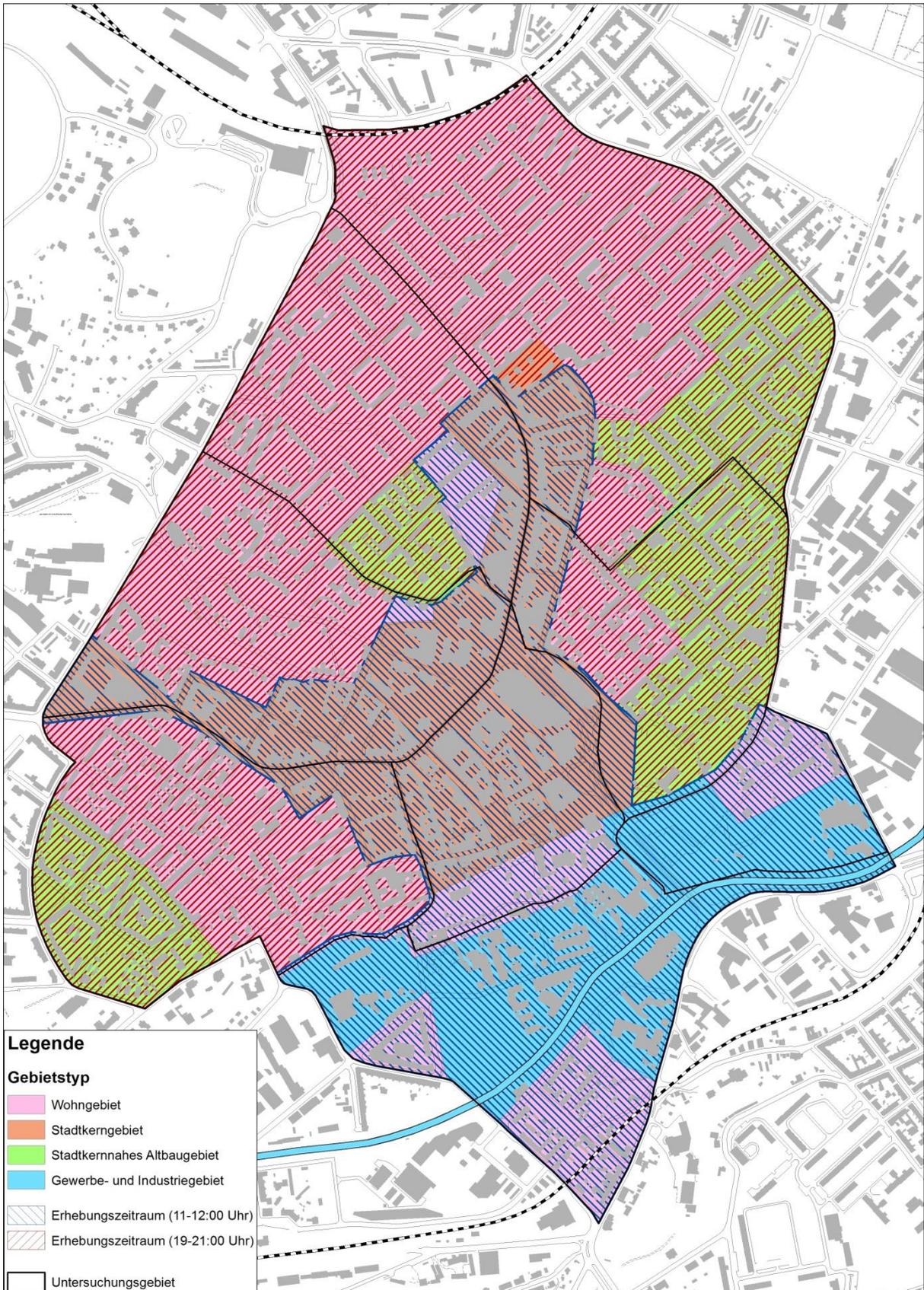
Das Planungsgebiet wurde je nach Nutzungsstruktur in Gebietstypen eingeteilt. Je nach Gebietstyp, wird zu einer anderen Tageszeit erhoben, da die höchste Auslastung ermittelt wird. Ein Überblick zur Einteilung befindet sich in Karte 11.

In den Gebieten mit Mischnutzung wurde die Auslastung wochentags zwischen 11 und 12 Uhr, in den Gebieten mit Wohnnutzung wochentags zwischen 19 und 21 Uhr ermittelt.

Der Auslastungsgrad wurde in drei Bereiche unterteilt, die in der untenstehenden Tabelle beschrieben sind.

Tabelle 10: Auslastungsbereiche

<b>Auslastung</b>	<b>Farbgebung</b>	<b>Beschreibung</b>
<b>90 – 100 %</b>	rot	sehr hoher Parkdruck
<b>70 – 89 %</b>	gelb	mittlerer – hoher Parkdruck
<b>unter 70 %</b>	grün / keine Farbe	kein - geringer Parkdruck



Karte 11: Gebietstypen und deren Zeiterfassung im Planungsgebiet

### 5.2.2 NACHFRAGE IM PLANUNGSGEBIET

In Karte 12 ist die Auslastung der einzelnen Straßenabschnitte dargestellt.

Die Straßen sind sehr unterschiedlich ausgelastet. Der Auslastungsgrad ist jedoch unabhängig von der Bewirtschaftungsart.

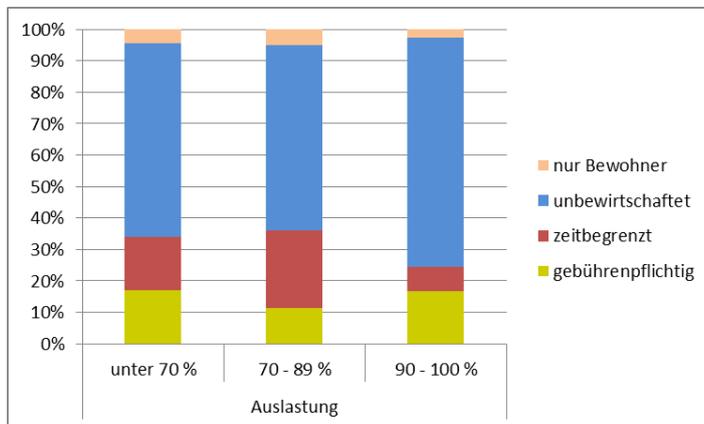


Abbildung 15: Parkraumauslastung nach Bewirtschaftungsart

Im folgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Stadtteile einzeln beleuchtet.

#### Altstadt

Die Auslastung ist zwar in einzelnen Straßenzügen sehr hoch, jedoch sind im gesamten Stadtteil Kapazitätsreserven vorhanden. Die wenigen unbewirtschafteten Parkstände sind nahezu zu 100 Prozent ausgelastet, bei den gebührenpflichtigen Parkständen gibt es ausreichend Kapazitätsreserven. Die Auslastung in den drei großen Parkhäusern lag jeweils unter 70 Prozent. Lediglich in dem Parkhaus an der Straßberger Straße war ein hoher Parkdruck vorhanden. Die Stellplatzzahl und auch die Gebühren sind in diesem Parkhaus sehr gering, was die hohe Auslastung nach sich zieht. Außerdem nutzen es die Patienten des Ärztehauses.



Karte 12: Auslastung der Gebiete 2011 und 2014

### Bahnhofsvorstadt / Ost

Es wiesen 37 Prozent der Straßenabschnitte einen sehr hohen und 33 Prozent einen hohen bis mittleren Parkdruck auf. Im stadtkernnahen Altbaugelände war ein Großteil der Straßenzüge nahezu zu 100 Prozent ausgelastet. In den umliegenden Straßen ist die Auslastung geringer. Im Wohngebiet nördlich der August-Bebel-Straße ist der Parkdruck auf den unbewirtschafteten Parkständen, trotz reiner Wohnnutzung, hingegen nur im mittleren Bereich.

### Bahnhofsvorstadt / West

Nur 10 Prozent der Straßenabschnitte weisen einen sehr hohen und 40 Prozent eine hohen bis mittleren Parkdruck auf. Dies betrifft vor allem das stadtkernnahe Altbaugelände. Das Parkhaus ‚Die Kolonnaden‘ ist unter 70 Prozent ausgelastet.

### Dobenau

67 Prozent der Straßenabschnitte haben keinen bis geringen Parkdruck. Die auffälligen Abschnitte mit sehr hohem bis mittlerem Parkdruck, befinden sich vor allem im Bereich der Neundorfer Straße. Eine Ausnahme bilden ein Teil der Ziegelstraße und der angrenzende Teil der Weststraße. Dort ist ein sehr hoher Parkdruck in den Abendstunden festzustellen. Die beiden Parkhäuser im Stadtteil weisen im Zuge der Erhebung einen Auslastungsgrad von unter 70 Prozent auf.

### Neundorfer Vorstadt

Hier weisen 27 Prozent der Straßenabschnitte einen sehr hohen und weitere 39 Prozent einen hohen bis mittleren Parkdruck auf. Der Großteil der Bereiche mit einer Auslastung von über 70 Prozent ist im westlichen Teil zu finden. Die Auslastung des angrenzenden Parkhauses liegt bei unter 70 Prozent. Der private Parkplatz des Einkaufsmarktes Edeka an der Neundorfer Straße wies einen Auslastungsgrad von über 90 Prozent auf. Es wird vermutet, dass ein Teil der Nutzer keine Kunden des Marktes sind. Da es diesen Nutzern auf Grund der Beschilderung (Kurzzeitparkzone 1 Std.) jedoch erlaubt ist, dort für eine Stunde zu parken, sorgt der Parkplatz für eine Entlastung der Parkstände an der Neundorfer Straße.

### Neustadt

Nahezu alle unbewirtschafteten Parkstände sind belegt und es herrscht ein hoher Parkdruck. Lediglich der Neustadtplatz mit einem Auslastungsgrad von 78 Prozent bewegt sich im Bereich mit hohem bis mittlerem Parkdruck und verfügt noch über freie Kapazitäten.

### Obere Aue

Nur die Dürer- und Böhlerstraße weisen einen sehr hohen Parkdruck auf. 50 Prozent der Straßenabschnitte haben einen hohen bis mittleren Parkdruck.

### Schloßberg

Sehr hohen Parkdruck wiesen 26 Prozent der Straßenabschnitte, hohen bis mittleren Parkdruck 29 Prozent auf. Dabei liegt der Auslastungsgrad vor allem im Stadtkerngebiet am Übergang zur Altstadt bei über 90 Prozent. Zwischen 70 und 90 Prozent liegt der Auslastungsgrad in vereinzelt Straßenzügen im Gebiet mit Wohnnutzung.

## 5.2.3 WEITERE UNTERSUCHUNGEN DER NACHFRAGE

Im Stadtteil Schloßberg werden Probleme mit dem Einzug des Landratsamtes erwartet. Deshalb wurde dieser Bereich detaillierter untersucht. Da die Neundorfer Straße sowie die angrenzende Neundorfer Vorstadt als problembehaftete Auslastungsbereiche erkannt wurden, mussten diese näher untersucht werden. In der Altstadt wurden Probleme vor allem in den Abendstunden festgestellt. Dazu wurden Nachtzählungen durchgeführt.

### 5.2.3.1 SCHLOßBERG

Zählungen der Parkraumnutzung ergaben, dass die Auslastung der Parkstände im Straßenraum recht unterschiedlich ist. Das hängt von mehreren Faktoren ab, wie z.B. Bewohnerdichte, Angebot an privaten Stellplätzen für Bewohner, Nähe zur Fußgängerzone, Art der Bewirtschaftung der Parkstände, etc.

Durch das im Bau befindliche Landratsamt kommen schätzungsweise 350 Beschäftigte mit Pkw und 200 Kunden mit Pkw pro Tag hinzu. Genau hier, ist der Parkdruck aber bereits schon jetzt sehr hoch.

Es ist unterstellt, dass 30 % der Beschäftigten und Kunden mit dem ÖPNV kommen. Um diesen Faktor wurde, die nach Sächsischer Bauordnung errechnete Anzahl der benötigten Stellplätze, reduziert. Am Standort wird also ein Parkhaus mit ca. 120 Stellplätzen für Beschäftigte und ca. 100 Parkständen für Kunden errichtet. Beide Nutzergruppen müssen darin Parkgebühren entrichten. Je nach Preisstaffelung werden die Plätze mehr oder weniger gut angenommen werden. Da Kunden kurzzeitig parken, ist davon auszugehen, dass die Kundenstellplätze ausreichend sind. Für die verbleibenden 250 Pkw der Beschäftigten steht kein neuer Parkraum zur Verfügung. Jedoch arbeiten einige Mitarbeiter schon jetzt im Zentrum der Stadt in Außenstellen des Landratsamtes (z.B. Rathaus, Bahnhofstraße) und parken ihr Fahrzeug schon hier. Alle anderen werden entweder versuchen, einen kostengünstigen Stellplatz in Parkhäusern/auf privaten Parkplätzen zu mieten, oder einen kostenlosen Dauerstellplatz im öffentlichen Straßenraum in der näheren Umgebung zu finden. Dafür nehmen Beschäftigte bis zu 500 m Fußweg in Kauf. In diesem Radius wird es zu Verdrängungseffekten von Beschäftigten anderer Arbeitgeber kommen, die dann den bisher gewohnten Radius der täglichen Parkplatzsuche erweitern werden.

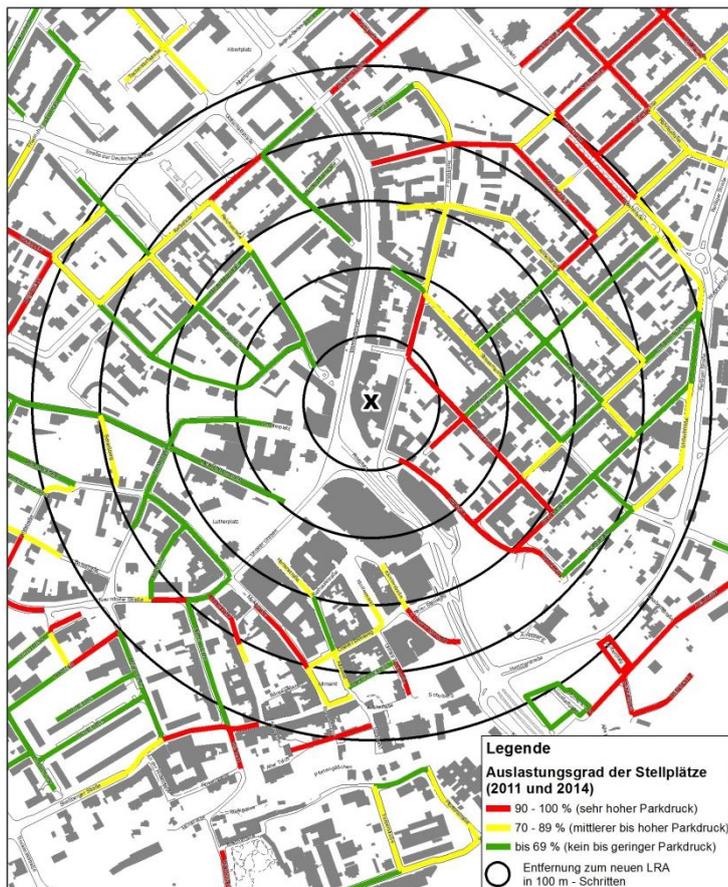


Abbildung 16: Umgriff des zu erwartenden Parkplatzsuchverkehrs durch Beschäftigte des Landratsamtes

### 5.2.3.2 NEUNDORFER VORSTADT

Besonders im Bereich zwischen der Neundorfer Straße und der Trockentalstraße kommt es durch die multifunktionale Nutzungsvielfalt, besonders in den Vor- und Nachmittagsstunden, zu Überlagerungen der Nutzungsansprüche verschiedener Nutzergruppen.

Die bereits erhobenen Werte in den Abendstunden zwischen 19 und 21 Uhr, wurden mit Tageszählungen ergänzt. Dies wurde Anfang Februar 2015 durchgeführt.

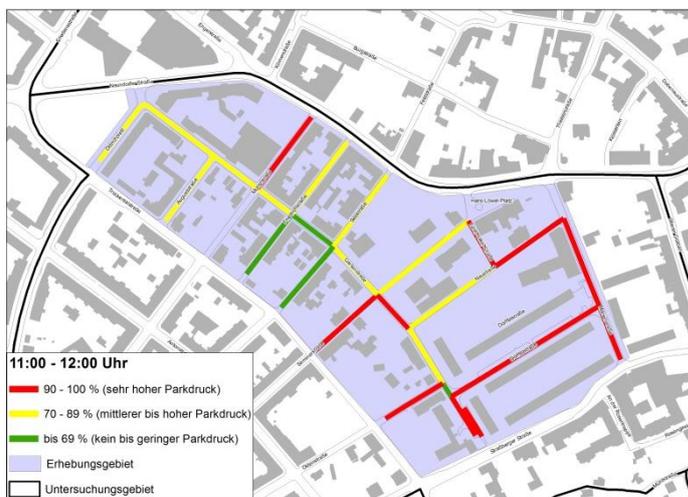


Abbildung 17:  
Auslastung 11:00 - 12:00 Uhr

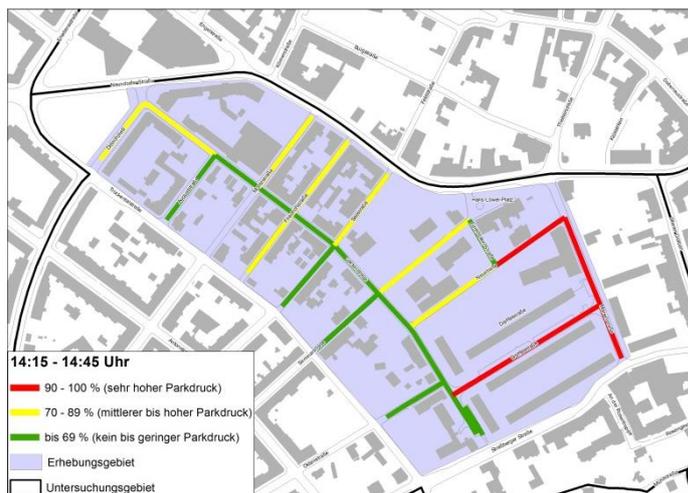


Abbildung 18:  
Auslastung 14:15 - 14:45 Uhr

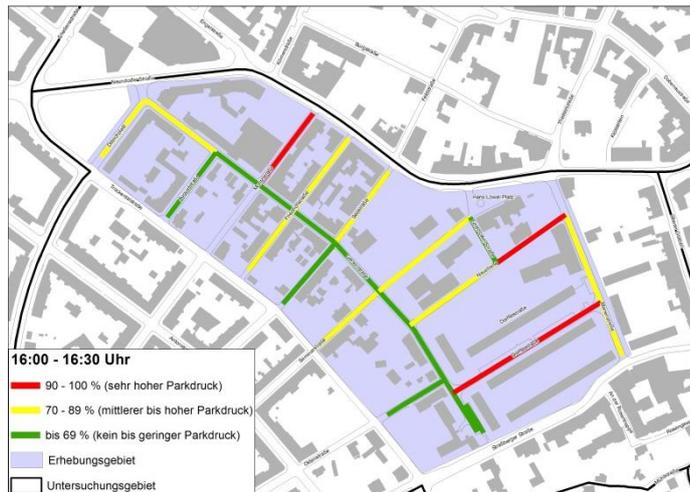


Abbildung 19:  
Auslastung 16:00 - 16:30 Uhr

Besonders am Vormittag ist auf neun Straßenabschnitten eine sehr hohe Auslastung von über 90 Prozent zu erkennen. Im Vergleich zur Erhebung in den Abendstunden, bei welcher lediglich zwei Straßenabschnitte eine derart hohe Auslastung aufweisen, ist ein deutlicher Unterschied zu erkennen. Das gesamte Gebiet ist unbewirtschaftet. Von der Nutzung der Parkstände durch Kunden und vor allem Beschäftigte der direkt angrenzenden Neundorfer Straße ist auszugehen.

Auf der Neundorfer Straße werden lediglich 67 Parkstände für Kurzparker (Parkdauerbegrenzung auf zwei Stunden mit Parkscheibe) zur Verfügung gestellt. Durch die hohe Auslastung dieses Gebietes und auch dem Teil nördlich der Geschäftsstraße im Stadtteil Dobenau, wurde zur Überprüfung der korrekten Nutzung der Parkscheibe, eine Erfassung der Kennzeichen samt eingestellter Uhrzeit in vier Zeitscheiben vorgenommen. Die Erhebung fand zwischen Dittrichplatz und Hans-Löwel-Platz am 03.02.2015 statt. Die Daten wurden anschließend ausgewertet und übersichtlich in Tabelle 11 dargestellt.

Der Großteil der Fahrzeuge im Untersuchungszeitraum war mit einer regelkonform eingestellten Parkscheibe ausgestattet. Lediglich acht Fahrzeuge haben mit einer nachgestellten Parkscheibe länger als die erlaubten zwei Stunden geparkt. Weitere 23 Nutzer hatten keine Parkscheibe in das Fahrzeug gelegt, fünf hatten die eingestellte Zeit überschritten und drei den eingestellten Ankunftszeitpunkt zu weit vorgestellt. Es sind also durchaus Regelverstöße zu erkennen, jedoch nicht in Größenordnungen. Die Kontrolle der betreffenden Straße durch das Ordnungsamt der Stadt Plauen findet täglich zwei bzw. drei Mal statt.

Tabelle 11: Überblick über die Nutzung der Parkstände an der Neundorfer Straße

	Uhrzeit			
	10:30 – 11:00	11:45 - 12:15	13:45 - 14:15	15:30 - 16:00
<b>Fahrzeuge gesamt</b>	59	46	57	59
<b>Fahrzeuge regelwidrig, gesamt</b>	5	5	7	14
• davon ohne Parkscheibe	4	4	2	13
• davon Zeitüberschreitungen	1	1	3	0
• davon zu weit vor gestellt	0	0	2	1
<b>Fahrzeuge mit Parkdauer über 2 Stunden und nachgestellter Parkscheibe</b>	8			
• davon 3x nachgestellt	2			
• davon 2x nachgestellt	4			
• davon 1x nachgestellt	2			

### 5.2.3.3 ALTSTADT

Im Jahr 2014 wurde an einem Samstag (05.04.14) eine Nachtzählung der Auslastung der Parkstände durchgeführt. Diese Zählung wird hier nachrichtlich übernommen, um die Situation zu verdeutlichen.

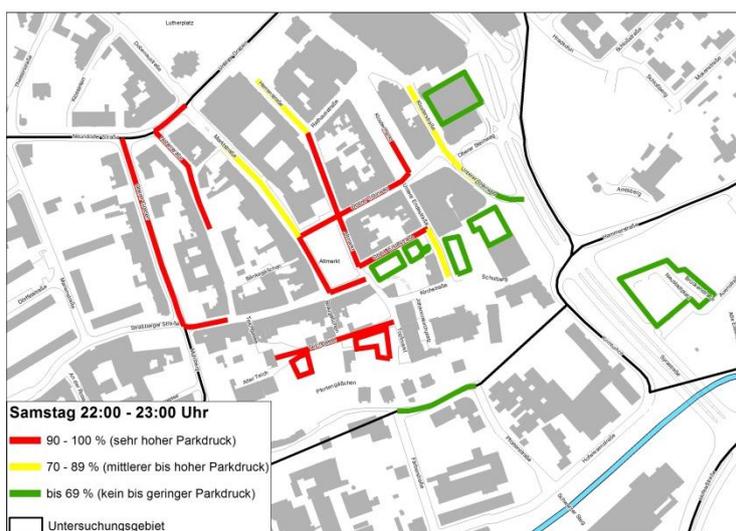


Abbildung 20:  
Auslastung 22:00 – 23:00 Uhr

Während der Erhebung wurden insgesamt 30 Falschparker festgestellt. Freie Kapazitäten standen dort zur Verfügung, wo Gebühren erhoben wurden (Parkhaus, Parkplatz Untere Endestraße) oder wo ein etwas längerer Fußweg in Kauf genommen werden musste (Neu-

stadtplatz, Parkplatz Unterer Steinweg, Bleichstraße). Die Parkplätze an der Oberen Endstraße dürfen nachts nicht mehr befahren werden.

### 5.3 PARKRAUMBEDARF UND PARKRAUMBILANZ

Der Parkraumbedarf ist eine aus verschiedenen Strukturdaten bestimmte Größe, die Auskunft darüber gibt, wie viele Stellplätze/Parkstände benötigt werden. Die Parkraumbilanz stellt den Parkraumbedarf und das Parkraumangebot gegenüber.

#### 5.3.1 BERECHNUNGSMETHODIK

##### Parkraumbedarf

Der Parkraumbedarf errechnet sich hauptsächlich nach den Grundgrößen: Einwohner, Kunden/Besucher und Beschäftigte. Von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wurde dafür ein modellhaftes Verfahren entwickelt.

##### Parkraumbilanz

Die Parkraumbilanz vergleicht die Parkraumnachfrage mit dem Parkraumangebot. Die qualifizierten Nachfragegruppen (vgl. Abbildung 2) werden getrennt voneinander betrachtet. Das ermöglicht eine nutzergruppengenaue Bilanzierung. Weiterhin wurde die Bilanz für vier Tageszeiten mit aussagekräftigen Intervallen vorgenommen.

Die Einteilung ist wie folgt:

- nachts / Intervall: 0 - 1 Uhr
- morgens / Intervall: 8 - 9 Uhr
- nachmittags / Intervall: 14 - 15 Uhr
- abends / Intervall: 19 - 20 Uhr

Dies ist wichtig, da sich die Nachfrage der einzelnen Nutzergruppen im Tagesverlauf ändert und auch im Stellplatzangebot Unterschiede auftreten.

Das Ergebnis der Bilanzierung ist eine nutzergruppen- und zeitfeine sowie stadtteilgenaue Aussage über Parkraumdefizite oder -überschüsse.

### 5.3.2 AKTUELLER PARKRAUMBEDARF UND AKTUELLE PARKRAUMBILANZ

Die in Kapitel 5.2.2 beschriebene Auslastung ist eine erste Bilanzierung der derzeitigen Situation. Man kann erkennen, wo der Parkdruck am größten ist.

Nun wird ermittelt, welche Nutzergruppen wieviel Parkraum benötigen. Aus den Berechnungen ergibt sich zunächst der Bedarf je Nutzergruppe über den Tag verteilt. In den folgenden Graphiken sind alle Bedarfskurven vergleichend dargestellt.

In Tabelle 12 sind Parkraumangebot, berechneter Bedarf und Bilanz für die festgelegten Intervalle gegenüber gestellt. Zu beachten ist, dass sich das Stellplatzangebot nachts reduziert, da einige Parkhäuser und Parkplätze dann geschlossen sind. Das wurde in der Bedarfs- und Bilanzberechnung berücksichtigt.

Tabelle 12: Parkraumangebot und Parkraumnachfrage, aktuell

Analyse	Angebot		Bedarf				Bilanz			
	max. (Tag)	min. (Abend, Nacht)	nachts	morgens	nachmittags	abends	nachts	morgens	nachmittags	abends
<b>Altstadt</b>	1.530	1.023	526	2.166	1.875	931	295	-1.290	-955	-5
<b>Bahnhofsvorstadt/Ost</b>	2.312	2.282	2.202	1.643	1.571	1.927	-59	340	432	299
<b>Bahnhofsvorstadt/West</b>	1.848	1.660	1.212	1.177	1.098	1.187	228	-106	39	378
<b>Dobenau</b>	1.719	1.558	564	1.184	1.047	737	657	-151	24	672
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	2.285	2.234	1.420	1.295	1.203	1.281	-466	245	319	-85
<b>Neustadt</b>	420	308	45	329	255	92	197	-39	35	176
<b>Obere Aue</b>	986	808	212	643	550	283	412	-15	94	412
<b>Schloßberg</b>	1.356	1.308	604	637	586	566	616	274	354	692
<b>Summe</b>	12.456	11.181	6.785	9.074	8.185	7.004	1.880	-742	342	2.539

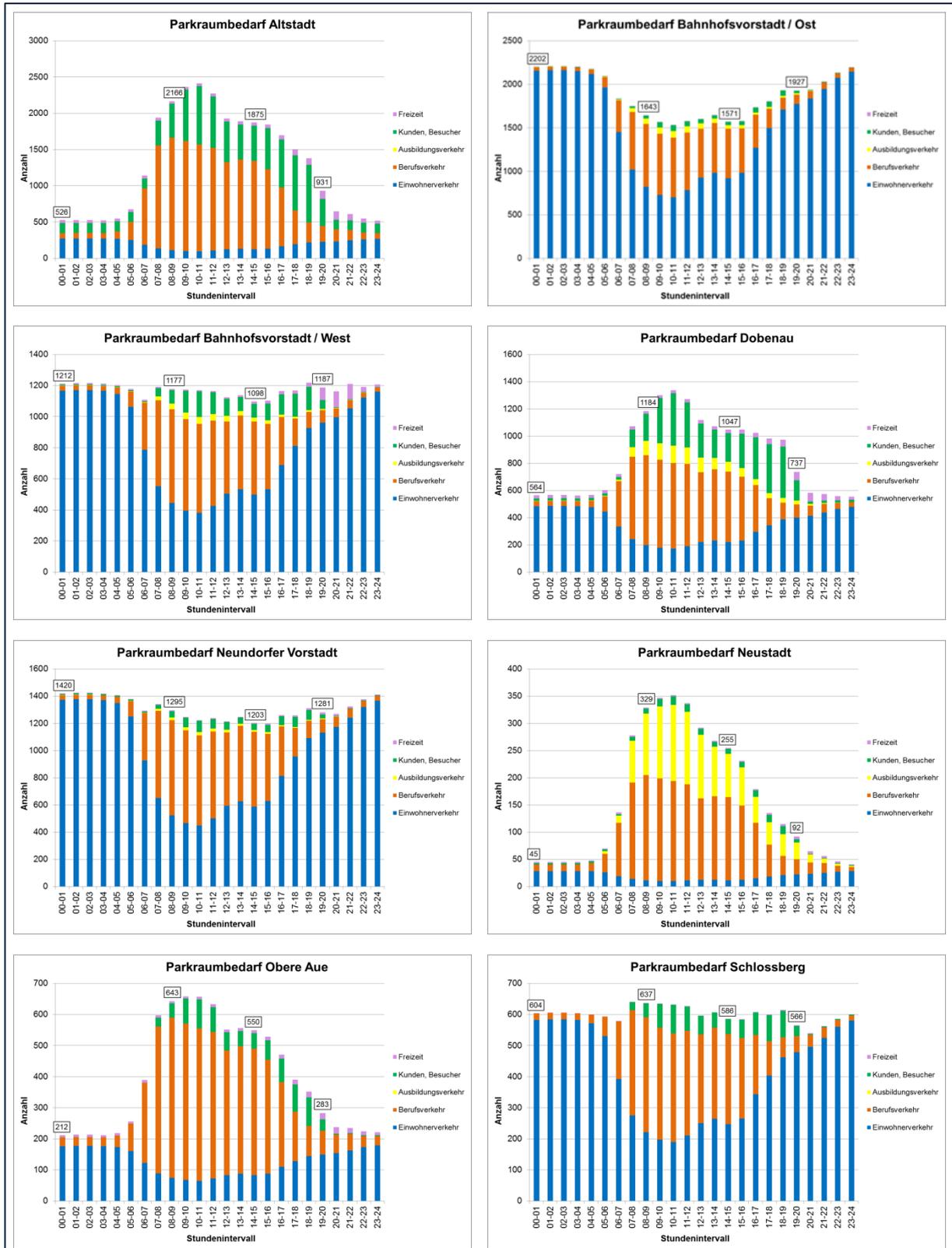


Abbildung 21: Aktueller Stellplatzbedarf in den Stadtteilen

In Abbildung 21 ist der Einfluss der Bewohner (blau) und der Beschäftigten (orange) deutlich zu erkennen. Beide benötigen Dauerstellplätze.

Aus Tabelle 12 wird ersichtlich, dass besonders in den Vormittagsstunden, Parkraum im Untersuchungsgebiet fehlt. Es muss auf angrenzende Gebiete ausgewichen werden.

### 5.3.3 ZUKÜNFTIGER PARKRAUMBEDARF UND ZUKÜNFTIGE PARKRAUMBILANZ

In diesem Kapitel wird die zukünftige Parkraumnachfrage für den Prognosehorizont 2025 beschrieben. Es werden zwei denkbare Entwicklungsszenarien betrachtet. Außerdem sind geplante Bauvorhaben relevant, da sie Einfluss auf die Prognose der Strukturgrößen haben.

#### 5.3.3.1 SZENARIO 1 = TRENDSZENARIO

Für die 1. Prognose wird ein Trendszenario herangezogen, welches von einer Entwicklung ausgeht, die sich am Trend der bisherigen Entwicklung orientiert. In Tabelle 13 sind die prognostizierten Werte zusammengefasst für alle Stadtteile dargestellt.

Die vom Statistischen Landesamt prognostizierten Werte für die Einwohner Plauens bis zum Jahr 2025 zeigen einen deutlichen Rückgang.

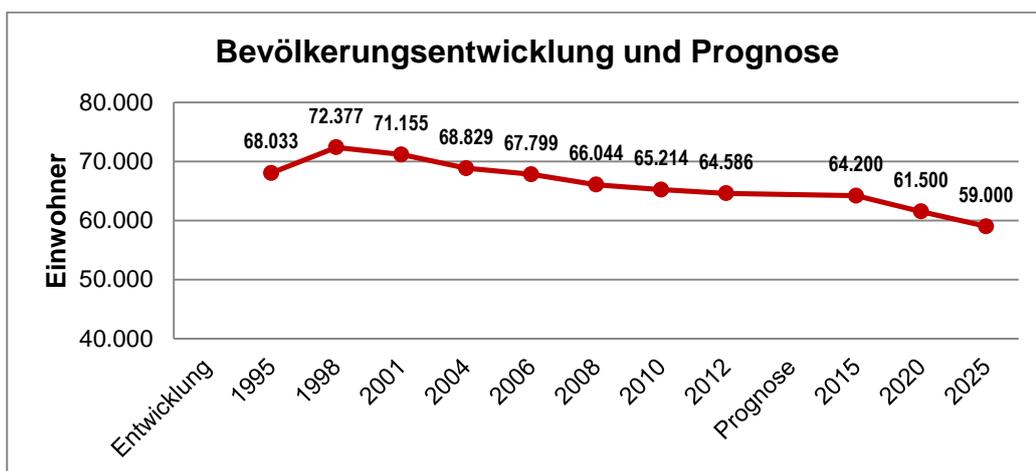


Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung und -prognose für die Stadt Plauen (Statistisches Landesamt, Sachsen)

Weiterhin wird von einem Rückgang der Beschäftigten ausgegangen. Wenn angenommen wird, dass die Erwerbsquote stabil bleibt, ist in Kombination mit einem Rückgang der Einwohner im erwerbsfähigen Alter auch ein Rückgang der Beschäftigten zu erwarten.

Die Verkaufsflächen im Untersuchungsgebiet werden als gleichbleibend angenommen. Ein Rückgang der Flächen außerhalb des Untersuchungsgebietes wäre denkbar, hat aber auf die Prognose keinen Einfluss.

Tabelle 13: Aktuelle und prognostizierte (2025) Strukturdaten, Szenario 1

	Einwohner		Beschäftigte am Arbeitsort		VFL [m <sup>2</sup> ]	
	2014	2025	2014	2025	2014	2025
<b>Altstadt</b>	617	665	2.356	2.232	24.242	24.242
<b>Bahnhofs-vorstadt / Ost</b>	4.863	4.682	1.084	999	2.730	2.730
<b>Bahnhofs-vorstadt / West</b>	2.634	2.538	919	847	8.219	8.219
<b>Dobenau</b>	1.093	868	990	912	5.642	5.642
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	3.097	3.135	1.060	978	3.262	3.262
<b>Neustadt</b>	64	41	283	261	0	0
<b>Obere Aue</b>	397	299	754	753	2.183	2.183
<b>Schloßberg</b>	1.314	1.343	565	1.101	4.215	4.215
<b>PG</b>	14.079	13.570	8.010	8.084	50.493	50.493
<b>Stadt Plauen</b>	64.523	59.000	23.560	21.720	195.825	195.825

Der Motorisierungsgrad wird bei einer stetigen Steigerung auf 525 Pkw je 1.000 Einwohner in Plauen ansteigen. Die Zahl wurde im Rahmen der Prognose des Motorisierungsgrades im Landesverkehrsplan für die verschiedenen Gemeindegrößenklassen ermittelt (Statistisches Landesamt, Sachsen). Die absolute Zahl der Ortsveränderungen mit dem motorisierten Individualverkehr wird aufgrund der steigenden Nutzerkosten und sinkenden Bevölkerungszahl als rückläufig prognostiziert. Durch einen etwas höheren Rückgang des gesamten Verkehrsaufkommens, ist ein sehr geringer Anstieg des MIV-Anteiles am Gesamtverkehr zu erwarten. Der Anteil wird bei 55,5 Prozent belassen.

Es wird weiterhin angenommen, dass sich das Stellplatzangebot auch künftig nachts reduzieren wird, da einige Parkhäuser und Parkplätze dann geschlossen sein werden.

Außerdem haben nachfolgende Projekte Einfluss auf die zukünftige Parkraumnachfrage:

Tabelle 14: Entwicklungstendenzen durch Bauprojekte im Szenario 1

Gebiet	Projekt	Entwicklungstendenz	
Schloßgebiet	LRA	↗	Beschäftigte
		↗	Kunden
		↗	Stellplätze
	Studienakademie	↗	Beschäftigte
		↗	Schüler
Neustadt	Studienakademie	↗	Stellplätze
Obere Aue	Weisbachsches Haus	↗	Beschäftigte
		↗	Kunden
		↗	Stellplätze
	Hempelsche Fabrik	↗	Beschäftigte
		↗	Kunden
		↗	Stellplätze

Im Ergebnis ist nur punktuell eine Änderung in der prognostizierten Bilanz zur aktuellen vorhanden.

Tabelle 15: Prognose Parkraumangebot, -bedarf und -bilanz, Szenario 1

Analyse	Angebot		Bedarf				Bilanz			
	max. (Tag)	min. (Abend, Nacht)	nachts	morgens	nachmittags	abends	nachts	morgens	nachmittags	abends
<b>Altstadt</b>	1.530	1.023	571	2.161	1.886	997	295	-1.248	-925	-48
<b>Bahnhofsvorstadt/Ost</b>	2.312	2.282	2.139	1.582	1.519	1.874	-3	394	484	340
<b>Bahnhofsvorstadt/West</b>	1.848	1.660	1.181	1.139	1.073	1.169	257	-70	60	400
<b>Dobenau</b>	1.719	1.558	467	1.103	972	650	750	-106	59	692
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	2.285	2.234	1.455	1.274	1.192	1.307	-410	306	371	-44
<b>Neustadt</b>	457	308	32	310	239	87	207	17	88	181
<b>Obere Aue</b>	1.044	866	173	622	523	251	390	-17	94	390
<b>Schloßberg</b>	1.584	1.308	644	1.068	927	656	597	-13	157	652
<b>Summe</b>	12.779	11.239	6.662	9.259	8.331	6.991	2.083	-737	388	2.563

## 5.3.3.2 SZENARIO 2 = POSITIVE ENTWICKLUNG

Für die 2. Prognose wird davon ausgegangen, dass eine positive Trendwende einsetzt. Darauf zielen ja auch alle städtischen Entwicklungskonzepte ab.

Das bedeutet, dass die Einwohner, Beschäftigten und Kunden insgesamt zunehmen. Die Zahl der Pkw-Zulassungen wird auch steigen. Das bedeutet aber auch, dass durch die Bebauung von Lücken, die derzeit als öffentliche Parkplätze fungieren, diese entfallen. Die Verkaufsflächen im Plangebiet sollen gleich bleiben.

Im Gegensatz zu Szenario 1 sehen die Ausgangsdaten wie folgt aus:

Tabelle 16: Aktuelle und prognostizierte (2025) Strukturdaten, Szenario 2

	Einwohner		Beschäftigte am Arbeitsort		VFL [m <sup>2</sup> ]	
	2014	2025	2014	2025	2014	2025
<b>Altstadt</b>	617	759	2.356	2.560	24.242	24.242
<b>Bahnhofs-vorstadt / Ost</b>	4.863	5.237	1.084	1.150	2.730	2.730
<b>Bahnhofs-vorstadt / West</b>	2.634	2.839	919	975	8.219	8.219
<b>Dobenau</b>	1.093	880	990	1.050	5.642	5.642
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	3.097	3.507	1.060	1.125	3.262	3.262
<b>Neustadt</b>	64	41	283	300	0	0
<b>Obere Aue</b>	397	304	754	858	2.183	2.183
<b>Schloßberg</b>	1.314	1.609	565	1.180	4.215	4.215
<b>PG</b>	14.079	15.175	8.010	9.197	50.493	50.493
<b>Stadt Plauen</b>	64.523	66.000	23.560	25.000	195.825	195.825

Zusätzlich zu den in Szenario 1 bereits beschriebenen Projekten, ändert sich das Stellplatzangebot wie folgt:

Entfallen werden z.B. die Parkplätze Ecke Forst-/Stresemannstraße, Topfmarkt, Alter Teich, an der Oberen und Unteren Endestraße. Diese befinden sich alle auf Baugrundstücken.

Tabelle 17: Stellplatzangebot (2025), Szenario 2

Stadtteile (PRK)	Reduzierung privat	Zuwachs privat für Einwohner	Reduzierung öffentliche
<b>Altstadt</b>	10	70	100
<b>Bahnhof Ost</b>	20	40	65
<b>Bahnhof West</b>	35		
<b>Dobenau</b>	55		
<b>Neundorf V.</b>	30		
<b>Neustadt</b>			15
<b>Ob. Aue</b>	10		
<b>Schloßberg</b>	50	20	35

Die Ergebnisse sind für die Tageszeitintervalle in Tabelle 18 dargestellt.

Tabelle 18: Prognose Parkraumangebot, -bedarf und -bilanz, Szenario 2

Analyse	Angebot		Bedarf				Bilanz			
	max. (Tag)	min. (Abend, Nacht)	nachts	morgens	nachmittags	abends	nachts	morgens	nachmittags	abends
<b>Altstadt</b>	1.485	1.014	626	2.404	2.083	1.067	251	-1.501	-1.130	-161
<b>Bahnhofsvorstadt/Ost</b>	2.272	2.242	2.393	1.780	1.704	2.094	-286	246	324	100
<b>Bahnhofsvorstadt/West</b>	1.814	1.626	1.323	1.278	1.195	1.292	100	-170	-17	266
<b>Dobenau</b>	1.663	1.502	472	1.198	1.049	671	708	-215	-31	660
<b>Neundorfer Vorstadt</b>	2.256	2.205	1.628	1.438	1.343	1.458	-679	79	157	-270
<b>Neustadt</b>	444	205	35	337	262	91	104	-23	52	74
<b>Obere Aue</b>	1.037	859	179	694	582	265	390	-89	35	390
<b>Schloßberg</b>	1.525	1.249	771	1.173	1.024	765	433	-83	101	517
<b>Summe</b>	12.496	10.902	7.427	10.302	9.242	7.703	1.021	-1.756	-509	1.576

### 5.3.3.3 NUTZERSPEZIFISCHE AUSWERTUNG

Die nutzerspezifische Bilanzierung wurde für die drei Nutzergruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden / Besucher vorgenommen. Das Stellplatzangebot, welches speziell für die jeweilige Nutzergruppe zur Verfügung steht, wurde dem Parkraumbedarf gegenüber gestellt.

Das Ergebnis ist in beiden Szenarien fast identisch, lediglich die Zahlenwerte sind im Szenario 1 etwas geringer. Deshalb ist stellvertretend in Abbildung 23 das Szenario 2 graphisch dargestellt.

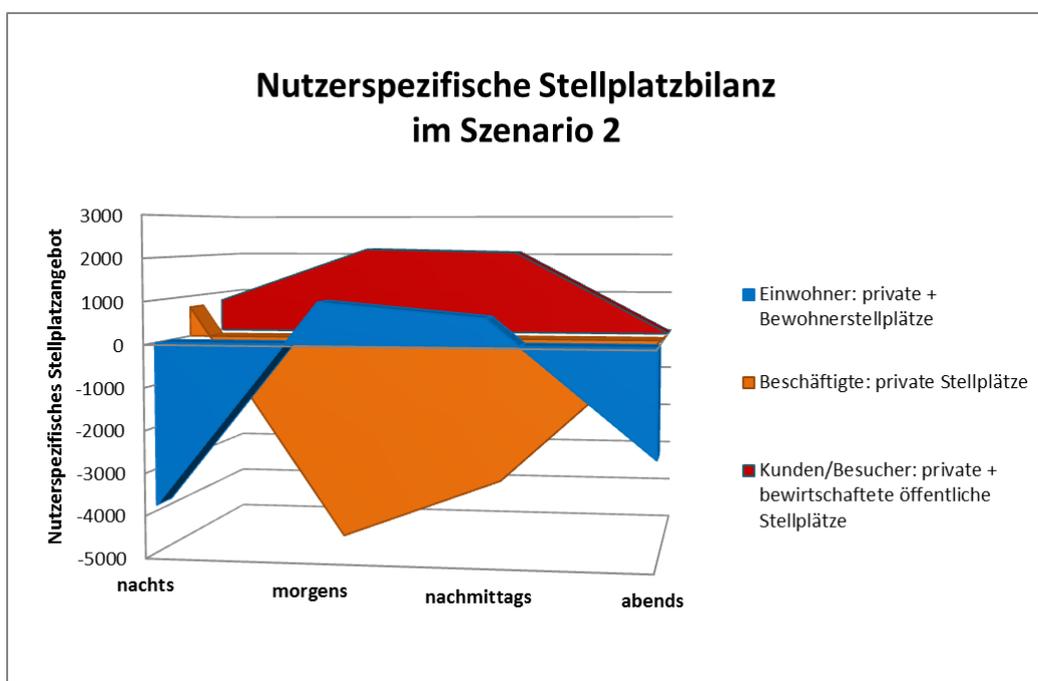


Abbildung 23: Nutzerspezifische Stellplatzbilanz im Szenario 2

Als Problemschwerpunkte gehen dabei die Altstadt und die Neundorfer Vorstadt hervor. Das Ergebnis sieht im Einzelnen wie folgt aus:

Der Bedarf der Beschäftigten wurde mit dem privaten Stellplatzangebot von Firmen, Schulen und anderen Arbeitgebern verrechnet. In allen Gebieten besteht in beiden Szenarien ein Defizit der Stellplätze für Beschäftigte. Dies tritt vor allem in den Zeitintervallen von 8 - 9 Uhr sowie von 14 - 15 Uhr auf. In einzelnen Stadtteilen wird es auch noch 19 - 20 Uhr kleinere Defizite geben (vgl. Abbildung 23, orange Fläche). Ursächlich ist zum einen die Arbeitszeit der Beschäftigten. Sie beginnt üblicherweise in den Morgenstunden

und endet am Nachmittag. In den Abend- und Nachtstunden sind weniger Beschäftigte am Arbeitsort. Zum anderen liegt es daran, dass die meisten Arbeitgeber in den historisch gewachsenen Stadtstrukturen zu wenig bis gar keine eigene Stellplätze für ihre Beschäftigten zur Verfügung haben. Sie weichen daher auf das unbewirtschaftete öffentliche Stellplatzangebot aus.

In letzter Zeit sind die Beschäftigten jedoch immer häufiger bereit, für einen kurzen Fußweg zur Arbeit, Geld für einen Mietstellplatz zu bezahlen. Sie entlasten damit zwar die Straßen von Dauerparkern, aber auf der anderen Seite kommen sie immer dichter ins Zentrum, nämlich in die Parkhäuser, die eigentlich die kurzen Fußwege für die Kunden und Besucher garantieren sollten.

Der durch den Einzug des Landratsamtes erhöhte Parkraumbedarf der Beschäftigten im Stadtteil Schloßberg, wird rein rechnerisch mit dem neuen Parkhaus und dem vorhandenen unbewirtschafteten öffentlichen Stellplatzangebot innerhalb des Gebietes aufgefangen. Tatsächlich werden sich die Beschäftigten jedoch im Umkreis bis ca. 500 m um das neue Landratsamt herum in andere Stadtteile verlagern.

Für das Projekt Campus im ehemaligen Schloss wird davon ausgegangen, dass im Gebiet Neustadt genügend Stellplätze geschaffen werden. Eine Auswirkung auf den öffentlichen Straßenraum ist nicht zu erwarten.

Für die große Nutzergruppe Einwohner, wurde der Bedarf mit den privaten Mieterstellplätzen und Garagen verrechnet. Ein Teil der öffentlichen Parkstände, die durch Bewohnerparkkarten genutzt werden können, kommt noch hinzu.

Es treten in fast allen Stadtteilen, außer Altstadt, Dobenau und Obere Aue, Defizite auf. Meistens nur in den Abend- und Nachtstunden, wenn alle zu Hause sind. Prognostisch wird es aber in den Stadtteilen Bahnhofsvorstadt/Ost und Neundorfer Vorstadt auch tagsüber Stellplatzmangel geben (vgl. Abbildung 23, blaue Fläche).

Die Defizite bestehen, da nur wenige Einwohner einen eigenen privaten Stellplatz zur Verfügung haben. Die dicht besiedelten Stadtteile haben zudem oft zu wenig Platz, um Stellplätze für Mieter neu zu schaffen. Durch die unbewirtschafteten öffentlichen Parkstände wird ein großer Teil der Defizite kompensiert.

Die Kunden sind, im Gegensatz zu den beiden vorher genannten Nutzergruppen, Kurzparker. Das heißt, sie wechseln sich tagsüber auf den Parkständen ab. Dadurch entsteht ein höherer Umschlag, aber auch ein höherer Verkehrsfluss.

Für Sie wurden bereits zahlreiche öffentliche Parkstände bewirtschaftet. Es gibt auch einige private Stellplätze für Kunden. Zusammengenommen deckt dieses Angebot auch künftig den Bedarf ab (vgl. Abbildung 23, rote Fläche). Außer in der Bahnhofsvor-

stadt/Ost, West und Schlossberg besteht „abends“ und „nachts“ Stellplatzmangel. Das betrifft vor allem die Altstadt. Dieser Mangel kann zum Teil durch Ausweichen in andere Stadtgebiete reduziert werden. Zum Teil kann auch auf unbewirtschaftete öffentliche Parkstände ausgewichen werden, sofern diese nicht schon durch Einwohner und Beschäftigte genutzt werden. Es verlängern sich dadurch jedoch möglicherweise die Fußwege der Kunden.

#### 5.3.4 KURZES FAZIT

Die untersuchte Innenstadt verfügt heute und in Zukunft über ein großes Angebot an öffentlichen Parkständen. Wie in Karte 12 (Seite 48) dargestellt, wird dieses Angebot nicht gleichmäßig, sondern sehr unterschiedlich genutzt. Dadurch entsteht oft der Eindruck, insgesamt würden die Parkstände nicht reichen. Sie reichen aber nur punktuell nicht. Kritisch wird jedoch die zunehmende Umwandlung öffentlicher Parkstände in dauerhaft vermietete Stellplätze gesehen. Das ist eindeutig eine Fehlentwicklung.

Da sich der Einfluss des Parkraumkonzeptes auf die öffentlichen Parkstände beschränkt, kann man für diese feststellen, es kommt auf die bessere Verteilung der Nutzungsmöglichkeiten, sprich: Bevorzugung einzelner Nutzergruppen, an.

## 6 ZUSAMMENFASSUNG DER ANALYSIERTEN PROBLEME UND ANSATZPUNKTE

In allen bisherigen Ausführungen wurde punktuell auf Probleme und Ansatzpunkte hingewiesen. Die folgende Tabelle fasst diese zusammen und gibt in Kurzform einen Überblick. Durch die Angabe von Kapitel und Seitenzahl kann der Kontext der Aussage leichter nachvollzogen werden.

Tabelle 19: Zusammenfassung der Probleme und Ansätze

Probleme	Ansatzpunkte
Parkraumkonzepte können lediglich die Parkstände im öffentlichen Straßenraum beeinflussen. (3.2, S. 5)	Parkraumkonzepte können durch Parkraumangebot, Parkdauerbeschränkung, Parkgebühr, Bevorrechtigung bestimmter Nachfragegruppen sowie Überwachung und Ahndung die Parkraumnutzung im öffentlichen Straßenraum steuern. (3.2, S. 5)
	Wichtig ist es, parallel dazu Maßnahmen zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs umzusetzen (z.B. Förderung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs). (3.2, S. 6)
Das Planungsgebiet ist ein dicht bebautes Wohn- und Mischgebiet mit einer großen Nutzungsvielfalt. (4.1, S. 10 f)	
Ein Parkraumkonzept ist nur ein Baustein der Stadtplanung. Es muss andere Konzepte und Pläne beachten. (3.4, S. 7 f)	Es muss auf andere Entwicklungskonzepte Einfluss nehmen. (3.4, S. 7 f)
Das Planungsgebiet hat eine sehr hohe Bevölkerungsdichte. (4.2.1, S. 11 f)	
Der Motorisierungsgrad ist hoch und steigt stetig. (4.2.2, S. 12) Die Nutzung des MIV steigt nach wie vor an. (4.2.3, S. 13)	

Probleme	Ansatzpunkte
<p>Die nichtmotorisierten Verkehrsarten (Fuß, Rad) zeigen seit 1998 nur wenig Änderung. (4.2.3, S. 13)</p> <p>Die Infrastruktur für den Radverkehr weist große Defizite auf. Es gibt kein zusammenhängendes Radwegenetz. (4.3.4, S. 24)</p>	<p>Plauen hat ein Radverkehrskonzept. Das Radroutennetz ist flächendeckend ausgeschildert. (4.3.4, S. 24)</p>
<p>Gehwege sind oft zu schmal oder durch die Anordnung des Parkens halb auf dem Gehweg stark eingeengt. Auch die Überwindung von oft großen Höhenunterschieden erschwert den Fußverkehr (4.3.4, S. 24)</p>	<p>Plauen als große Mittelstadt ist für Fußgänger attraktiv. Besonders die Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße und die verkehrsberuhigte Altstadt sind fußgängerfreundlich (4.3.4, S. 24)</p>
<p>Fast schon Besorgnis erregend ist der Rückgang des ÖPV. (4.2.3, S. 13)</p>	<p>Plauen hat ein gutes ÖPNV-Angebot mit einem Netz von Straßenbahn-, Stadtbus-, Nachtbus und Regionalbuslinien. Das Planungsgebiet ist flächendeckend mit Haltestellen versorgt. (4.3.5, S. 26 f)</p> <p>Es gibt eine gute Anbindung an 2 Eisenbahnstrecken, mit einer Verknüpfungsstelle am nördlichen Rand und neuer Verknüpfungsstelle am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes (4.3.1, S. 18)</p>
<p>Im Gebiet befinden sich viele große Verkehrserzeuger im Bereich Bildung, Kultur, Verwaltung, Einzelhandel, Hotels, etc. (4.2.4, S. 14 ff)</p>	<p>Das vorhandene Parkleitsystem reduziert den Parksuchverkehr. (4.3.3, S. 22)</p>
<p>Durch die massive Änderung der Bewirtschaftungsart von öffentlich hin zu privat, liegt die Summe der öffentlichen Parkstände von heute, trotz einiger Neubaumaßnahmen, nahezu auf dem gleichen Wert von 1995 (5.1.2, S. 32 f)</p>	<p>Die Stellplatzanzahl erhöhte sich in jedem Stadtteil. Die Zahl der privaten Stellplätze verdreifachte sich dabei in den vergangenen 20 Jahren (5.1.2, S. 32)</p>
	<p>Die Auslastung der Straßen in den Gebieten ist sehr unterschiedlich. (5.2.2, S 47 ff)</p>

Probleme	Ansatzpunkte
	Im Planungsgebiet gibt es bereits Parkzonen mit Bewohnerparkkarten. (5.1.4, S 42)
Die Problemschwerpunkte aus der Prognose sind Altstadt und Neundorfer Vorstadt. (5.3.3.3, S. 62 ff)	

## 7 ZIELE

Nachdem die Stärken und Schwächen, die Vorzüge und die Probleme des Parkraumes der Innenstadt aufgedeckt, analysiert und bewertet wurden, muss nun an der Verbesserung gearbeitet werden. Es gibt zahllose Möglichkeiten, die alle nicht nur positive Wirkungen haben. Sie können sich auf einzelne Bereiche der Stadtentwicklung auch negativ auswirken. Man muss sich also für einen Weg entscheiden, der für alle am verträglichsten ist. Voraussetzung ist die Definition von Zielen für die Stadtentwicklung. Erst wenn diese feststehen, werden im Teil 2 des Parkraumkonzeptes 2015, die verschiedenen Bausteine zum Maßnahmenkonzept zusammengetragen, die letztendlich in ihrer Summe den Zielen förderlich sind.

### 7.1.1 ZIELE AUS DEM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2007

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 2007 wurden auch der ruhende Verkehr analysiert und darauf aufbauend Vorschläge unterbreitet. Aus der Analyse des ruhenden Verkehrs ergab sich im Zuge der Mängelliste folgendes Problem:

„(...) ungleichmäßiges Angebot östlich und westlich der Fußgängerachse, schlechte Anbindung der Parkhäuser ‚Am Theater‘ und ‚Die Kolonnaden‘ an das Hauptverkehrsnetz und viele Dauerparker in Einzelbereichen“<sup>8</sup>.

Es ergab sich daraus die Forderung einer Anpassung des bestehenden Parkraumkonzeptes an die „(...) speziellen Bedürfnisse der Stadt (...)“<sup>9</sup> und somit folgende Ziele:

- Optimale Ausnutzung des vorhandenen Parkraumangebotes durch Konzentrierung des Parkbedarfs auf größere Parkeinrichtungen und gleichzeitige Entlastung der Straßenräume vom ruhenden Verkehr,
- Reduzierung des Parksuchverkehrs,
- Verlagerung von Langzeitparkern an den Innenstadtrand oder auf andere Verkehrsmittel,

---

<sup>8</sup> Vgl. (Verkehrsentwicklungsplan 2007, 19)

<sup>9</sup> Vgl. (Verkehrsentwicklungsplan 2007, 42)

- Stärkung der Wirtschaftskraft der Innenstadt durch ein größeres Angebot an Kurzzeitstellplätzen,
- ausreichendes Parkraumangebot für Anwohner und Kunden sowie
- umfeldverträglichere Anbindung der Stellplatzanlagen an das Straßennetz.<sup>10</sup>

Das Parkraumkonzept sollte lediglich eine bessere Verteilung des ruhenden Verkehrs anstreben, da die Anzahl an vorhandenen Parkständen gemäß der Analyse ausreichend war.

### 7.1.2 ZIELE AUS DEM PARKRAUMKONZEPT 1995

Im beschlossenen Parkraumkonzept wurden folgende Ziele verankert:

„a) Das Untersuchungsgebiet, mit besonderem Augenmerk auf das Stadtzentrum, soll für alle Nachfragegruppen attraktiv sein, damit es seine Bedeutung als wirtschaftliches und kulturelles Herz der Stadt nicht verliert. Das bedeutet im Einzelnen, dass die Innenstadt:

- qualitativ hochwertige Wohnbereiche haben muss,
- ein attraktiver Arbeitsplatzstandort und
- ein einladendes Einkaufszentrum sein muss,
- ausreichende Gewerbestandorte bieten und
- Erholungs- und Aufenthaltsfunktionen erfüllen muss.

b) Das Untersuchungsgebiet soll für MIV, NIV, Stadt- und Regionalverkehr gleichermaßen gut erreichbar sein.

- Das Verkehrsaufkommen (vor allem an Binnenverkehr, Ziel-/Quellverkehr und Parksuchverkehr) ist auf ein notwendiges Maß zu beschränken.
- Besonders der Berufs-, aber auch Einkaufs- und Besucherverkehr dürfen nicht allein durch den MIV abgewickelt werden. Stadt- und Regionalverkehr müssen eine akzeptable Alternative zum Pkw sein.
- Der ÖPNV kann nur mit dem MIV konkurrieren, wenn er schnell und zuverlässig ist. Auch ein ausgewogenes Preis-Leistungs-Verhältnis ist erforderlich.
- Die Parkraumanforderungen der Anwohner sowie der Kunden und Besucher müssen abgedeckt werden.

---

<sup>10</sup> Vgl. (Verkehrsentwicklungsplan 2007, 42, 43)

- Ein flächendeckendes Radwegenetz und zentrale Abstellanlagen müssen schrittweise angelegt werden, um die Erschließung der Innenstadt durch den Radverkehr zu verbessern.
- Für ältere und behinderte Menschen (...) sollten im Stadt- und Regionalverkehr Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden.“<sup>11</sup>

„Das vorrangige Ziel bei der Entwicklung von Parkraumkonzepten ist es, in Abhängigkeit von der Lage (-gunst) eine nutzerspezifische Zuordnung der Stellplätze festzulegen.“

(Lübke und Haller 1994)

### 7.1.3 ZIELE AUS DEM STADTKONZEPT 2022 (FACHKONZEPT VERKEHR)

Auch im Stadtkonzept 2022 wird das Thema Verkehr und Parken im Fachkonzept Verkehr und Infrastruktur untersucht und Maßnahmen vorgeschlagen. Der Grundtenor ist der gleiche wie im VEP und im Parkraumkonzept 1995.

Im Fachkonzept Verkehr & technische Infrastruktur wird das Leitbild wie folgt definiert:

#### Plauen - Infrastruktur nach Maß

Plauen nutzt die sich aus dem Stadtumbau ergebende Notwendigkeit, um seine Verkehrs- sowie Ver- und Entsorgungsnetze dem Bedarf anzupassen und Defizite zu beseitigen.

Die Stadt Plauen entwickelt die verschiedenen Verkehrsarten in einem ausgewogenen Verhältnis entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen.

Die Konflikte zwischen einem leistungsfähigen Verkehrsnetz und einer hohen Wohnqualität in der Stadt werden gemeinsam in Abstimmung mit dem Fachkonzept "Wohnen" verträglich gestaltet.

---

<sup>11</sup> Vgl. (Parkraumkonzept Plauen 1995)

Folgende Teilziele mit Bezug zum ruhenden Verkehr wurden formuliert:

- TZ 1. Verbesserung der überregionalen und regionalen Verkehrsanbindung
- TZ 2. Entwicklung eines leistungsfähigen innerstädtischen Netzes
- TZ 3. Stärkung der Belange des ÖPNV
- TZ 4. Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Innenstadt
- TZ 5. Ausbau des Radwegnetzes
- TZ 6. Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs“

Das TZ 6. wird wie folgt untersetzt:

Mit dem Umbau des ehemaligen Horten-Kaufhauses zum Landratsamt werden dort ab 2011 ca. 550 Mitarbeiter tätig sein. Geschätzte 350 - 400 kommen mit dem Pkw zur Arbeit.

An der Marienstraße ist ebenfalls der Bau eines Parkhauses für Mieter der WBG, die Jugendherberge, das Technologiezentrum Spitze und die Beschäftigten der Stadtverwaltung vorgesehen.

Beide geplanten Parkbauten sind Bestandteil des Parkraumkonzepts.

Weitere Maßnahmen sind:

- Bau ebenerdiger Stellflächen durch Umnutzung innerstädtischer Brachflächen (z.B. Neundorfer Straße/Seestraße)
- Vereinfachung des Parkleitsystem und ggf. Ergänzung mit einem zusätzlichen dynamischer Parkwegweiser an der Straßberger Straße vor dem Knoten mit der Trockentalstraße für das Parkhaus am Theater.

Daneben müssen durch:

- Weiterentwicklung des Bewirtschaftungskonzepts
  - Unterbringung von Dauerparkern in Parkhäusern
  - laufende Fortschreibung des Anwohnerparksystems
- das Parkraumkonzepts an die speziellen Bedürfnisse der Stadt angepasst werden.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Vgl. (Stadtkonzept 2022)

#### 7.1.4 ZIELE DES PARKRAUMKONZEPTES 2015

Aus dem Punkt 6 und den Zielelisten der vorgenannten Quellen werden nun die Ziele für dieses Parkraumkonzept entwickelt. Dabei ist klar, dass nur Kompromisse funktionieren können.

##### Ziele:

#### **1. Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit Pkw, ÖV, Rad, Fuß, gleichermaßen. Das schließt folgende Unterziele ein:**

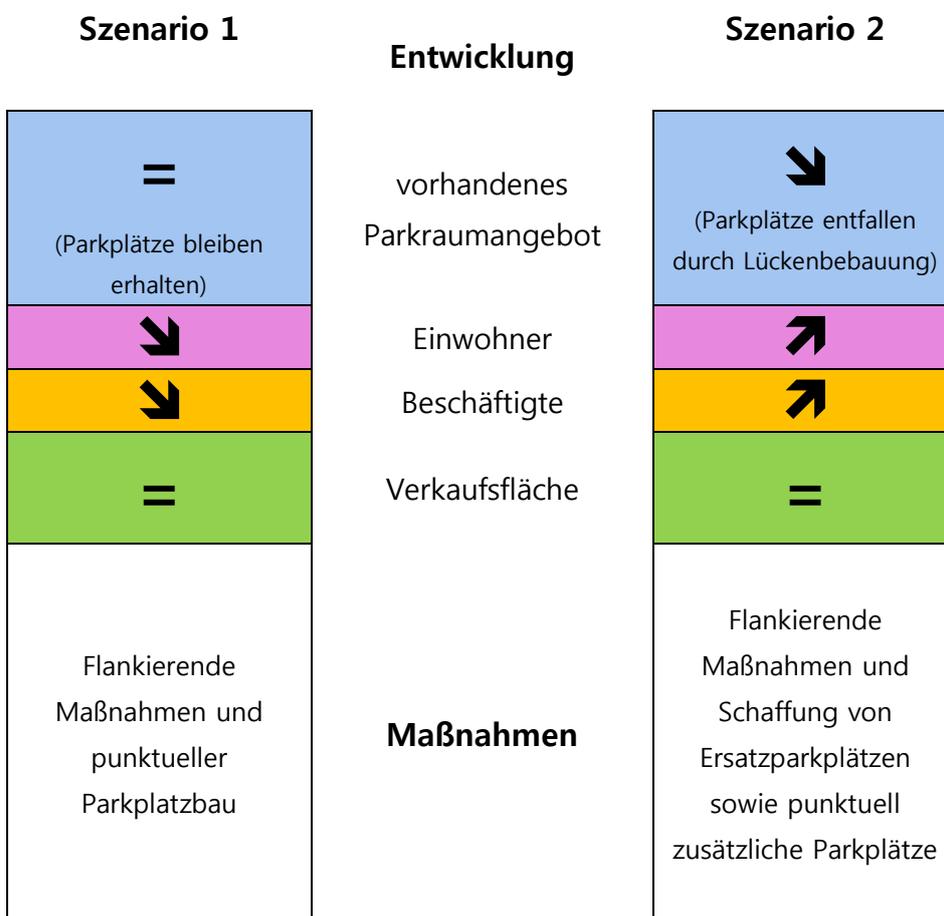
- Verbesserung der Wegweisung für Pkw (Parkleitsystem), Rad und Fuß,
- Förderung der Entstehung größerer Stellplatzkonzentrationen und deren bessere Verteilung im Untersuchungsgebiet,
- Beibehaltung des flächendeckenden ÖV in Plauen,
- Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zur Förderung der Radnutzung,
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr,
- Erhöhung der Aufenthaltsdauer der Innenstadtbesucher (auch ebenerdige Parkplätze ohne 2 Std. Begrenzung ausweisen),
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Läden durch bereichsweise Ausweisung von Kurzzeitparkplätzen in unmittelbarer Nähe der Einkaufseinrichtungen,
- Schaffung privater Stellplätze mit Stellplatzsatzung stadtverträglich steuern

#### **2. Vergangenen Fehlentwicklungen muss entgegen gewirkt werden. Dazu gehören folgende Unterziele:**

- Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zum Betrieb der Parkhäuser sind zu berücksichtigen,
- Erhalt des öffentlichen Stellplatzangebotes in den privaten Parkhäusern unter Berücksichtigung der Balance von fest vermieteten und Kurzzeitstellplätzen,
- Priorität bei der Nutzung des öffentlichen Parkraumes haben die Kunden und Besucher, gefolgt von den Einwohnern,
- Reduzierung des Parkraumbedarfs auf ein notwendiges Maß – alternative Mobilitätsformen, wie ÖPNV, Rad, Fuß sind zu fördern,

- Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsformen zur Erhöhung der Transparenz und Vermeidung von Parksuchverkehr,
- Es müssen für die Zukunft geeignete Flächen für Parkstände gesichert werden (nicht auf potenziellen Baugrundstücken, wie heute)

Zur Formulierung geeigneter Maßnahmen ist die Entwicklung der Stadt abzuschätzen. Für die beiden Prognoseszenarien sieht das wie folgt aus:



Die erforderlichen Maßnahmen werden im

# PARKRAUMKONZEPT DER STADT PLAUEN

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt 1995  
mit Parkraumbewirtschaftungskonzept

## TEIL 2

### MASSNAHMEN UND BEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPT

erarbeitet.

## 8 LITERATURVERZEICHNIS

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. *Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050*.  
[www.bmvi.de/SharedDocs/DE/.../mobilitaetsentwicklung-2050.pdf](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/.../mobilitaetsentwicklung-2050.pdf)
- FGSV. *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs / EAR 05*. Köln:  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen / Arbeitsgruppe  
Straßenentwurf, 2005
- FGSV. *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Köln:  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen / Arbeitskreis  
Vorausschätzung des Verkehrsaufkommens Städtischer Gebiete, 2006
- FGSV. *Leitfaden für Verkehrsplanungen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und  
Verkehrswesen / Arbeitsausschuss Grundsatzfragen der Verkehrsplanung, 2001
- Lübke, Haller. „Parkraumkonzepte für Klein- und Mittelstädte.“ *Straßenverkehrstechnik*,  
5/1994
- Müller, Knoche. *Verkehrsentwicklungsplan 2007*. Hannover: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing.  
Schubert, 2007
- Sablotny, Bernd. „PowerPoint-Präsentation mit dem Titel 'Landesverkehrsplan Sachsen  
2025'.“ 15. Oktober 2012  
[http://www.dresden.de/media/pdf/mobilitaet/VEP\\_Praes\\_03\\_Landesverkehrsplan\\_Sachsen\\_2025.pdf](http://www.dresden.de/media/pdf/mobilitaet/VEP_Praes_03_Landesverkehrsplan_Sachsen_2025.pdf) (Zugriff am 20. Dezember 2015)
- SMWA. *Landesverkehrsplan Sachsen 2025*. Dresden: Sächsisches Staatsministerium für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2012
- Stadt Plauen. „Parkraumkonzept Plauen.“ Plauen, 1995
- Stadt Plauen. „Stadtkonzept 2022.“
- Stadt Plauen. „Verordnung der Stadt Plauen über die Erhebung von Parkgebühren.“  
Plauen, 2010
- Stadt Plauen, Statistikstelle. 2015
- Stadt Plauen, Wirtschaftsförderung. 2014

Statistisches Landesamt, Sachsen

TU Dresden. „Mobilität in Städten - SrV.“ Sachsen