



Stadtverwaltung Plauen

Oberbürgermeister
Herr Steffen Zenner

Plauen, 02.03.2023

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

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zum Beschlussvorschlag

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

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

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

Anträge der CDU-Fraktion zu den Maßnahmen:

Entwicklung motorisierter Individualverkehr (MIV)

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

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

Begründung

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

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

30iger Zonen

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

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

Begründung

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

Mühlberg

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

Begründung

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

Befahrbarkeit Bahnhofstraße

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

Begründung

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

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

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

Straßenquerschnitte

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

Begründung

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

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

Jörg Schmidt
Fraktionsvorsitzender