Anhang A: Dokumentation der Beteiligungsformate

Inhaltsverzeichnis

Mobilitätswerkstatt I für Bürgerinnen & Bürger	Seite 2
Mobilitätswerkstatt I für Fachakteure	Seite 22
Mobilitätsforum I	Seite 42
Mobilitätswerkstatt II für Bürgerinnen & Bürger	Seite 74
Mobilitätswerkstatt II für Fachakteure	Seite 103
Mobilitätsforum II	Seite 131
Dokumentation der Mobilitätswerkstätten III	Seite 171
Mobilitätsforum III	Seite 213
Mobilitätswerkstatt IV – Dokumentation	Seite 261
Online-Beteiligung I zum VEP 2040	Seite 347
Online-Beteiligung II zum VEP 2040	Seite 380
Kinder- & Jugendbeteiligung zum VEP 2040	Seite 458

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Mobilitätswerkstatt I für Bürgerinnen & Bürger

Dokumentation der ersten Sitzung am 01.04.2025



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Werkstatt für Bürgerinnen & Bürger

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau…

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist ein strategischer Plan, der zukünftig als Grundlage einer nachhaltigen städtischen Mobilitätsentwicklung in Zwickau dienen soll und alle Belange, die mit dem Verkehr zu tun haben, berücksichtigt. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der VEP zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu erfüllen und damit die Lebensqualität in Zwickau zu verbessern. Er stellt das langfristige gesamtstädtische Konzept der Verkehrsplanung aller Verkehrsarten dar und wird in verschiedenen Fachämtern der Stadt verankert sein.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Mitte 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der Zwickauer Mobilitätsdialog.

Die Mobilitätswerkstätten für Bürgerinnen und Bürger als Teil des Mobilitätsdialogs…

Der **Mobilitätsdialog** ist eine Plattform für einen konstruktiven Meinungsaustausch und die Teilhabe an der Entwicklung des VEP 2040. Der Mobilitätsdialog besteht aus zwei Formaten: den Mobilitätswerkstätten und den Mobilitätsforen.

Die **Mobilitätswerkstätten** werden parallel für Bürgerinnen und Bürger sowie für Fachakteure aus Zwickau durchgeführt und finden jeweils vier Mal im Gesamtprozess statt. In den Werkstätten werden Problemlagen analysiert, Zukunftsvisionen entworfen und mögliche Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Zwickau diskutiert. Die Teilnehmenden der Mobilitätswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger hat dabei vor allem die Aufgabe die Perspektive des Alltags in den Planungsprozess des VEP 2040 einzubringen.

Auch die Mobilitätsforen finden vier Mal im Gesamtprozess – jeweils einige Wochen nach den Werkstätten – statt. Dort kommen die beiden Gruppen der Mobilitätswerkstätten zusammen und treffen auf Vertreter der Stadtratsfraktionen und der Verwaltung. In den Mobilitätsforen werden die in der Mobilitätswerkstatt diskutierten und anschließend weiterentwickelten Themen erneut aufgegriffen und konkretisiert. Zudem werden neue Aspekte diskutiert.

Die Mobilitätswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger tagte am 01.04.2025 das erste Mal. Die Ergebnisse der Diskussion sind im Folgenden festgehalten*.

*Die Ergebnisse sind für die Darstellung zusammengefasst worden.

Werkstatt für Bürgerinnen & Bürger

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

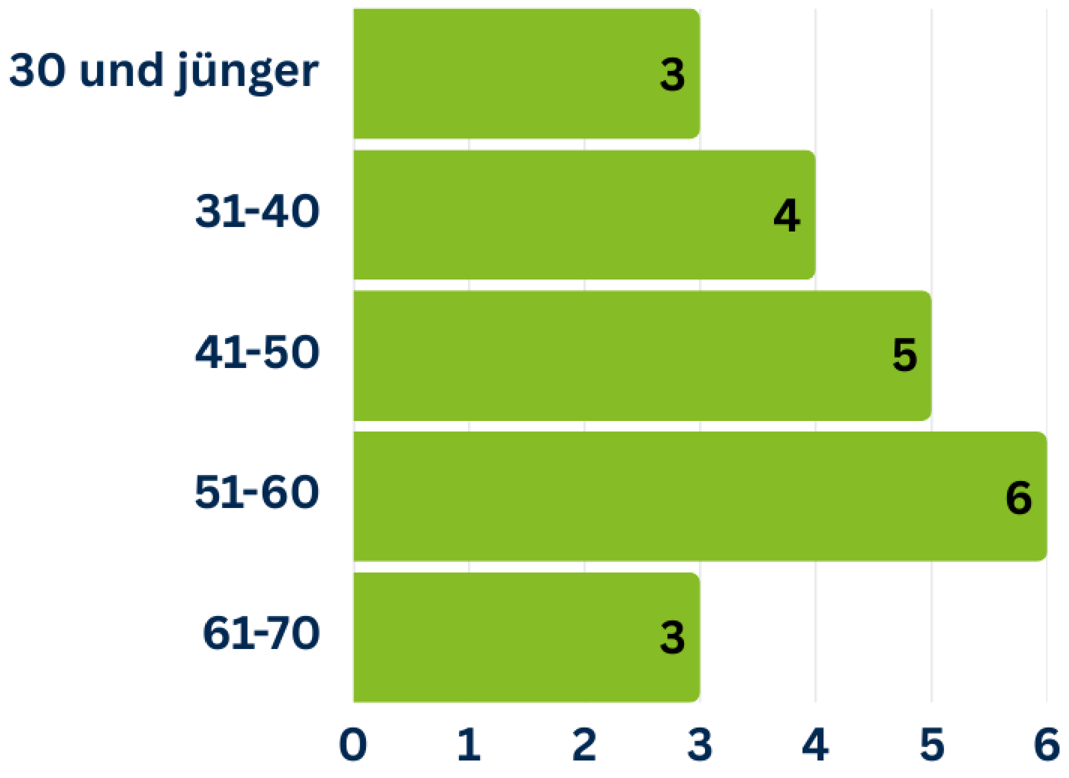
Teilnehmende der ersten Werkstatt für Bürgerinnen und Bürger…

- Alle Zwickauerinnen und Zwickauer hatten die Möglichkeit, sich für die Teilnahme am Mobilitätsdialog zu bewerben.
- Aus den eingegangenen Bewerbungen haben wir in einem anonymen und zufallsbasierten Verfahren 21 Personen für die Teilnahme ausgewählt.

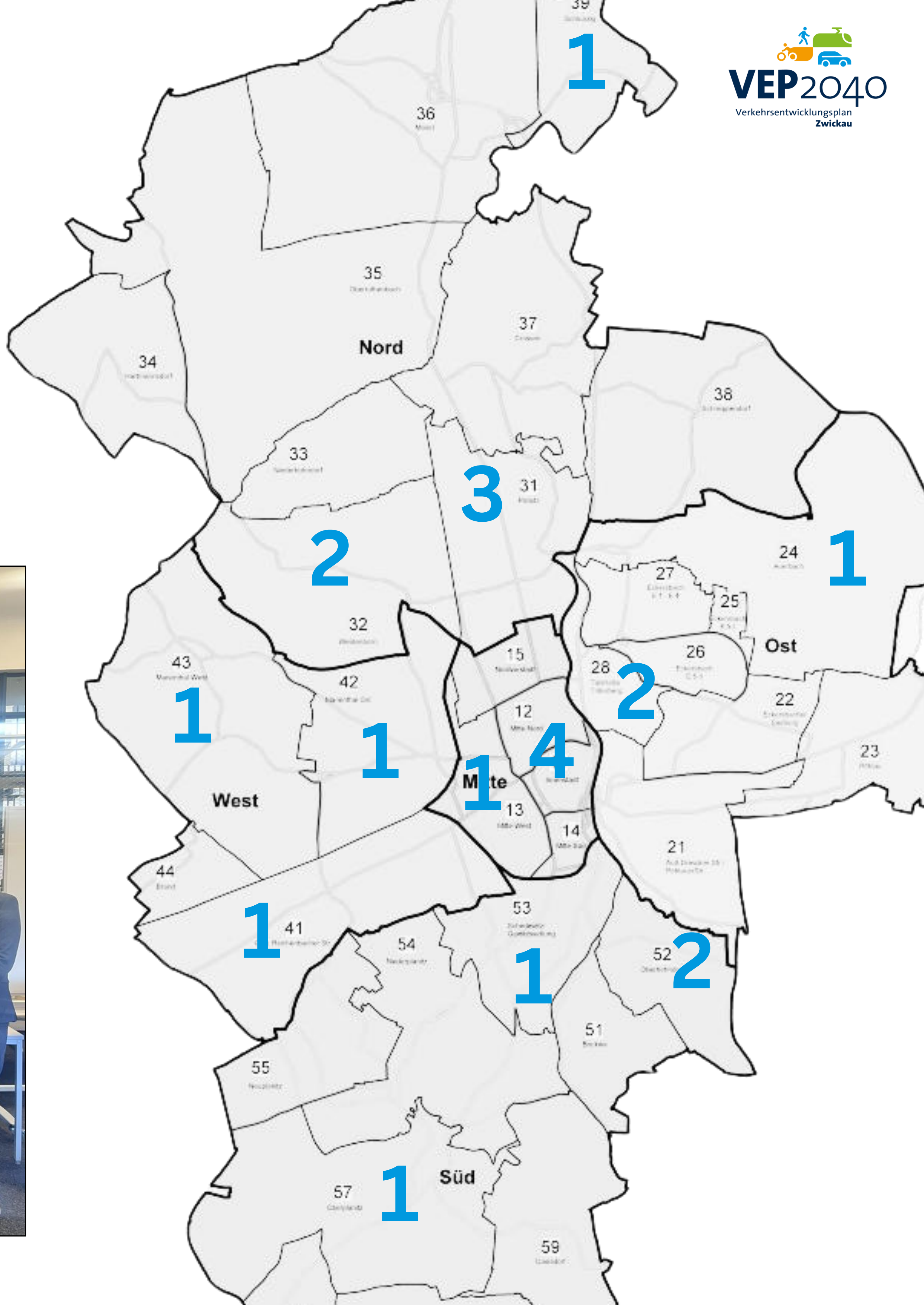


11 Frauen

10 Männer





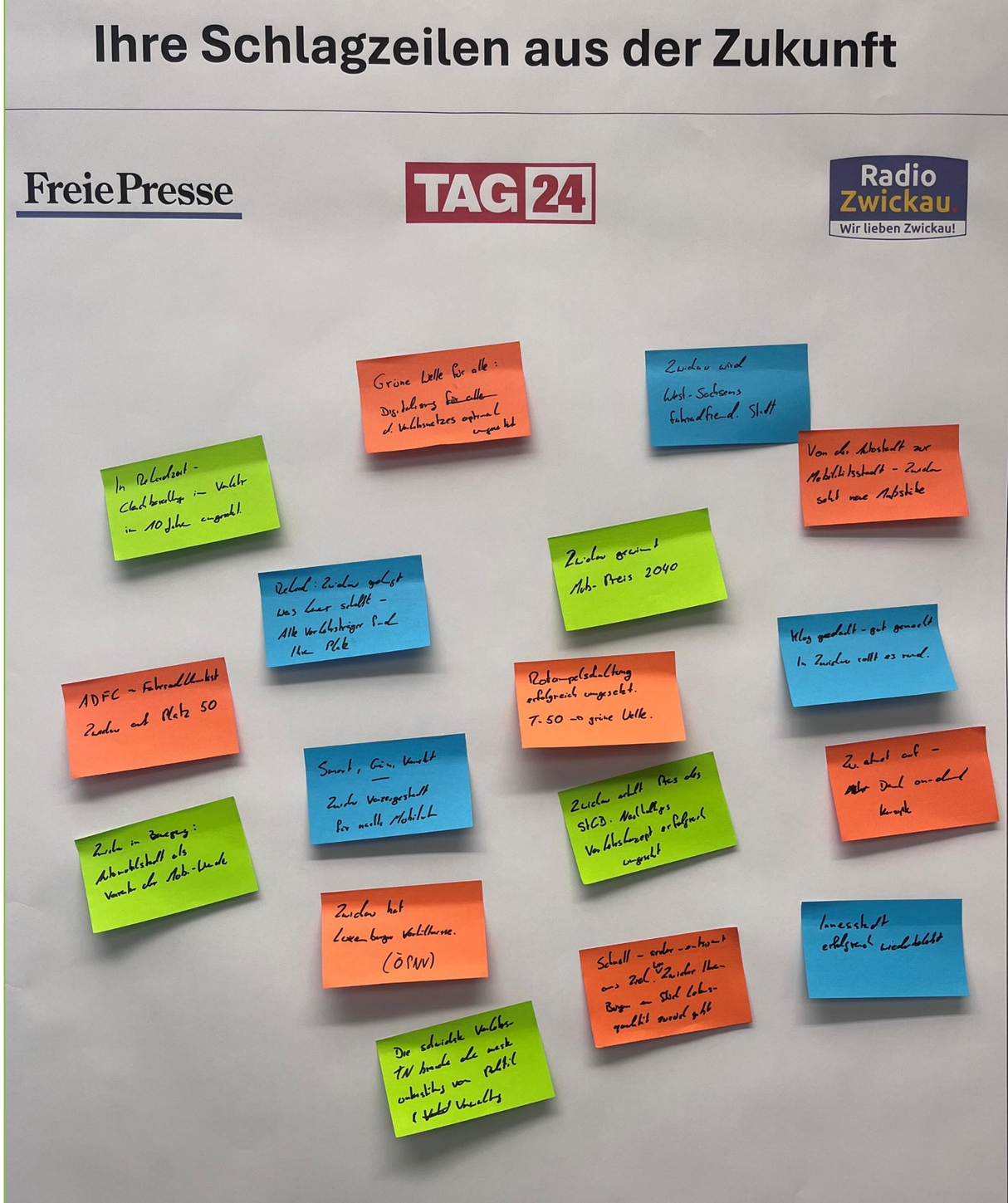


Werkstatt für Bürgerinnen & Bürger

So stellen sich die Teilnehmenden die Mobilität in Zwickau in 15 Jahren vor…

- In Rekordzeit: Gleichberechtigung im Verkehr in 10 Jahren umgesetzt.
- Grüne Welle für alle: Digitalisierung des Verkehrsnetzes umgesetzt.
- Zwickau wird Westsachsens fahrradfreundlichste Stadt.
- Von der Autostadt zur Mobilitätsstadt: Zwickau setzt neue Maßstäbe.
- Klug gedacht, gut gemacht: In Zwickau rollt es rund.
- Zwickau gelingt, was keiner schafft. Alle Verkehrsträger haben ihren Platz.
- Zwickau gewinnt Mobilitätspreis 2040.
- Rotampelschaltung erfolgreich umgesetzt: Grüne Welle bei Tempo 50.
- Zwickau erhält Preis des Städte- und Gemeindebundes: Nachhaltiges Verkehrskonzept erfolgreich umgesetzt.
- Smart, Grün, Vernetzt: Zwickau ist Vorzeigestadt für nachhaltige Mobilität.
- ADFC-Fahrradklimatest: Zwickau auf Platz 50.
- Zwickau in Bewegung: Automobilstadt als Vorreiter der Verkehrswende.
- Luxemburger Verhältnisse des ÖPNV in Zwickau.
- Die schwächsten Verkehrsteilnehmer bekommen die meiste Unterstützung von Politik und Verwaltung.
- Schnell, sicher, entspannt ans Ziel: Wie Zwickau ihren Bürgern ein Stück Lebensqualität zurück gibt.
- Innenstadt erfolgreich wiederbelebt.
- Zwickau atmet auf – Dank on-demand Konzept.

Ihre Schlagzeilen aus der Zukunft



Ablauf

So lief die erste Sitzung der Mobilitätswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger ab…

1. Teil: Wandelgang zur Bestandsanalyse

Im ersten Teil der Werkstatt hatten die Teilnehmenden die Aufgabe sich mit der aktuellen Situation der Mobilität in Zwickau zu beschäftigen.





2. Teil: Kleingruppenarbeit zur Zielkonzeption

Im zweiten Teil der Werkstatt haben die Teilnehmenden diskutiert, was für die Zukunft der Mobilität in Zwickau wichtig ist und gefördert werden sollte.





Ergebnisse

...des Wandelgangs



Ergebnisse

Stärken und Schwächen der Mobilität in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Was **mag** ich an meinen Wegen durch Zwickau?*

Infrastruktur

- Kurze, flache Wege
- Gute Erreichbarkeit (in der Innenstadt auch zu Fuß)
- Vielfältiges Mobilitätsangebot
- Sanierte Straßen und Gehwege

(Sinnes-)Wahrnehmungen

- **Visuelles:** Natur, Grünanlagen, Sonnenaufgang auf der B93, Blick auf Schwanenteich, schöne und/oder historische Gebäude
- **Sensorisches:** Fahrtwind um die Nase
- **Emotionales**: Heimatgefühl

Soziales

- Bekannte treffen
- Gegrüßt werden

Konkrete Orte

- Muldenradweg
- Marienthaler Bachweg

*Was **mag** ich an meinen Wegen durch Zwickau **nicht**?*

Mangelnde Aufenthaltsqualität

- Müll, Dreck
- Stress
- Dunkelheit
- Unübersichtlichkeit

Probleme im ÖV

- Mangelnde Abstimmung der unterschiedlichen ÖPNV-Anbieter
- Negativer Fokus Bus und Bahn
- Mangelnde Alternativen zum Auto

Platz- & Flächenkonflikte

- Zu wenig Platz für alle Verkehrsteilnehmenden
- Parkplatzmangel bei Kurzerledigungen
- Viele LKWs

Infrastrukturprobleme

- Sanierungsbedarf, maroder Zustand von Straßen und Wegen, z.B. Schlaglöcher
- Unterbrochene Radwege
- Bordsteine

Verkehrsträgerüber-greifendes

- Ampelschaltungen, lange Rotphasen

Ergebnisse

Stärken und Schwächen der Mobilität in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Was hat sich in der Mobilität in Zwickau **zum Guten** verändert?*

ÖPNV

- Taktung des ÖPNV, Taktung an bestimmten Haltestellen
- ÖPNV-Linien 11 & 12
- Anbindung von Schlunzig an den ÖPNV
- Kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Keine Notwendigkeit zusätzlichen Tickets durch Deutschlandticket

Infrastruktur

- Stadt investiert mehr in Infrastruktur
- Zustand einiger Straßen
- Radwege
- Viele E-Ladesäulen

*Was hat sich in der Mobilität in Zwickau **zum Schlechten** verändert?*

Einzelne Verkehrsträger

- Radverkehr im Allgemeinen
- Anbindung an Hbf
- Zunahme und Dominanz Kfz-Verkehr
- Stagnation der Attraktivität von E-Mobilität

Verhalten

- Aggressionen und Rücksichtslosigkeit zwischen Verkehrsteilnehmenden
- Missachtung Verkehrsregeln
- Kfz-Verkehr zu schnell (v.a. in der Innenstadt)

Rahmenbedingungen

- Polarisierung des Themas Mobilität durch rechte Parteien

Infrastruktur

- Straßenzustand

Ergebnisse

Fußverkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Was macht Straßen und Plätze aus, auf denen ich **gerne** zu Fuß unterwegs bin?*

Infrastruktur

- Platz; ausreichend breite Wege
- Guter Bodenbelag (ebener Boden, nicht glatt)

Aufenthaltsqualität

- Schatten
- Begrünung: Bäume, Beete und sonstige Bepflanzung; (beleuchtete) Grünanlagen
- Sauberkeit
- Leise
- Leer

Sicherheit / Soziales

- Beleuchtung
- Andere Menschen, die auch unterwegs sind

*Was macht Straßen und Plätze **unattraktiv** zum zu Fuß gehen?*

Flächenkonflikte

- Nutzung der Fußwege durch anderen Verkehrsteilnehmende (Radfahrenden, E-Roller)
- Vollheit
- Falschparken (v.a. abends)

Infrastruktur

- Kaputte/unsanierte Straßen
- Unebener Bodenbelag, z.B. durch Schlaglöcher, offene Fugen, Wurzeln & Kopfsteinpflaster (dadurch Erschwerung Transport Rollkoffer)

Sicherheit

- Schlechte Behandlung von Fußgängern
- Barrieren, z.B. Schneehaufen
- Unsicherheitsgefühl
- Dunkelheit, Mangelnde Beleuchtung

Aufenthaltsqualität

- Lautstärke
- Schmutz, z.B. Zigarettenstummel & Tierkot (Hunde, Pferde)

Erreichbarkeit

- Lange Wege
- Schlechte Wegführung
- Baustellen
- Langes Warten auf Fußgängerampeln

Ergebnisse

Fußverkehr in Zwickau

Was bräuchte ich, um in Zwickau häufiger zu Fuß unterwegs zu sein?

Aufenthaltsqualität

- Mehr Ruhe
- Autofreie Innenstadt
- Attraktive Gestaltung der Fußwege (z.B. Bänke)

Sicherheit

- Steigerung der Sicherheit
- Fußgängerüberwege (Ampeln, Zebrastreifen), insb. an viel befahrenen Wegen

Vernetzung

- Vernetzte Straßen und Wege
- Zusammenhängenden Ziele
- Kürzere Wege (zu Handel, Veranstaltungsorten, Versorgung & Dienstleistungen) & Möglichkeit stadtteilnaher Erledigungen

Nichts

- Einige Teilnehmende sind mit der Situation des Fußverkehrs in Zwickau schon sehr zufrieden

Ergebnisse

Öffentlicher Verkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Welche Wege lassen sich **gut** mit dem Bus und Straßenbahn zurücklegen?*

Wege

- Wege entlang der Hauptverkehrsader
- Wege entlang der Tramlinien, (insb. entlang der Linie 3, 4 & 10)
- Wege in die Innenstadt und innerhalb der Innenstadt
- Kurze Wege
- Wege zu Veranstaltungs-, Kultur-, & Sportstätten sowie Behören
- Wege zu Zielen in der Nähe von Haltestellen
- Wege innerhalb einzelner Stadtteile
- Mit D-Ticket auch entferntere Stadtteile

Kontextbedingungen

- ÖPNV unter der Woche bis abends gut nutzbar
- ÖPNV gut nutzbar, wenn man im Einzugsbereich der Haltstellen ist

*Wann und warum sind der Bus oder die Straßenbahn **nicht geeignet**?*

Anbindung

- Um abgelegene Stadtteile und Landkreis zu erreichen
- Abends Anbindung zum Hbf und Zentrum schlecht

Taktung

- Schlechte Taktung außerhalb der Kernzeiten: spät abends, früh morgens, am Wochenende & an Feiertagen
- Taktung führt zu langen Wartezeiten/ Umsteigezeiten
- Taktung nicht alttagstauglich
- Taktung am Stadtrand nicht tauglich für Schülerinnen & Schüler + Berufstätige

Kontextfaktoren

- Bei zeitlichem Druck, um Termine wahrzunehmen
- Wenn Fußballspiele stattfinden

Ergebnisse

Öffentlicher Verkehr in Zwickau

Was bräuchte ich, um in Zwickau mehr mit Bus oder Bahn unterwegs zu sein?

Anbindung & Erreichbarkeit

- Bessere & höhere Taktung, auch am Wochenende
- Flexible Fahrzeiten & Angebote
- Nachtbusse (auch unter der Woche)
- Angebot der Anruf-Sammel-Taxis erhöhen, insb. in Bereichen in denen ÖPNV-Anbindung unzureichend ist

Kommunikation & Information

- Klare Ausweisung, insb. am Bahnhofsvorplatz
- Verbindungen besser Zuordnen
- Linienbezeichnungen nicht doppelt nutzen

Multimodalität

- Anschluss zwischen Tram/Bus/DB, Schnittstelle SPNV & ÖPNV verbessern
- Anschlüsse zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern verbessern
- Fahrradmitnahme ermöglichen

Bezahlbarkeit

- Niedrigere Ticketpreise, insb. für Gelegenheitsnutzende

Individuelles

- Weniger eigene Bequemlichkeit

Ergebnisse

Radverkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Wann ist das Radfahren in Zwickau **attraktiv**?*

Kontextbedingung

- Bei schönem Wetter

Wege

- Auf sicheren Wegen
- Auf kurzen Wegen
- Bei baulicher Trennung vom Kfz-Verkehr
- Auf Wegen spezifisch für Radverkehr
- Mit einem attraktiven Radwegenetz/schnellen Verbindungen in Innenstadt & Stadtteile

Zeiten

- Sonntags & am Wochenende
- Morgens & Abends

=> sonstiger Verkehr dann gering

Konkrete Orte

- Auf dem Mulderadweg (z.T. Trennung vom Kfz-Verkehr)
- Wenn man durch Wake & Flur unterwegs ist

*Wann ist das Radfahren in Zwickau **unattraktiv**?*

Sicherheit

- An gefährliche Stellen (z.B. Radwege entgegengesetzt der Fahrtrichtung & in der Stadt)
- Auf Verkehrsstraßen wegen unzureichender Sicherheit
- Wenn es keine Radwege gibt
- Bei Dunkelheit
- Durch Bedrängung von Kfz-Verkehr (mangelnder Abstand beim Überholen)
- Hohe Aufmerksamkeit nötig

Verkehrsführung & -steuerung

- Wenn Radwege mit Benutzungspflicht plötzlich enden
- Ampeln werden nur von Kfz aktiviert
- Bei roten Ampeln & rechts vor links

Konkrete Orte

- Zu- und Abgänge Stadtpark
- Mulderadweg (zu eng)
- In der Stadt an großen Straßen & auf Hauptverkehrsstraßen

Kontextbedingungen

- Im Berufsverkehr
- Zu Stoßzeiten
- Wenn man Anstiege hochfahren muss
- Wenn Fußballspiele stattfinden

Sanierungsbedarf

- Auf schlechten Radwegen, bedingt durch Sanierungsstau
- Auf maroden Straßen (z.B. durch Schlaglöcher) & bei Bodenbelägen

Ergebnisse

Radverkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Was bräuchte ich, um in Zwickau mehr mit dem Fahrrad unterwegs zu sein?

Radinfrastruktur

- Mehr Radwege (z.B. an Hauptverkehrsstraßen & Reichenbacherstr.)
- Durchgehende Radwege (an allen Straßen)
- Fahrradstraßen
- Bauliche/separate Radwege (nicht nur farblich markiert auf der Straße)
- Räumung der Radwege im Winter
- Angemessene Fahrradabstellanlagen (keine "Felgenkiller")
- Weniger Höheunterschiede

Verkehrsklima / Miteinander

- Akzeptanz verschiedener Verkehrsteilnehmer
- Bessere Integration von Radverkehr ins Verkehrskonzept
- Gelassenheit

Sicherheit

- Sicherheit insg. steigern
- Sichere Radwege
- Mehr Abstand (eigener Raum für Radverkehr)
- Beleuchtung (von Radwegen)

Ergebnisse

Kfz-Verkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Für welche Zwecke nutze ich das Auto oder Motorrad **gerne**?*

Überregionale Mobilität

- Für weitere Strecken
- Für Überlandstrecken (stark befahrene Bundesstraßen)

Alltägliche Wege

- Zum Einkaufen, insb. für Großeinkäufe
- Für den Weg zur Arbeit
- Pendeln zur Arbeit (Notwendigkeit der Autonutzung)
- Um Kinder zur Schule und zur Kita zu bringen

Freizeit

- Mit mehreren Personen zu schlecht angebundenen Ausflugszielen

Sonstiges

- Für spontane Wege
- Zum Transport von schwerem Gepäck

Notfälle

- Für Alarmfahrten zur freiwilligen Feuerwehr
- Um zum Krankenhaus zu kommen

*Was hindert viele Menschen daran auf das Auto zu **verzichten**?*

Infrastruktur & Angebote

- Schlechte ÖPNV-Anbindung (auch zu Zielen außerhalb Zwickaus & in ländliche Regionen)
- Fehlendes & mangelndes Car-Sharing-Angebot
- Lage des Wohnortes

Verpflichtungen

- Familiäre Verantwortlichkeiten (Care-Arbeit für Kinder und ältere Menschen)
- Arbeitswege

Soziale & kulturelle Prägung

- Erziehung/Prägung
- Werbung

Persönliches

- Bequemlichkeit
- Unkenntnis
- Angst vor Verlust der Selbstbestimmung
- Freiheitsverzicht

Zeit & Aufwand

- Zeitmangel
- hoher Zeitaufwand für andere Fortbewegungsmittel

Ergebnisse

Kfz-Verkehr in Zwickau

*Hand aufs Herz: Wann werden das Auto oder das Motorrad einfach aus **Bequemlichkeit** genutzt?*

Zweckmäßigkeit

- Für den Kindertransport
- Zum Einkaufen
- Um zur Arbeit zu kommen
- Um fahrplanunabhängig zu sein

Kontextfaktoren

- Bei schlechtem Wetter (z.B. Dauerregen)
- Bei Hitze
- Bei Zeitdruck

Ergebnisse

...der Kleingruppenarbeit



Ergebnisse

…der Kleingruppe Orange

In der Kleingruppe Orange sind insbesondere die Attribute **Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit, Bezahlbarkeit und Sicherheit** besonders hoch priorisiert worden.



Aufenthaltsqualität: Zentrales Anliegen für die Zukunft Zwickaus ist laut Gruppendiskussion die Steigerung der Aufenthaltsqualität im gesamten Stadtgebiet. Dabei werde Wert darauf gelegt, die Aufenthaltsqualität durch eine Reduzierung von versiegelten Flächen und mehr Begrünung (insb. am HBF) sowie durch vermehrt Schatten- und Rastplätze (z.B. Bänke) zu verbessern. Auch an Haltestellen solle die Aufenthaltsqualität, u.a. durch Schatten, in Zukunft steigen.

Erreichbarkeit: Für die Zukunft Zwickaus besteht außerdem der Wunsch eine flächendeckende Erreichbarkeit herzustellen. Diese solle auch für Menschen ohne Führerschein gewährleistet werden. Dabei können man auf eine Verbesserung der Bedingungen im Radverkehr sowie auf eine optimiert Abstimmung der Fahrpläne setzen.

Bezahlbarkeit: Auch die Bezahlbarkeit des Mobilitätsangebotes in Zwickau solle in Zukunft verbessert werden. Während das Parken in Zwickau bereits überwiegend günstig sei, erscheint der ÖPNV insbesondere für Gelegenheitsnutzer, die keine Deutschlandticket haben, teuer. Hier könne man mit günstigeren Einzeltickets, einem einheitlichen Ticket für Zwickau oder der grundsätzlich kostenlosen Nutzung des ÖPNV ansetzen.

Trotz der niedrigen Priorisierung des Attributs **Innovation** hat in der Kleingruppe Orange eine angeregte Debatte dazu stattgefunden. Es ist v.a. darauf hingewiesen worden, dass man durch die Nutzung von Innovation auch andere, höher priorisierte Attribute wie Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit oder Klimaschutz fördern könne. Auch die Nutzung der Potenziale für Innovation durch die Hochschule in Zwickau sei gewünscht.

Ergebnisse

…der Kleingruppe Blau

In der Kleingruppe Blau sind insbesondere die Attribute **Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit, Teilhabe und Klimaschutz** hoch priorisiert worden.



Erreichbarkeit: Zentrales Anliegen für die Zukunft Zwickaus ist laut Gruppendiskussion eine gesteigerte Erreichbarkeit. Während die Erreichbarkeit in der Innenstadt bereits gut ist, solle v.a. die Erreichbarkeit der Außenbezirke und Randziele gefördert werden. Dabei solle der ÖPNV gestärkt werden – dies gelte insbesondere für den Abendverkehr.

Zuverlässigkeit: Für die Zukunft Zwickaus besteht der Wunsch die Zuverlässigkeit des Mobilitätsangebot in Zwickau zu steigern. Dabei komme es vor allem auf die planmäßige Umsetzung des ÖPNVs an. Dieser fahre teilweise früher als angekündigt oder lasse bei Zeitdruck Haltestellen aus. Darüber hinaus sei für die zuverlässige Nutzung des Straßenraums das Räumen bei Schnee (auch der Fuß- und Radwege) wichtig.

Teilhabe: Das Mobilitätsangebot in Zwickau soll es laut Diskussion der Kleingruppe außerdem allen Menschen ermöglichen, ihre sozialen und wirtschaftlichen Aktivitäten wahrzunehmen und so die Teilhabe aller zu fördern.

Klimaschutz: Auch der Klimaschutz in der Mobilität solle in Zukunft gefördert werden. Hier könne man zum Beispiel durch Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet ansetzen.

Als weitere wichtige Themen für die Mobilitätsgestaltung wurde die **strategische Stadt- & Verkehrsplanung genannt.** Zudem ist der **Schwerlast- bzw. LKW-Verkehr** als wichtiges Handlungsfels benannt worden.

Weiterführende Infos

Weiterführende Links…

Hintergrundinfos

- Erhebung Mobilität in Deutschland (MID): Mobilität in Deutschland
- Aktueller VEP Zwickaus: Verkehrsentwicklungsplanung - Stadt Zwickau
- VEP 2040: Verkehrsentwicklungsplan 2040 - Stadt Zwickau

Beteiligte Fachbüros

- Büro StadtVerkehr: büro stadtVerkehr Hilden
- DialogWerke: DialogWerke

Befragungen

- Online-Beteiligung zum VEP 2040: VEP 2040 Online-Beteiligung
- Nachbefragung zur ersten Werkstatt: Evaluation Mobilitätswerkstatt

Bitte nehmen Sie teil!

Das Mobilitätsforum findet am 15.05. um 17:00 im Rathaus statt.

Die zweite Mobilitätswerkstatt findet am 24.06. 2025 von 17:00 bis 20:00 im ubineum statt.

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Mobilitätswerkstatt I für Fachakteure

Dokumentation der ersten Sitzung am 02.04.2025



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Werkstatt für Fachakteure

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau…

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist ein strategischer Plan, der zukünftig als Grundlage einer nachhaltigen städtischen Mobilitätsentwicklung in Zwickau dienen soll und alle Belange, die mit dem Verkehr zu tun haben, berücksichtigt. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der VEP zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu erfüllen und damit die Lebensqualität in Zwickau zu verbessern. Er stellt das langfristige gesamtstädtische Konzept der Verkehrsplanung aller Verkehrsarten dar und wird in verschiedenen Fachämtern der Stadt verankert sein.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Mitte 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt sein. Zentral für diese Beteiligung ist der Zwickauer Mobilitätsdialog.

Die Mobilitätswerkstätten für Fachakteure als Teil des Mobilitätsdialogs…

Der Zwickauer **Mobilitätsdialog** ist eine Plattform für einen konstruktiven Meinungsaustausch und die Teilhabe an der Entwicklung des VEP 2040. Der Mobilitätsdialog besteht aus zwei Formaten: den Mobilitätswerkstätten und den Mobilitätsforen.

Die **Mobilitätswerkstätten** werden parallel für Bürgerinnen und Bürger sowie für Fachakteure aus Zwickau durchgeführt und finden jeweils vier Mal im Gesamtprozess statt. In den Werkstätten werden Problemlagen analysiert, Zukunftsvisionen entworfen und mögliche Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Zwickau diskutiert. Die Teilnehmenden der Mobilitätswerkstatt für Fachakteure bringen dabei wichtige **Fachkompetenzen** und **Perspektiven des eigenen Verbands** in den Planungsprozess ein.

Auch die Mobilitätsforen finden vier Mal im Gesamtprozess – jeweils einige Wochen nach den Werkstätten – statt. Dort kommen die beiden Gruppen der Mobilitätswerkstätten zusammen und treffen auf Vertreter der Stadtratsfraktionen und der Verwaltung. In den Mobilitätsforen werden die in der Mobilitätswerkstatt diskutierten und anschließend weiterentwickelten Themen erneut aufgegriffen und konkretisiert. Zudem werden neue Aspekte diskutiert.

Die Mobilitätswerkstatt für Fachakteure tagte am 02.04.2025 das erste Mal. Die Ergebnisse der Diskussion sind im Folgenden festgehalten.

*Die Ergebnisse sind für die Darstellung zusammengefasst worden.

Werkstatt für Fachakteure

Teilnehmende der ersten Werkstatt für Fachakteure…

- Insgesamt nehmen 16 Vertretungen von Institutionen, Verbänden, Vereinen und Interessengruppen an den Mobilitätswerkstätten für Fachakteure teil.

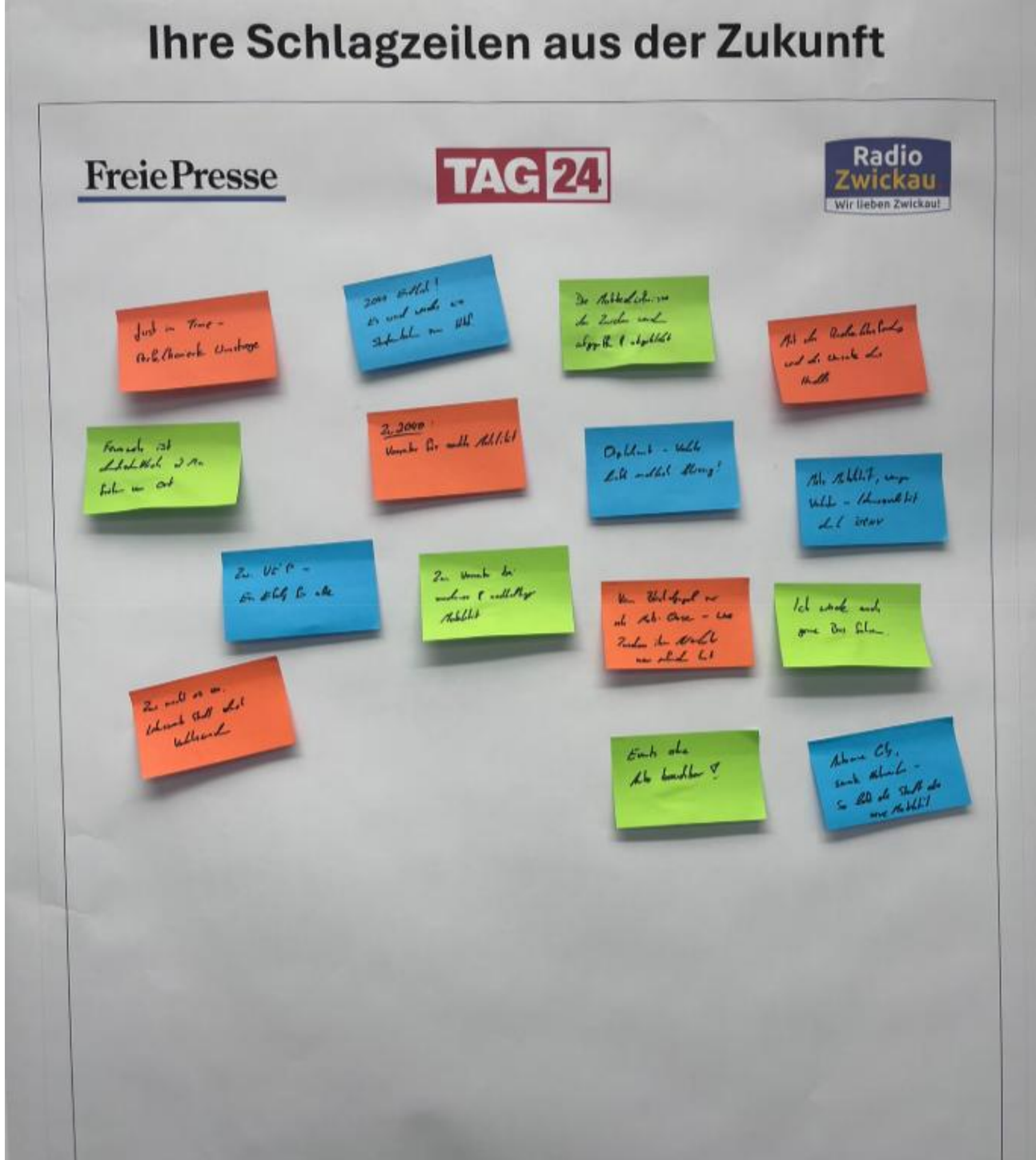


- Industrie- und Handelskammer (IHK)
- Kultour Z.
- Förderverein Stadtmanagement
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)
- Kreisschülerrat
- Seniorenvertretung
- Fahrgastbeirat SVZ
- Sozialverband VdK
- Feuerwehr
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
- Jugendbeirat
- Studentenrat WHZ
- Westsächsische Hochschule (WHZ)
- Wegebund
- Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau (SVZ)

Werkstatt für Fachakteure

So stellen sich die Teilnehmenden die Mobilität in Zwickau in 15 Jahren vor…

- Der Zwickauer VEP – Ein Erfolg für alle
- Just in Time: Perfektionierte Umstiege
- Feuerwehr ist durchschnittlich 2 Minuten früher vor Ort
- Zwickau macht es vor: Lebenswerte Stadt durch Verkehrswende
- Zwickau 2040: Vorreiter für nachhaltige Mobilität
- 2040 endlich! Es gibt wieder eine Straßenbahn zum Hauptbahnhof
- Ich würde auch gerne Busfahren
- Mehr Mobilität, weniger Verkehr – Lebensqualität durch ÖPNV
- Events ohne Auto besuchbar
- Zwickau ist Vorreiter bei moderner und nachhaltiger Mobilität
- Vom Blechdschungel zur nachhaltigen Mobilitätsoase – Wie Zwickau ihren Verkehr neu erfunden hat
- Digitalisiert – Verkehr läuft endlich flüssig
- Mit der Radverkehrsförderung wird der Umsatz des Handels unterstützt
- Urbane City, smarter Nahverkehr – so lebt die Stadt die neue Mobilität



Ablauf

So lief die erste Sitzung der Mobilitätswerkstatt für Fachakteure ab…

1. Teil: Wandelgang zur Bestandsanalyse

Im ersten Teil der Werkstatt hatten die Teilnehmenden die Aufgabe sich mit der aktuellen Situation der Mobilität in Zwickau zu beschäftigen.





2. Teil: Kleingruppenarbeit zur Zielkonzeption

Im zweiten Teil der Werkstatt haben die Teilnehmenden diskutiert, was für die Zukunft der Mobilität in Zwickau wichtig ist und gefördert werden sollte.



Ergebnisse

...des Wandelgangs



Ergebnisse

Stärken und Schwächen der Mobilität in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Was **mag** ich an meinen Wegen durch Zwickau?*

Schnelligkeit

- Normalerweise zügiges Vorankommen
- Kurze Wege

Wahrnehmung

- Die Stadt und Umgebung zu erleben

*Was **mag** ich an meinen Wegen durch Zwickau **nicht**?*

Infrastruktur

- Schlechter Zustand von Straßen und Wegen

Verkehrsfluss & -steuerung

- Unlogische Verkehrsführung (z.B. Marienthalerstraße)
- Stau
- Langsamer Verkehr
- Baustellen (oft mehrere zeitglich)

Ampeln

- Viele Ampeln
- Lange Ampelphasen (auch für Fußgänger)
- Fehlende grüne Wellen
- Ampeln bleiben an, auch wenn kein Verkehr
- Ausbremsung ÖPNV durch Lichtsignalanlagen (keine Vorberechtigung)

Miteinander

- Rücksichtslosigkeit anderer Verkehrsteilenehmer (alle Verkehrsträger, aber insbesondere PKWs)

Ergebnisse

Stärken und Schwächen der Mobilität in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Was hat sich in der Mobilität in Zwickau **zum Guten** verändert?*

ÖPNV

- Barrierefreie Haltestellen (zumindest in Ansätzen)
- 10-Minuten-Taktung der Straßenbahn
- Neues Busnetz

Kfz-Verkehr

- Umgehungsstraßen
- Anschluss Autoverbindung Umland (West-/Mittelstraße)

*Was hat sich in der Mobilität in Zwickau **zum Schlechten** verändert?*

Sanierungsbedarf

- Zustand von Straßen (-infrastruktur) & (Fuß-)wegen

- Sicherheit

Ergebnisse

Fußverkehr in Zwickau

*Was macht Straßen und Plätze aus, auf denen ich **gerne** zu Fuß unterwegs bin?*

Aufenthaltsqualität

- Sauberkeit
- Erdgeschossnutzungen
- Begrünung/Natur
- Attraktive Flächen
- Übersichtlichkeit

Infrastruktur

- Gute & ebene Wege
- Fußgängerzonen/ Verkehrsberuhigte Bereiche
- Erreichbarkeit mit ÖPNV & Rad

Sicherheit

- Sicherheit (insb. für Kinder)
- Abgesenkte Bordsteine
- Beleuchtung
- Übersichtlichkeit

*Was macht Straßen und Plätze **unattraktiv** zum zu Fuß gehen?*

Flächenkonflikte

- Parkplätze im Kreuzungsbereich
- Auf Fußwegen parkenden PKWs
- Schmutz, abgestellter Müll
- Radfahrer auf Fußwegen
- Schlechter baulicher Zustand

Sicherheit

- Hohe Bordsteinkaten
- Keine Absicherung für Kinder

Aufenthaltsqualität

- Schmutz
- abgestellter Müll

Infrastruktur

- Schmale Gehwege
- Schlechter baulicher Zustand

Ergebnisse

Fußverkehr in Zwickau

Was bräuchte ich, um in Zwickau häufiger zu Fuß unterwegs zu sein?

Infrastrukturverbesserungen

- Breitere Gehwege
- Mehr Rastplätze (z.B. Bänke)
- Mehr Fußgängerüberwege
- Mehr Querverbindungen (auch abseits von Straßen)

Verkehrsregelung und Sicherheit

- Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- Mehr Rücksicht von Kfz-Verkehr

Ergebnisse

Öffentlicher Verkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Welche Wege lassen sich **gut** mit dem Bus und Straßenbahn zurücklegen?*

Ziele

- Von und zu zentralen Plätzen
- In Hauptstadtteile & Innenstadt
- Zur Schule, Studium & Arbeit
- Zum Einkaufen
- Zu Veranstaltungen & Freizeitaktivitäten (z.B. Stadthalle)

Wegtypen

- Aus dem Umland
- Entlang der Straßenbahnachse
- Entlang Hauptachsen

*Wann und warum sind der Bus oder die Straßenbahn **nicht geeignet**?*

Fahrgastypen

- Mit körperlichen Beeinträchtigungen (bei „falschem“ Personal)
- Mit Kindern

Überregionale Mobilität

- Anbindung ins Umland & den Landkreis
- Für größere Entfernung

Zweck

- Für Großeinkäufe & Transporte
- Um nachts mobil zu sein
- Für Arbeitswege (Fahr- & Schichtzeiten z.T. nicht abgestimmt)

Erreichbarkeit

- Bei Anschlüssen mit Rufbus

Ergebnisse

Öffentlicher Verkehr in Zwickau

Was bräuchte ich, um in Zwickau mehr mit Bus oder Bahn unterwegs zu sein?

Angebotsvielfalt

- Multi- & intermodale Anschlüsse
- Park & Ride Möglichkeiten
- On-Demand-Verkehr, On-Demand Shuttle
- Mobilitätsplattform

Angebotsqualität & Erreichbarkeit

- Bessere Anbindung (auch ins Umland & ländliche Regionen)
- Bessere Anschlüsse
- Bessere Erreichbarkeit
- Haltestellen in Wohnungsnähe
- Bessere Taktung
- Bevorrechtigung des ÖPNV

Barrierefreiheit & Bezahlbarkeit

- Barrierefreiheit
- Besser geschultes Personal der Verkehrsbetriebe
- Gratis Beförderung

Ergebnisse

Radverkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Wann ist das Radfahren in Zwickau **attraktiv**?*

Radwege

- Auf Radwegen
- Wenn Radwege durchgängig sind / nicht abrupt enden
- Auf baulich getrennten Radwegen

Zeiten

- Vor dem Berufsverkehr
- In der Freizeit & am Wochenende

Kontextfaktoren

- Abseits vom Verkehr

*Wann ist das Radfahren in Zwickau **unattraktiv**?*

Radwege

- Bei fehlenden Radwegen
- Aufgrund des schlechten Ausbaus des Radwegenetzes
- Wenn Radwege in schlechtem Zustand sind

Gesellschaftliche & Politische Faktoren

- Weil Radverkehr wird von Politik nicht ernstgenommen
- Weil keine gute Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

Kontextbedingungen

- Bei Anstiegen

Andere Verkehrsträger

- Bei mangelndem Abstand zum Kfz-Verkehr
- Bei zu hoher Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Bei hoher Kfz-Belastung
- Im Mischverkehr

Ergebnisse

Radverkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Was bräuchte ich, um in Zwickau mehr mit dem Fahrrad unterwegs zu sein?

Fahrradinfrastruktur

- (Ausgebaute) Radwege
- Durchgehendes Fahrradnetz
- Fahrradstraßen
- Radschnellwege
- Fahrradanbindung ans Umland
- Radwege mit räumlicher Trennung von Kfz-Verkehr/Straßen
- Mehr (sichere) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Mitnahmemöglichkeit für Räder im ÖPNV

Individuelles

- Mehr (Frei-)Zeit

Ergebnisse

Kfz-Verkehr in Zwickau

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

*Für welche Zwecke nutze ich das Auto oder Motorrad **gerne**?*

Alltägliche Wege

- (Groß-)Einkäufe
- Transport
- Lieferung
- Um zur Arbeit zu kommen
- Um Freizeitveranstaltungen wahrzunehmen
- Für Arztbesuche

Wegtypen

- Für komplexe Wegeketten
- Für lange Wege

Kontextbedingungen

- Zu ungünstigen Zeiten
- Auf Strecken auf denen ÖPNV keine Alternative ist

*Was hindert viele Menschen daran auf das Auto zu **verzichten**?*

Zeit & Flexibilität

- Verfügbarkeit des Autos
- Planungszeiten
- Wartezeiten
- Lange Fahrzeiten des ÖPNVs
- Zeitmanagement im Alltag

Anreize

- Ruhe (im Auto)
- Kurzfristige Kosten
- Kostenloses, bzw. günstiges Parken

Angebot

- Mangelnde Einkaufmöglichkeiten ohne Auto
- Fehlende Anschlüsse ins Umland

Persönliches

- Bequemlichkeit
- Freiheitsgefühl
- Gewohnheit
- (Arbeits-)Alltag

Individuelle Einschränkungen

- Krankheit
- Alter

Ergebnisse

Kfz-Verkehr in Zwickau

*Hand aufs Herz: Wann werden das Auto oder das Motorrad einfach aus **Bequemlichkeit** genutzt?*

Häufigkeit

- Täglich

Kontextfaktoren

- Bei schlechtem Wetter
- Bei fehlenden Anschlüssen

Vorteile

- Aufgrund von Schnelligkeit
- Aufgrund von Verfügbarkeit

Ergebnisse

...der Kleingruppenarbeit



Ergebnisse

…der Kleingruppe Orange

In der Kleingruppe Orange sind insbesondere die Attribute **Zuverlässigkeit, Innovation und Erreichbarkeit** hoch priorisiert worden.



Zuverlässigkeit: Zentrales Anliegen für die Zukunft Zwickaus ist laut der Gruppendiskussion die Zuverlässigkeit und Planbarkeit des ÖPNVs und dem Umweltverbund. Dabei sei es wichtig, dass der Fahrplan des ÖPNV eingehalten werde, der ÖPNV durch barrierefreie Bahnen für alle nutzbar sei und, dass auch nachts ein Anschluss durch On-Demand-Angebote besteht.

Innovation: Für die Zukunft Zwickaus besteht der Wunsch, nicht nur im Bereich der Verkehrssteuerung, sondern auch bei Mobilitätsangeboten auf Innovationen zurückzugreifen. Dabei solle unter Berücksichtigung der Vorbilder anderer Städte auf Digitalisierung und Automatisierung (v.a. autonome Nutzung des Schienenverkehrs) gesetzt werden. Dies bringe auch den Vorteil mit sich in Zukunft für Fördergelder zu qualifizieren.

Erreichbarkeit: Auch die Erreichbarkeit wurde als wichtiges Ziel für die Zukunft der Mobilität in Zwickau identifiziert. Dabei müsse vor allem das Problem der letzten Meile gelöst werden und eine Erreichbarkeit des Handels gewährleistet werden (z.B. durch P&R oder die Beibehaltung des Autoverkehrs solange es keine Alternativen gibt). Dabei könnten stadtplanerische und bauliche Ansätze (z.B. 15 Minuten Stadt) eine Rolle spielen.

In der Kleingruppe Orange sind die Attribute **Klimaschutz** und **Gesundheit** eher niedrig priorisiert worden. Dabei ist darauf hingewiesen worden, dass diese nicht grundsätzlich irrelevant seien, sondern als sekundäre Attribute identifiziert worden seien. D.h. Klimaschutz und Gesundheit in der Mobilität können über andere Attribute, wie z.B. Innovation erreicht werden.

Darüber hinaus ist **Verfügbarkeit** als ein weiteres mögliches Attribut für die Zukunft der Mobilität in Zwickau genannt worden. Es ist außerdem darauf hingewiesen worden, dass es sinnvoll sein könne, die Attribute nach Verkehrsträgern zu differenzieren.

Ergebnisse

…der Kleingruppe Blau

In der Kleingruppe Blau sind insbesondere die Attribute **Erreichbarkeit, Sicherheit und Bezahlbarkeit** hoch priorisiert worden.



Erreichbarkeit: Zentrales Anliegen für die Zukunft Zwickaus ist laut Gruppendiskussion eine gesteigerte Erreichbarkeit. Dabei sollten insbesondere Rettungs- und Pflegedienste berücksichtigt werden. Weiterhin besteht der Wunsch Stadtplanung und Mobilitätsplanung zu verknüpfen und so den Anschluss von Wohngebieten an Mobilitätsnagebote zu gewährleisten.

Sicherheit: Für die Zukunft Zwickaus besteht der Wunsch die Sicherheit in der Mobilität zu steigern. Insbesondere solle dabei das Sicherheitsgefühl auf dem Neumarkt verbessert werden. Außerdem gehe es darum Hindernisse (z.B. parkende PKWs) zu reduzieren. Handlungsbedarf bestehe außerdem bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur. Diese sei zum einen marode und produziere Unfallrisiken und zum anderen so lückenhaft, dass Fußwege genutzt und Fußgänger dadurch gefährdet werden.

Bezahlbarkeit: Auch die Bezahlbarkeit der Mobilitätsangebote in Zwickau soll in Zukunft gefördert werden. Dabei sei zentraler Anknüpfungspunkt, dass der ÖPNV kurzfristig teuer erscheine. Hier müsse eine Planbarkeit der Kosten gewährleistet werden. Darüber hinaus könne eine Erhöhung von Parkplatzgebühren entlang von Straßen als Stellschraube für Anreizsetzung genutzt werden.

Genau wie in der Kleingruppe Orange sind auch in der Kleingruppe Blau die Attribute **Klimaschutz** und **Gesundheit** eher niedrig priorisiert worden.

Als weitere mögliche Attribute für die Zukunft der Mobilität in Zwickau sind hier **Raum- & Stadtplanung**, **Attraktivität** sowie **Praktikabilität** (Integrationsfähigkeit im Alltag) identifiziert worden.

Weiterführende Infos

Weiterführende Links…

Hintergrundinfos

- Erhebung Mobilität in Deutschland (MID): Mobilität in Deutschland
- Aktueller VEP Zwickaus: Verkehrsentwicklungsplanung - Stadt Zwickau
- VEP 2040: Verkehrsentwicklungsplan 2040 - Stadt Zwickau

Beteiligte Fachbüros

- Büro StadtVerkehr: büro stadtVerkehr Hilden
- DialogWerke: DialogWerke

Befragungen

- Online-Beteiligung zum VEP 2040: VEP 2040 Online-Beteiligung
- Nachbefragung zur ersten Werkstatt: Evaluation Mobilitätswerkstatt

Bitte nehmen Sie teil!

Das Mobilitätsforum findet am 15.05. um 17:00 im Rathaus statt.

Die zweite Mobilitätswerkstatt findet am 25.06. 2025 von 09:30 bis 12:30 im ubineum statt.

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Mobilitätsforum I

Dokumentation der 1. Sitzung am 15.05.2025



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Mobilitätsforum

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau.

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist ein strategischer Plan, der zukünftig als Grundlage einer integrierten Mobilitätsentwicklung in Zwickau dienen soll und alle Belange, die mit dem Verkehr zu tun haben, berücksichtigt. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehre) sowie den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der VEP zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu erfüllen und damit die Lebensqualität in Zwickau zu verbessern. Er stellt das langfristige gesamtstädtische Konzept der Verkehrsplanung aller Verkehrsarten dar und wird in verschiedenen Fachämtern der Stadt verankert sein.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Mitte 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der Zwickauer Mobilitätsdialog.

Das Mobilitätsforum als Teil des Mobilitätsdialogs.

Der **Mobilitätsdialog** ist eine Plattform für einen konstruktiven Meinungsaustausch und die Mitwirkung an der Erstellung des VEP 2040. Der Mobilitätsdialog besteht aus zwei Formaten: den Mobilitätswerkstätten und dem Mobilitätsforum.

In den beiden **Mobilitätswerkstätten** diskutieren die Bürgerinnen und Bürger bzw. die Fachakteure die Zwischenstände der Mobilitätsplanung. Sie finden während des Prozesses vier Mal statt.

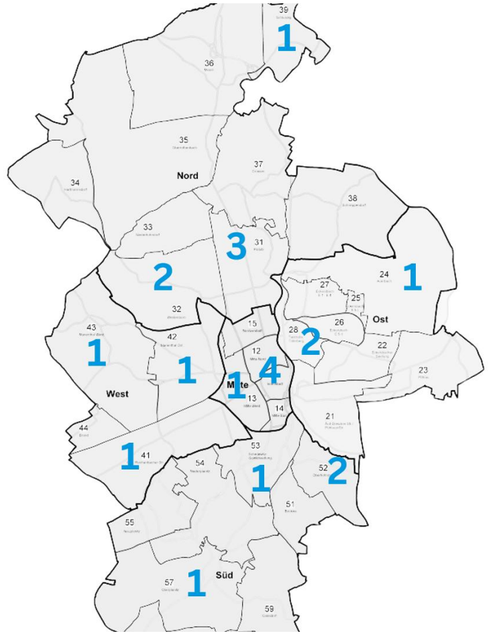
Auch die **Mobilitätsforen** finden vier Mal im Prozess statt. Hier kommen die Bürgerinnen und Bürgern und die Fachakteure der Werkstätten mit Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie der Verwaltung zusammen. Ähnlich wie in den Mobilitätswerkstätten werden im Mobilitätsforum Problemlagen analysiert, Zukunftsvisionen entworfen und mögliche Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Zwickau diskutiert.

Das Mobilitätsforum tagte am 15.05.2025 das erste Mal im Ratssaal des Rathauses in Zwickau. Die Ergebnisse der Diskussion sind im Folgenden zusammengefasst.

Zusammensetzung des Mobilitätsforums

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Zufallsbürger & -bürgerinnen



Fachakteure

- VdK Kreisverband Zwickau
- WHZ Westsächsische Hochschule Zwickau – Hochschule für Mobilität
- wegebund – Wandel für Rad und Fuß
- adfc Sachsen
- FGB Zwickau – Tram BUS
- SVZ Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau – Zuhause unterwegs
- ADAC
- IHK
- Stadtmanagement Zwickau e.V.
- Seniorenbeauftragter
- KSR Zwickau
- Feuerwehr Zwickau
- Jugendbeirat Zwickau
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung
- Kultour Z. – Viel Kultur, viel Vergnügen!
- Studentenrat WHZ

Stadtratsfraktionen

- AfD
- CDU
- BfZ Bürger für Zwickau
- Bündnis Sahra Wagenknecht
- SPD
- Die Linke
- Freie Demokraten

Progressive Demokraten

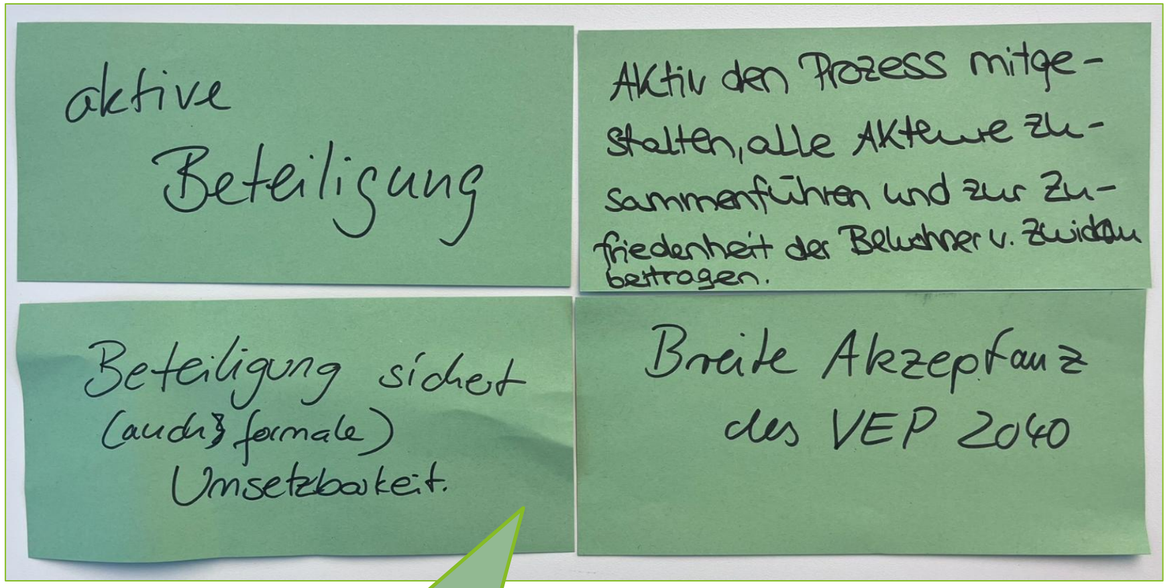
Verwaltung

- Oberbürgermeisterin
- Bürgermeisterin Bauen
- Bürgermeister Finanzen und Ordnung

Mobilitätsforum

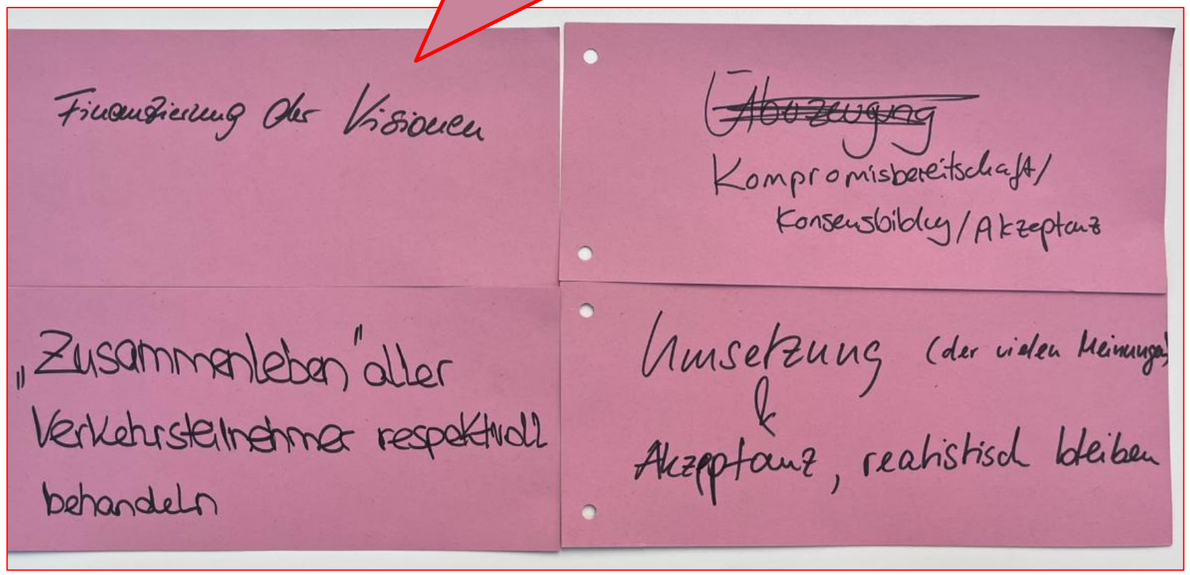
VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Folgende Chancen und Herausforderungen im Rahmen des Entwicklungsprozesses VEP 2040 identifizierten die Teilnehmenden des Mobilitätsforums in der Einstiegsphase der Sitzung…



Chancen

Herausforderungen



Ablauf

So lief die erste Sitzung des ersten Mobilitätsforums ab…

1. Teil: Wandelgang zur Bestandsanalyse

Im ersten Teil des Mobilitätsforums haben die Teilnehmenden einen Input zum Zwischenstand der Bestandsanalyse erhalten, um anschließend eine räumliche Differenzierung (entlang der Bezirke) der Kernerkenntnisse der Bestandsanalyse vorzunehmen.



2. Teil: World Café zu den Zielbildern

Im zweiten Teil des Forums haben die Teilnehmenden in Kleingruppen an Textvorschlägen für die Zielbilder Zwickaus gearbeitet und Ergänzungs- sowie Änderungsvorschläge entwickelt.



Ergebnisse

...des Wandelgangs



Aufgabenstellung

1. Teil: Wandelgang zur Bestandsanalyse

Die Teilnehmenden zeigten auf, wo zentrale Themenbereiche der Bestandsanalyse besonders ausgeprägt sind. Dafür haben die Teilnehmenden die entsprechenden Stellen auf Karten der fünf Bezirke in Zwickau mit Klebepunkten markiert.

- Grüne Klebepunkte markieren Stellen, an denen die **Erreichbarkeit** schlecht ist.
- Gelbe Punkte zeigen Orte an, die nicht **barrierefrei** sind.
- Rote Punkte stehen für Orte, an denen die **Sicherheit** im Verkehr nicht gewährleistet ist.
- Blaue Punkte markieren eine mangelnde **Aufenthaltsqualität**
- Braune Punkte zeigen, an welchen Stellen das **Verkehrsangebot** lückenhaft ist.

Der größte Nachholbedarf wird im Bereich der **Vehrssicherheit** gesehen. In allen Bezirken wurden am meisten rote Punkte geklebt. Daran anschließend folgt die **Barrierefreiheit**, die ebenfalls sehr präsent ist, gefolgt von der **Aufenthaltsqualität**. Punkte zur **Erreichbarkeit** und zum **Verkehrsanagebot** wurden nur in geringem Umfang geklebt.

Erreichbarkeit
(z.B. schwer zu erreichen oder fehlende Anbindung)

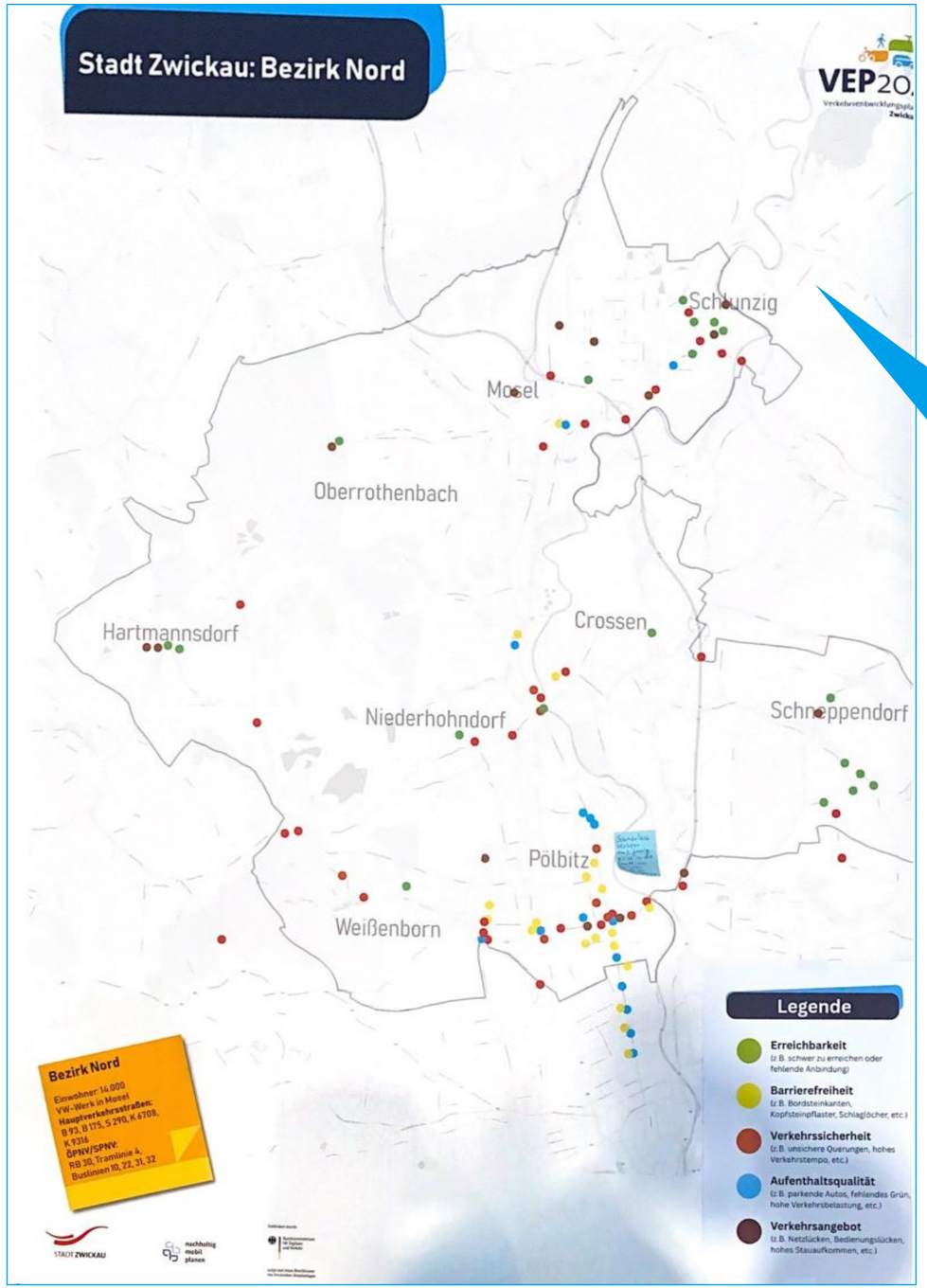
Barrierefreiheit
(z.B. Bordsteinkanten, Kopfsteinpflaster, Schlaglöcher, etc.)

Verkehrssicherheit
(z.B. unsichere Querungen, hohes Verkehrstempo, etc.)

Aufenthaltsqualität
(z.B. parkende Autos, fehlendes Grün, hohe Verkehrsbelastung etc.)

Verkehrsangebot
(z.B. Netzlücken, Bedienungslücke, hohes Stauaufkommen)

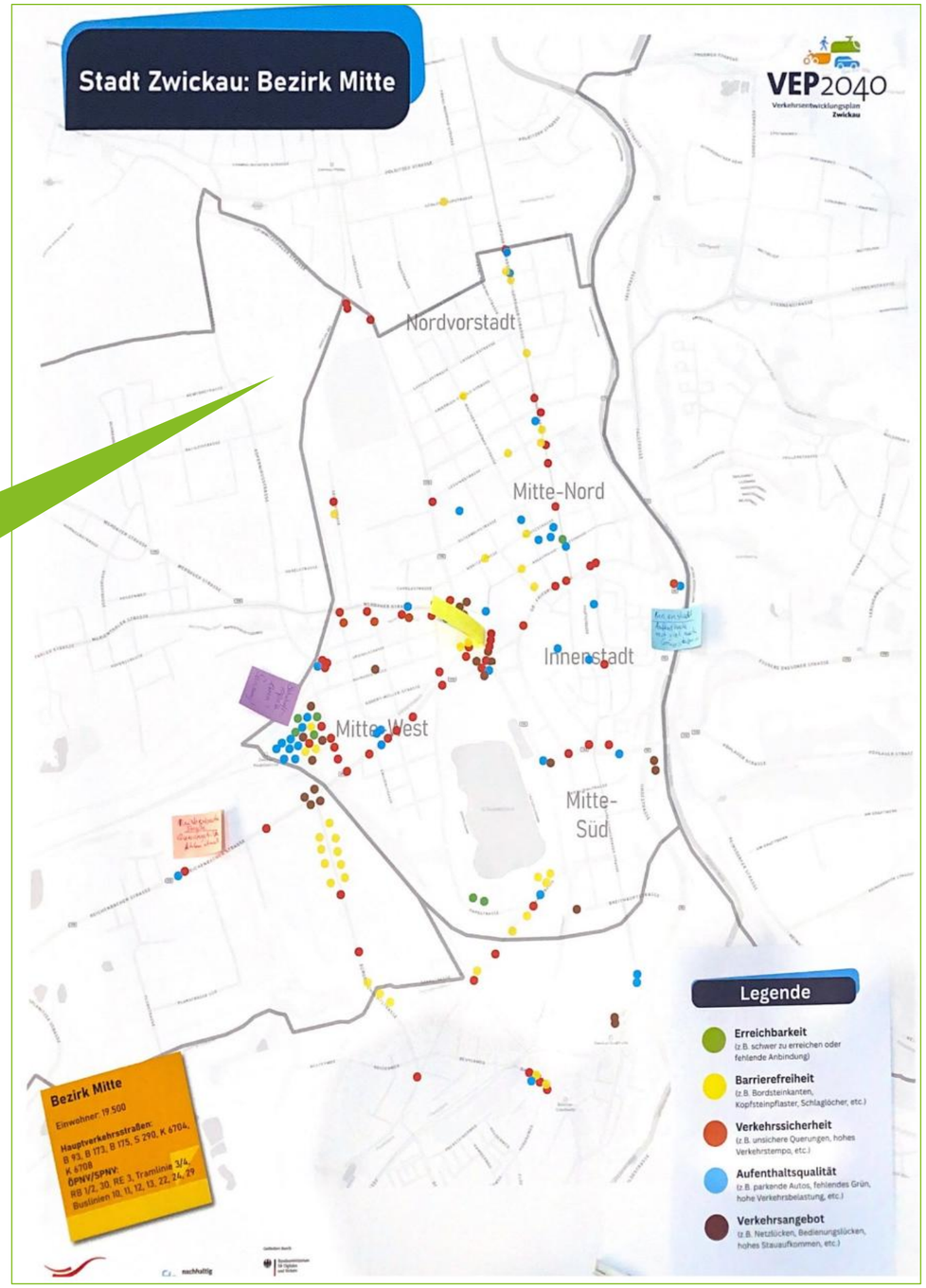
Bezirk Nord



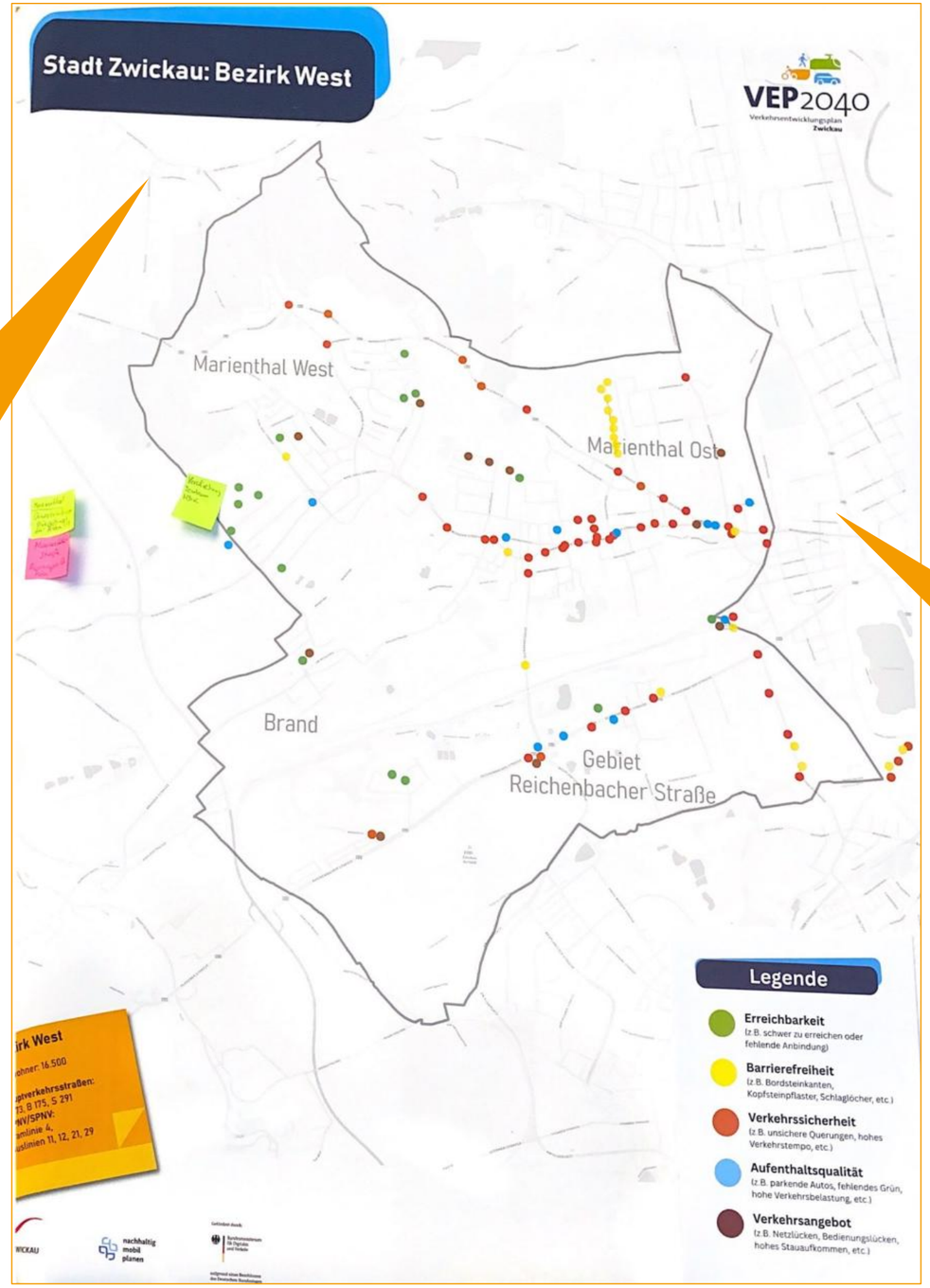
Die häufige Nutzung **gelber**, **roter** und **blauer** Punkte weißt darauf hin, dass im Bezirk Nord sowohl **Unsicherheit im Verkehr**, **mangelnde Aufenthaltsqualität** als auch **Barrieren** im öffentlichen Raum besonders ausgeprägt sind.

Bezirk Mitte

Im Bezirk Mitte sind vor allem **rote**, **blaue** und **gelbe** Punkte genutzt worden. Hier spielen also insbesondere eine **mangelnde Aufenthaltsqualität** und **Gefahren im Verkehr** eine Rolle. Außerdem scheint **Barrierefreiheit** an vielen Stellen im Bezirk Mitte nicht gegeben zu sein.



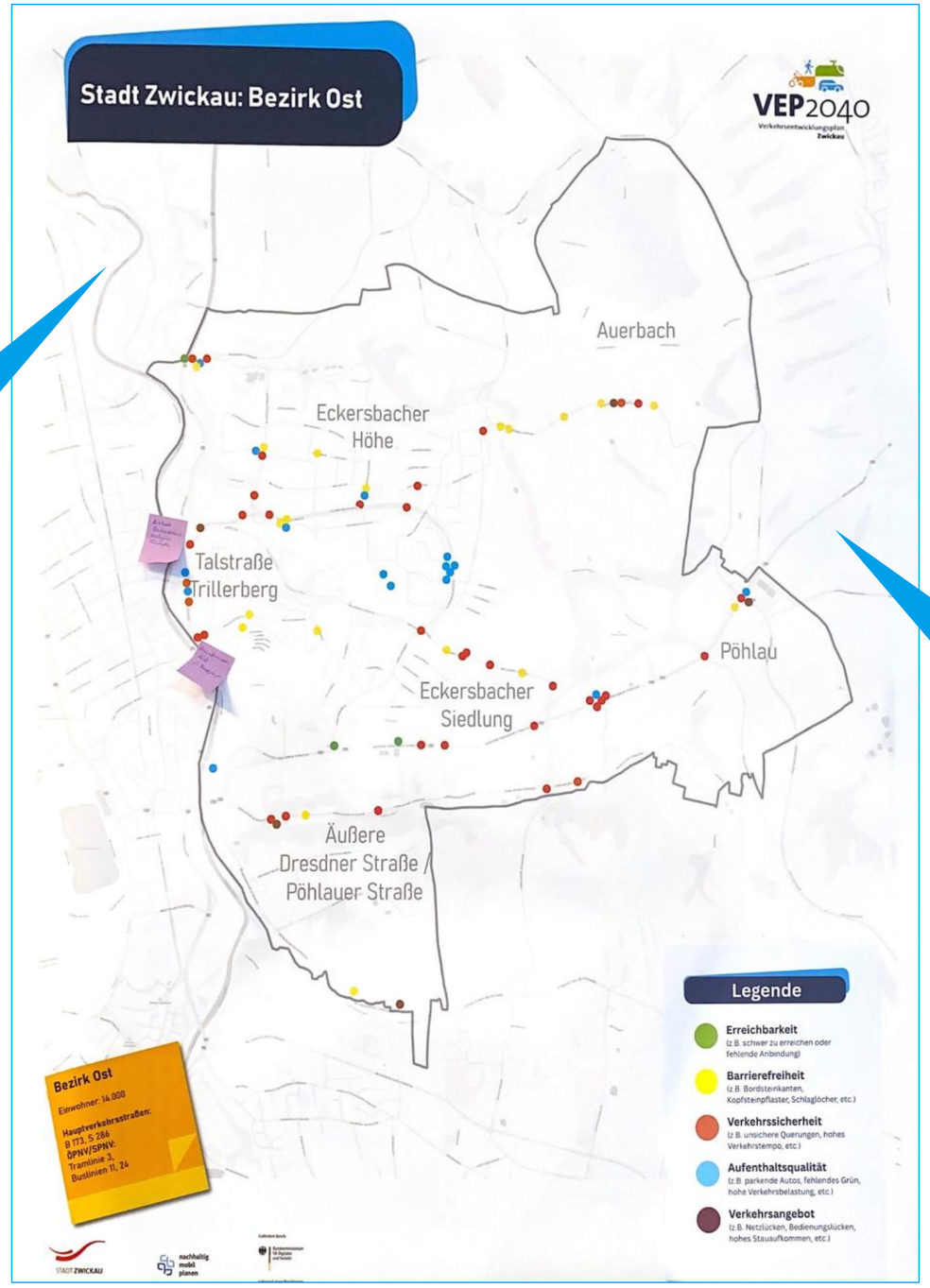
Bezirk West



Im Bezirk West sind besonders häufig **rote Punkte** verwendet worden. In diesem Bezirk ist also insbesondere die **mangelnde Verkehrssicherheit** ein zentrales Thema.

Auch **gelbe Punkte** sind sehr häufig markiert worden. Das heißt, das in diesem Bezirk an vielen Stellen die **Barrierefreiheit** nicht ausreichend gewährleistet ist.

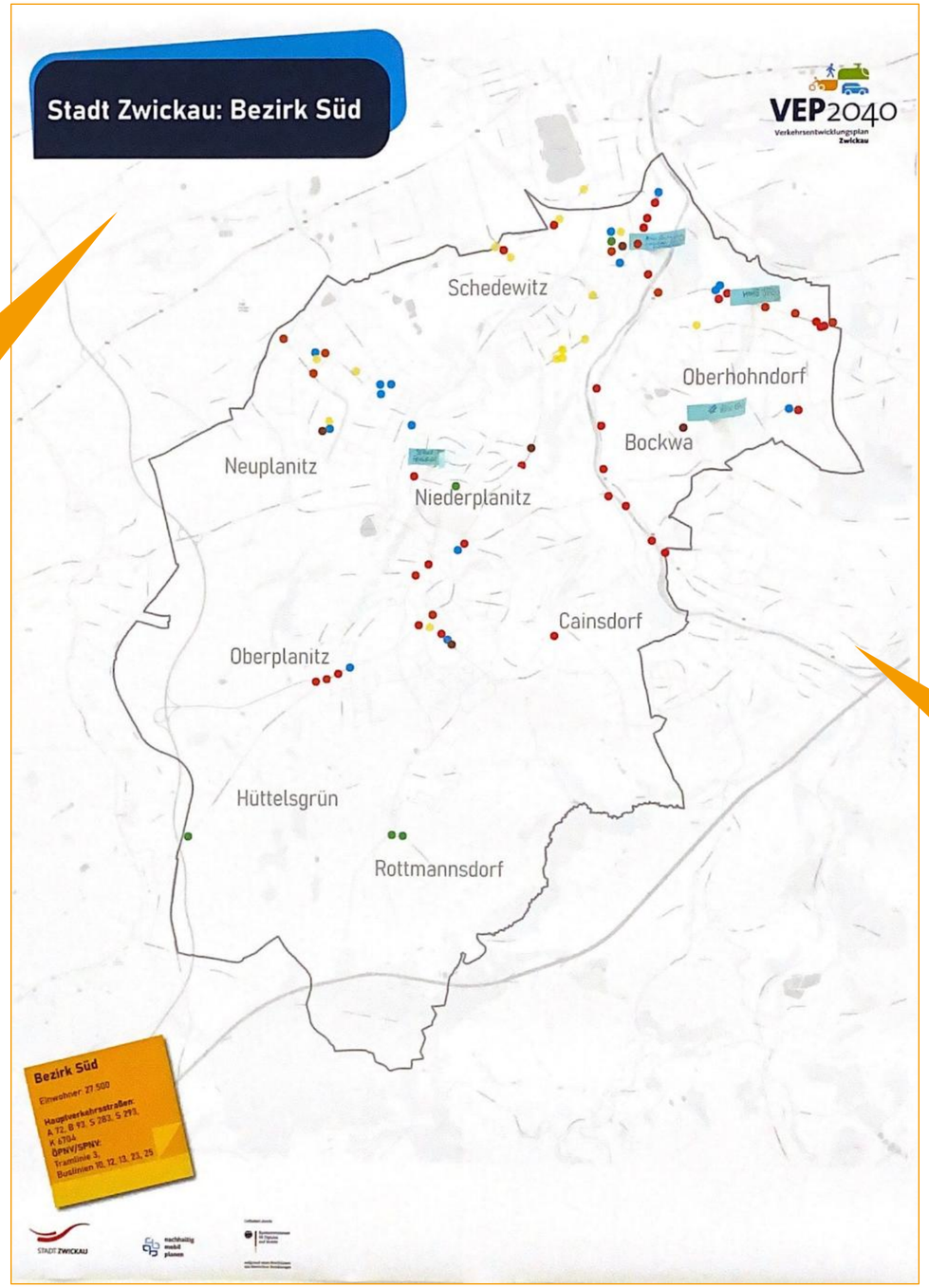
Bezirk Ost



Am häufigsten Sind im Bezirk Ost **rote Punkte** verwendet worden. In diesem Bezirk stellt also die **mangelnde Verkehrssicherheit** eine zentrale Herausforderung dar.

Auch **gelbe Punkte** sind häufig verwendet worden, was darauf schließen lässt, dass die Mobilitätssituation im Bezirk Ost an vielen Stellen durch **Hürden und Barrieren** geprägt ist.

Bezirk Süd



Im Bezirk Süd sind überwiegend **rote Punkte** markiert worden. Das weißt darauf hin, dass in diesem Bezirk insbesondere eine **mangelnde Verkehrssicherheit** eine Rolle spielt.

Am zweithäufigsten sind im Bezirk Süd **gelbe Punkte** verwendet worden. Auch die **Barrierefreiheit** scheint in diesem Bezirk also an vielen Stellen noch nicht gewährleistet zu sein.

Ergebnisse

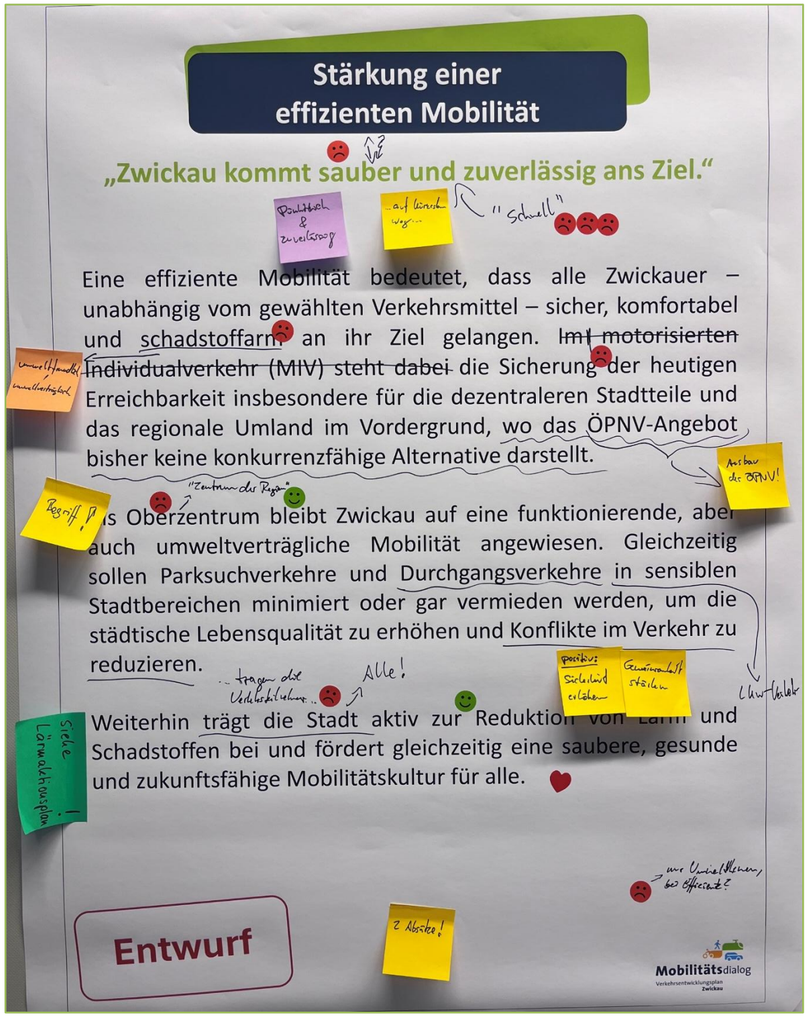
...des World Cafés



Diskussionsgrundlage

…zum Zielbild: Stärkung einer effizienten Mobilität

„Zwickau kommt sauber und zuverlässig ans Ziel.“



Eine effiziente Mobilität bedeutet, dass alle Zwickauer – unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel – sicher, komfortabel und schadstoffarm an ihr Ziel gelangen. Im motorisierten Individualverkehr (MIV) steht dabei die Sicherung der heutigen Erreichbarkeit insbesondere für die dezentraleren Stadtteile und das regionale Umland im Vordergrund, wo das ÖPNV-Angebot bisher keine konkurrenzfähige Alternative darstellt.

Als Oberzentrum bleibt Zwickau auf eine funktionierende, aber auch umweltverträgliche Mobilität angewiesen. Gleichzeitig sollen Parksuchverkehre und Durchgangsverkehre in sensiblen Stadtbereichen minimiert oder gar vermieden werden, um die städtische Lebensqualität zu erhöhen und Konflikte im Verkehr zu reduzieren.

Weiterhin trägt die Stadt aktiv zur Reduktion von Lärm und Schadstoffen bei und fördert gleichzeitig eine saubere, gesunde und zukunftsfähige Mobilitätskultur für alle.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Stärkung einer effizienten Mobilität

„Zwickau kommt sauber und zuverlässig ans Ziel.“

Eine effiziente Mobilität bedeutet, dass alle Zwickauer – unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel – sicher, komfortabel und schadstoffarm an ihr Ziel gelangen. Im motorisierten Individualverkehr (MIV) steht dabei die Sicherung der heutigen Erreichbarkeit insbesondere für die dezentraleren Stadtteile und das regionale Umland im Vordergrund, wo das ÖPNV-Angebot bisher keine konkurrenzfähige Alternative darstellt.

Im Slogan wurde von einer Gruppe der Begriff „sauber" kritisiert, der das Oberthema der Effizienz nur unzureichend abdeckt. Weiterhin fehlen wichtigere Begriffe, die auf eine effiziente Mobilität abzielen, z.B. „schnell" (was wiederum von anderen Gruppen weiterentwickelt wurde zu:), „auf kürzestem Weg", „pünktlich", „zuverlässig".

Der Begriff „schadstoffarm" wurde als nicht zielführend empfunden und wurde deshalb weiterentwickelt zu: „umweltfreundlich" bzw. „umweltverträglich"

Das Abzielen auf den „MIV" im zweiten Satz wurde kritisch gesehen. Es sollte viel eher um alle Verkehrsarten gehen als nur um den MIV. Auch die Vernetzung von Verkehrsmitteln, z.B. durch P+R und Sharing-Angebote sollte hier eine Rolle spielen.

Dieser Teil des Satzes wurde kritisch gesehen, da die hier nur auf eine Beibehaltung des Status Quo abzielt, als auf eine Verbesserung der Effizienz. Vielmehr sollten die Verbesserungen von Angeboten zur Steigerung der Effizienz im Vordergrund stehen.

Dieser letzte Satzteil sollte umformuliert werden: „Dort wo das ÖPNV-Angebote nicht konkurrenzfähig ist, sollte es ausgebaut werden."

Hinweise

…zum Zielbild: Stärkung einer effizienten Mobilität

Als Oberzentrum bleibt Zwickau auf eine funktionierende, aber auch umweltverträgliche Mobilität angewiesen. Gleichzeitig sollen Parksuchverkehre und Durchgangsverkehre in sensiblen Stadtbereichen minimiert oder gar vermieden werden, um die städtische Lebensqualität zu erhöhen und Konflikte im Verkehr zu reduzieren.

Weiterhin trägt die Stadt aktiv zur Reduktion von Lärm und Schadstoffen bei und fördert gleichzeitig eine saubere, gesunde und zukunftsfähige Mobilitätskultur für alle.

Der Begriff "Oberzentrum" ist als Fachbegriff nicht für alle verständlich. Es sollte geändert werden zu "Zentrum der Region".

Es herrscht Uneinigkeit darüber, wie dies erreicht werden soll. Bei Durchgangsverkehren geht es häufig eher vor allem um den Lkw-Verkehr, der aber kaum andere Möglichkeiten hat. Parksuchverkehre könnte man nur vermeiden wenn man Autoverkehr vor der Innenstadt "abfängt" und nicht alle Autos bis in die Innenstadt hinein lässt. Dies war früher auch nicht möglich, wird aber heute als alternativlos angesehen.
Es wird durch zwei Gruppen angeregt, den Begriff „Effizienz" hier auch nochmal zu stärken, z.B. darunter auch Aspekte wie „Grüne Welle", „KI-gesteuerte Ampelschaltungen“, „ein elektronisches Parkleitsystem“ oder auch Dinge wie der „Bau von mehr Kreisverkehren“. Von diesen Dingen können nicht nur Autofahrer, sondern alle Verkehrsteilnehmer, insb. auch Radfahrer und Fußgänger profitieren.

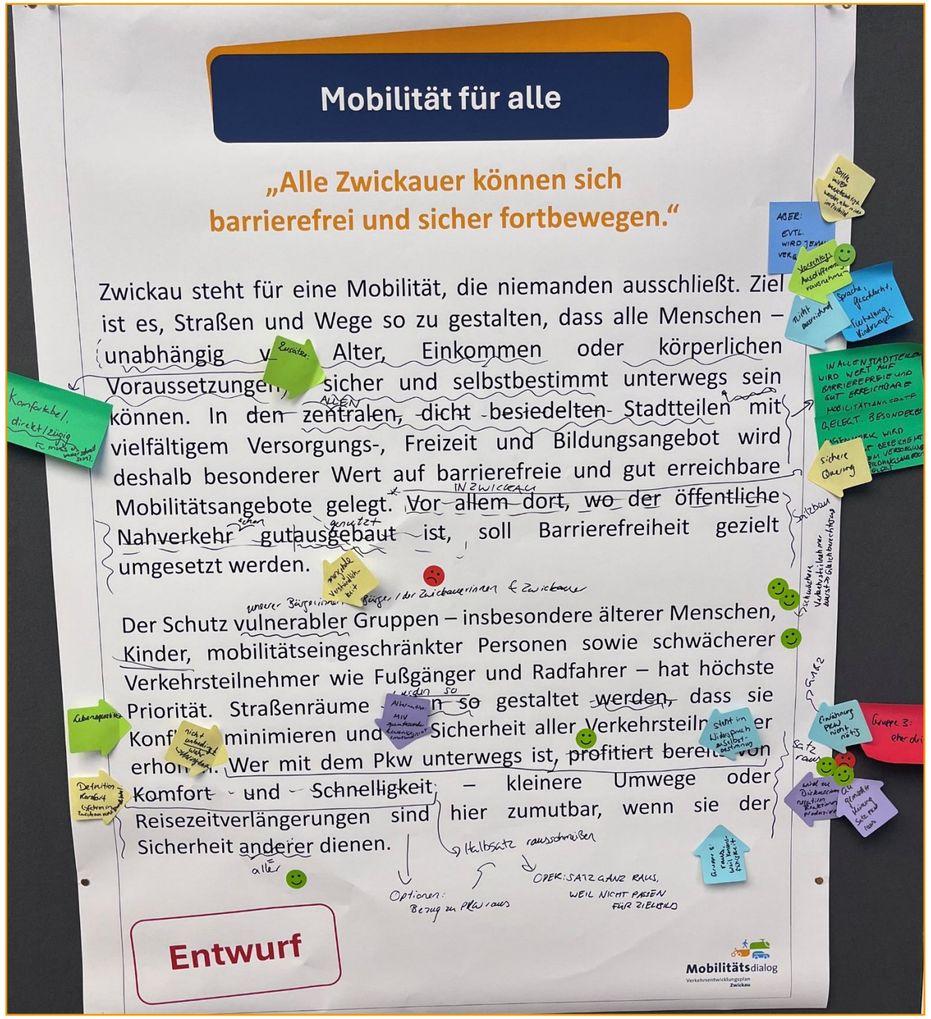
Hier sollten vermehrt positive Worte gewählt werden. Anstatt „Konflikte (…) reduzieren" sollte es hier besser heißen: „Sicherheit erhöhen und Gemeinsamkeit stärken".

Es sollte nicht nur „die Stadt" - häufig verstanden als die „Stadtverwaltung" beitragen, sondern besser „alle" bzw. „alle Verkehrsteilnehmer".

Diskussionsgrundlage

…zum Zielbild: Mobilität für Alle

„Alle Zwickauer können sich barrierefrei und sicher fortbewegen.“



Zwickau steht für eine Mobilität, die niemanden ausschließt. Ziel ist es, Straßen und Wege so zu gestalten, dass alle Menschen – unabhängig von Alter, Einkommen oder körperlichen Voraussetzungen – sicher und selbstbestimmt unterwegs sein können. In den zentralen, dicht besiedelten Stadtteilen mit vielfältigem Versorgungs-, Freizeit und Bildungsangebot wird deshalb besonderer Wert auf barrierefreie und gut erreichbare Mobilitätsangebote gelegt. Vor allem dort, wo der öffentliche Nahverkehr gutausgebaut ist, soll Barrierefreiheit gezielt umgesetzt werden.

Der Schutz vulnerabler Gruppen – insbesondere älterer Menschen, Kinder, mobilitätseingeschränkter Personen sowie schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer – hat höchste Priorität. Straßenräume sollen so gestaltet werden, dass sie Konflikte minimieren und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Wer mit dem Pkw unterwegs ist, profitiert bereits von Komfort und Schnelligkeit – kleinere Umwege oder Reisezeitverlängerungen sind hier zumutbar, wenn sie der Sicherheit anderer dienen.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Mobilität für Alle

Zwickau steht für eine Mobilität, die niemanden ausschließt. Ziel ist es, Straßen und Wege so zu gestalten, dass alle Menschen – unabhängig von Alter, Einkommen oder körperlichen Voraussetzungen – sicher und selbstbestimmt unterwegs sein können. In den zentralen, dicht besiedelten Stadtteilen mit vielfältigem Versorgungs-, Freizeit und Bildungsangebot wird deshalb besonderer Wert auf barrierefreie und gut erreichbare Mobilitätsangebote gelegt. Vor allem dort, wo der öffentliche Nahverkehr gut ausgebaut ist, soll Barrierefreiheit gezielt umgesetzt werden.

Bezüglich des markierten Teilsatzes wurden unterschiedliche Optionen diskutiert. Einige Teilnehmende sprechen sich dafür aus, die Nennung spezifischer Merkmale wie Alter, Einkommen oder körperliche Voraussetzung ganz zu streichen und die Formulierung lediglich auf „alle Menschen“ zu beziehen. Hier wird argumentiert, dass bei einer solchen Differenzierung mit hoher Wahrscheinlichkeit Kategorien vergessen werden, die ebenfalls berücksichtigt werden müssten, und dass der Begriff „alle“ bereits sämtliche potenziell relevanten Gruppen einschließt. Andere Teilnehmende hingegen halten die Nennung spezifischer Merkmale für wichtig, damit besonders schutzbedürftige Gruppen in der Verkehrsplanung nicht übersehen werden. Im Rahmen dieser Argumentation wird vorgeschlagen noch die Merkmale Alter und Sprache hinzuzufügen.

Es wird vorgeschlagen hier noch die Attribute „komfortabel“ und „schnell“ hinzuzufügen. Dabei besteht bezüglich des Attributs „schnell“ Uneinigkeit darüber, ob dieses in diesem Zielbild angemessen ist oder ein schneller Verkehrsfluss eher zusätzliche Risken für vulnerable Verkehrsteilnehmer darstellt.

Hinsichtlich dieses Satzes wird kritisiert, dass sich weniger dicht besiedelte Stadtteile Zwickaus dadurch abgehängt fühlen könnten. Folgende Formulierung wird als Alternative vorgeschlagen: „In allen Stadtteilen wird Wert auf gut erreichbare und barrierefreie Mobilitätsangebote gelegt. Besonderes Augenmerk wird bei der Förderung dieser Mobilitätsangebote auf Bereiche mit vielfältigem Versorgungs-, Freizeit und Bildungsangeboten gelegt.“

Hier wird zwecks besserer Verständlichkeit vorgeschlagen, die Formulierung zu „[…]dort, wo der öffentliche Nahverkehr schon viel genutzt wird“ zu ändern. Andere Teilnehmende kritisieren allerdings, dass Barrierefreiheit flächendeckend umgesetzt werden sollte und der Satz deswegen zu „In Zwickau soll Barrierefreiheit gezielt umgesetzt werden“ geändert werden sollte.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Mobilität für Alle

Der Schutz vulnerabler Gruppen – insbesondere älterer Menschen, Kinder, mobilitätseingeschränkter Personen sowie schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer – hat höchste Priorität. Straßenräume sollen so gestaltet werden, dass sie Konflikte minimieren und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Wer mit dem Pkw unterwegs ist, profitiert bereits von Komfort und Schnelligkeit – kleinere Umwege oder Reisezeitverlängerungen sind hier zumutbar, wenn sie der Sicherheit anderer dienen.

Der Begriff „vulnerabel“ sei schwierig zu verstehen. Es besteht daher der Wunsch diesen Begriff zu ersetzen. Vorgeschlagen wird zum Beispiel, anstelle „vulnerabler Gruppen“ die Formulierung „unserer Bürgerinnen und Bürger“ oder „der Zwickauerinnen und Zwickauer“ zu nutzen. Andere Teilnehmende verweisen allerdings darauf, dass nicht nur der Schutz der Bewohner Zwickaus, sondern aller Personen, die in Zwickau unterwegs sind, gewährleistet werden sollte und die Formulierungsvorschläge dahingehend unzureichend seien.

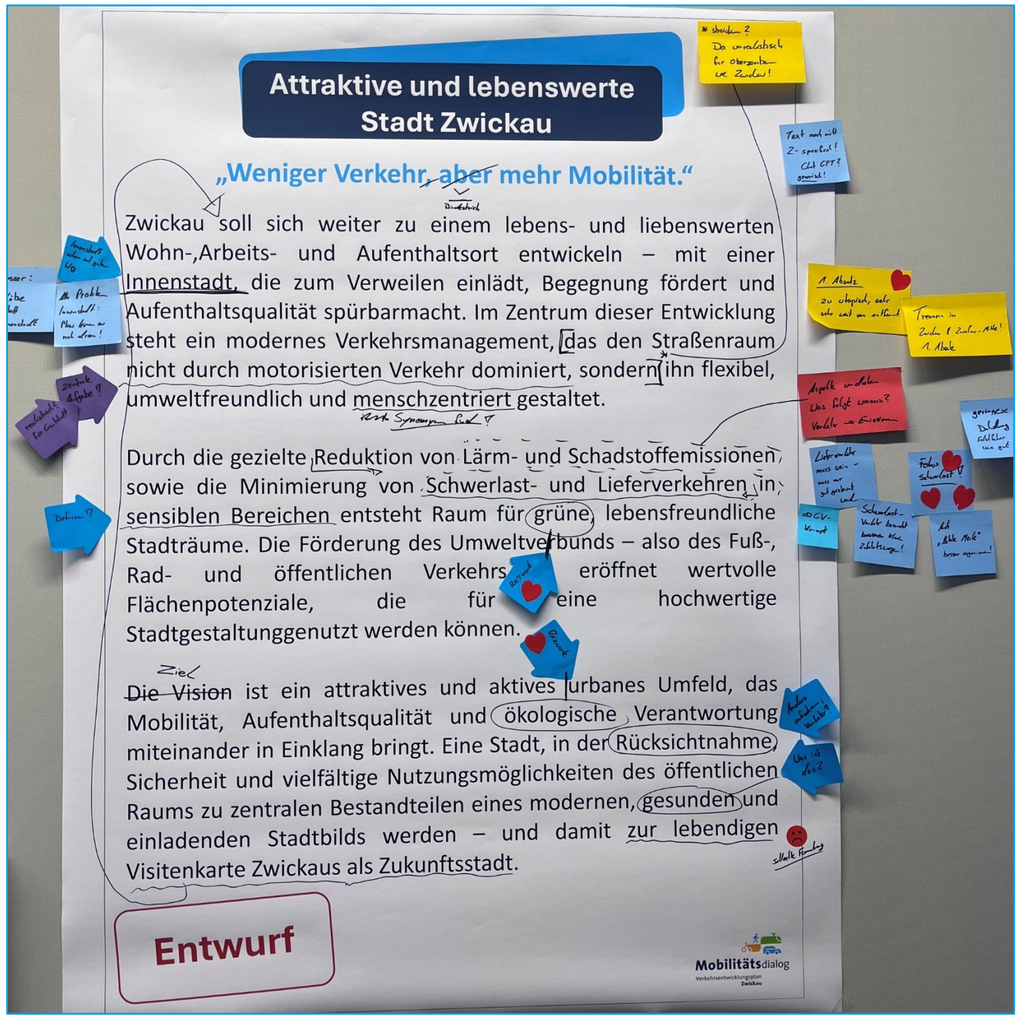
Die Hervorhebung besonders verletzlicher Verkehrsteilnehmender wird von vielen in der Diskussion als positiv bewertet.

Dieser Satz wird besonders kontrovers diskutiert. Einige Teilnehmende sind der Meinung, dass die Verkehrssituation in Zwickau dazu führt, dass die Nutzung des Pkws nicht komfortabel und schnell ist. Andere äußern hingegen, dass der Pkw bereits von vielen Vorteilen profitiert und die Thematisierung dessen zentral sei. Es wird zum Beispiel vorgeschlagen anstelle des Begriffes „Pkw“, den Begriff „MIV“ zu nutzen, da dieser umfassender und weniger emotionalisiert sei. Außerdem besteht der Wunsch den Begriff „anderer“ in „aller“ zu ändern, sodass der letzte Teilsatz besagt „[…]wenn sie der Sicherheit aller dienen“. Andere Teilnehmende schlagen vor den Satz folgendermaßen umzuformulieren: „Für Pkw-Nutzende sind kleinere Umwege und Reisezeitverlängerungen zumutbar, wenn sie der Sicherheit aller dienen“. Ein großer Teil der Teilnehmenden spricht sich dafür aus, den Satz vollständig zu streichen, um die Konsensfähigkeit des Zielbildes zu sichern.

Diskussionsgrundlage

…zum Zielbild: Attraktive und lebenswerte Stadt Zwickau

„Weniger Verkehr, aber mehr Mobilität.“



Zwickau soll sich weiter zu einem lebens- und liebenswerten Wohn-,Arbeits- und Aufenthaltsort entwickeln – mit einer Innenstadt, die zum Verweilen einlädt, Begegnung fördert und Aufenthaltsqualität spürbarmacht. Im Zentrum dieser Entwicklung steht ein modernes Verkehrsmanagement, das den Straßenraum nicht durch motorisierten Verkehr dominiert, sondern ihn flexibel, umweltfreundlich und menschzentriert gestaltet.

Durch die gezielte Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Minimierung von Schwerlast- und Lieferverkehren in sensiblen Bereichen entsteht Raum für grüne, lebensfreundliche Stadträume. Die Förderung des Umweltverbunds – also des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs – eröffnet wertvolle Flächenpotenziale, die für eine hochwertige Stadtgestaltunggenutzt werden können.

Die Vision ist ein attraktives und aktives urbanes Umfeld, das Mobilität, Aufenthaltsqualität und ökologische Verantwortung miteinander in Einklang bringt. Eine Stadt, in der Rücksichtnahme, Sicherheit und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums zu zentralen Bestandteilen eines modernen, gesunden und einladenden Stadtbilds werden – und damit zur lebendigen Visitenkarte Zwickaus als Zukunftsstadt.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Attraktive und lebenswerte Stadt Zwickau

„Weniger Verkehr, aber mehr Mobilität.“

Zwickau soll sich weiter zu einem lebens- und liebenswerten Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort entwickeln – mit einer Innenstadt, die zum Verweilen einlädt, Begegnung fördert und Aufenthaltsqualität spürbarmacht.

Im Zentrum dieser Entwicklung steht ein modernes Verkehrsmanagement, das den Straßenraum nicht durch motorisierten Verkehr dominiert, sondern ihn flexibel, umweltfreundlich und menschzentriert gestaltet.

Es sollte im Slogan auf das Wort „aber“ verzichtet werden. → „Weniger Verkehr – mehr Mobilität“.

Die Aussage sollte für die Gesamtstadt gelten; ggfs. könnte von „Plätzen in Zwickau“ gesprochen werden. Insgesamt sollte stärker zwischen den Räumen „Innenstadt“ und „Gesamtstadt“ differenziert werden.

Diese Aussage wird als zentrale Aufgabe beschrieben, allerdings sei die Dominanz des motorisierten Verkehrs vor allem in der Innenstandt ein Problem für die Aufenthaltsqualität. Dort kämen die Pkw unnötigerweise zu nah an alle Ziele heran, was zu einer geringeren Verweilqualität führt. In allen anderen Bereichen mit weniger Flächendruck wird das Problem weniger stark gesehen.

Die Bedeutung des Begriffs sei unklar; die Bedeutung sollte erläutert werden.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Attraktive und lebenswerte Stadt Zwickau

Durch die gezielte Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Minimierung von Schwerlast- und Lieferverkehren in sensiblen Bereichen entsteht Raum für grüne, lebensfreundliche Stadträume.

Die Förderung des Umweltverbunds – also des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs – eröffnet wertvolle Flächenpotenziale, die für eine hochwertige Stadtgestaltung genutzt werden können.

- Die beiden Aspekte stehen nicht auf einer Ebene und sollten nicht gemeinsam stehen.
- Schwerlastverkehre seien ein großes Problem. Für sie sollte es eine bessere Verkehrssteuerung (Zufahrtswege) geben – verbunden mit einer starken Sanktionierung bei Nicht-Einhaltung. Lieferverkehre gehören hingegen zu einer Stadt wie Zwickau dazu. Hier sollte die verträgliche Abwicklung betrachtet werden (Güterverkehrskonzept inkl. der letzten Meile). Sie seien jedoch nicht als Problem zu betrachten.
- Der Begriff sollte genauer definiert werden.
- Dies sei ein Reizwort. Hier wird eine andere Formulierung empfohlen.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Attraktive und lebenswerte Stadt Zwickau

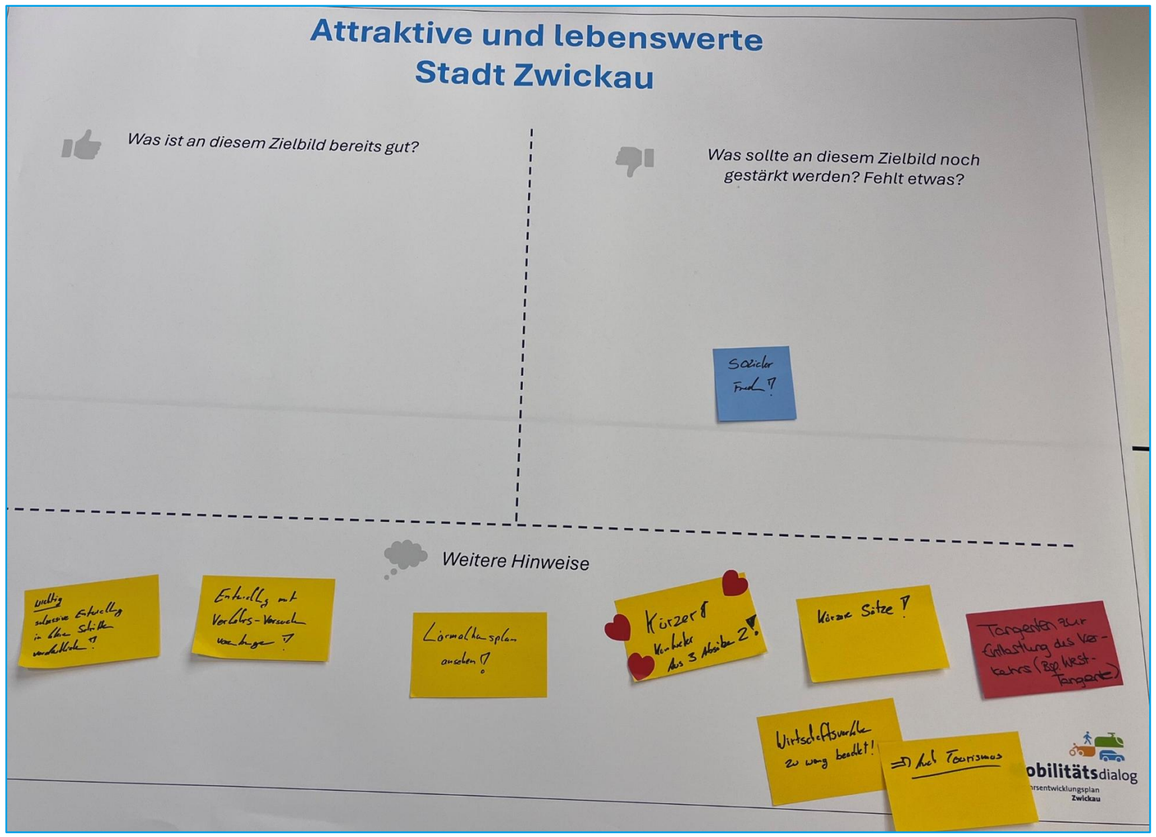
Die Vision ist ein attraktives und aktives urbanes Umfeld, das Mobilität, Aufenthaltsqualität und ökologische Verantwortung miteinander in Einklang bringt.

Eine Stadt, in der Rücksichtnahme, Sicherheit und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums zu zentralen Bestandteilen eines modernen, gesunden und einladenden Stadtbilds werden – und damit zur lebendigen Visitenkarte Zwickaus als Zukunftsstadt.

- Anstatt von „Vision“ sollte besser von „Ziel“ gesprochen werden.
- Dies sei ein Reizwort. Andere Formulierung wird empfohlen.
- Rücksichtnahme ist wichtig, sollte aber konkreter ausformuliert werden.
- Hier besteht Unklarheit darüber, was ein gesundes Stadtbild sein soll.
- Der letzte Satz (unterstrichen) wird als viel zu lang und als zu schwammig formuliert wahrgenommen. Der Begriff der „lebendigen Visitenkarte“ könnte (wenn er verwendet wird) an den Anfang des Zielbildes gestellt werden.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Attraktive und lebenswerte Stadt Zwickau



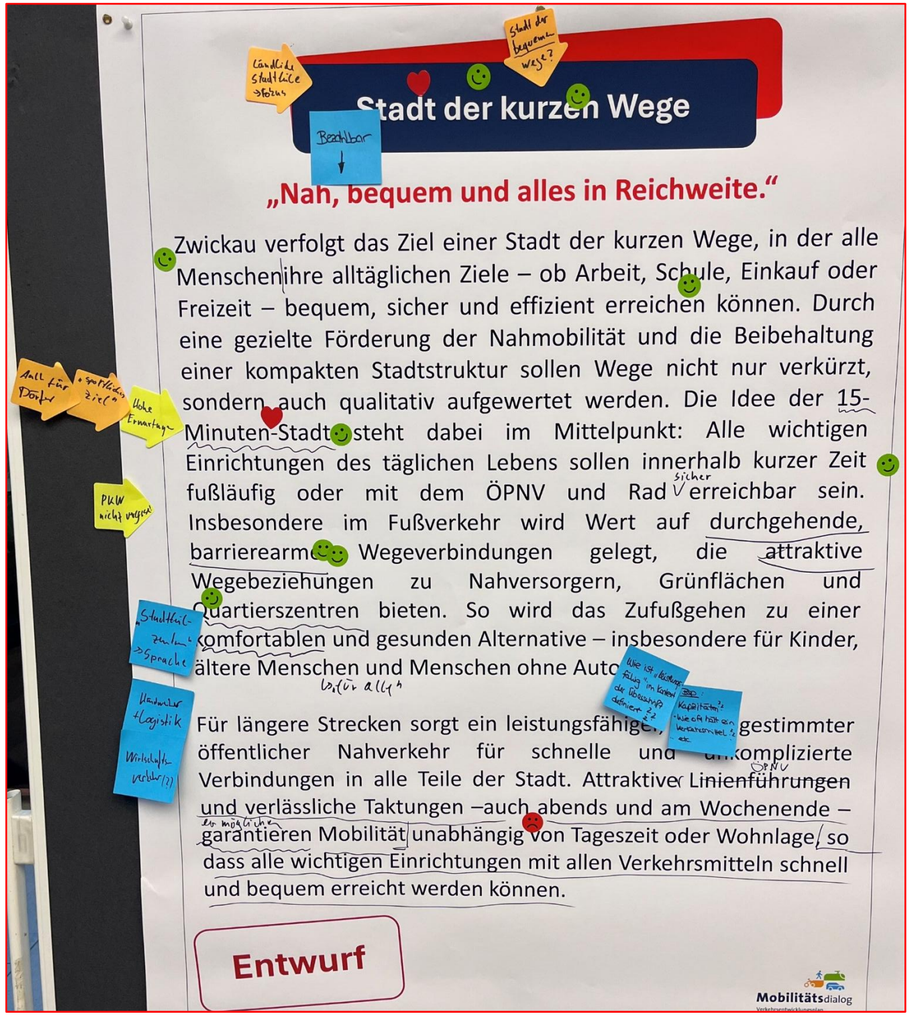
Übergeordnete Hinweise zu dem Zielbild

- Der Text ist zu lang und zu unkonkret. Es sollten kürzere und präzisere Sätze formuliert werden.
- Dieses und die anderen Zielbilder sollten eine sukzessive Entwicklung verdeutlichen. Es kann nicht alles sofort verändert werden, aber es verändert sich Stück für Stück.
- Die Ziele und Inhalte des Lärmaktionsplans sollten (wenn noch nicht geschehen) mit in die Zielbilder einfließen.
- Im Zielbild sollte der „soziale Frieden“ zwischen den Verkehrsteilnehmenden stärker thematisiert werden
- In diesem und den weiteren Zielbildern sind der Wirtschaftsverkehr sowie der Tourismus zu wenig berücksichtigt.
- Hinweis für die spätere Maßnahmenentwicklung:
  - Entwicklungen können mit Verkehrsversuchen erprobt und vorabgebracht werden.
  - Tangenten könnten zur Entlastung des Innenstadtverkehrs beitragen (z.B. „Westtangente“).

Diskussionsgrundlage

…zum Zielbild: Stadt der kurzen Wege

„Nah, bequem und alles in Reichweite.“



Zwickau verfolgt das Ziel einer Stadt der kurzen Wege, in der alle Menschenihre alltäglichen Ziele – ob Arbeit, Schule, Einkauf oder Freizeit – bequem, sicher und effizient erreichen können. Durch eine gezielte Förderung der Nahmobilität und die Beibehaltung einer kompakten Stadtstruktur sollen Wege nicht nur verkürzt, sondern auch qualitativ aufgewertet werden. Die Idee der 15-Minuten-Stadt steht dabei im Mittelpunkt: Alle wichtigen Einrichtungen des täglichen Lebens sollen innerhalb kurzer Zeit fußläufig oder mit dem ÖPNV und Rad erreichbar sein. Insbesondere im Fußverkehr wird Wert auf durchgehende, barrierearme Wegeverbindungen gelegt, die attraktive Wegebeziehungen zu Nahversorgern, Grünflächen und Quartierszentren bieten. So wird das Zufußgehen zu einer komfortablen und gesunden Alternative – insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen ohne Auto.

Für längere Strecken sorgt ein leistungsfähiger, gut abgestimmter öffentlicher Nahverkehr für schnelle und unkomplizierte Verbindungen in alle Teile der Stadt. Attraktive Linienführungen und verlässliche Taktungen –auch abends und am Wochenende – garantieren Mobilität unabhängig von Tageszeit oder Wohnlage, so dass alle wichtigen Einrichtungen mit allen Verkehrsmitteln schnell und bequem erreicht werden können.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Stadt der kurzen Wege

„Nah, bequem und alles in Reichweite.“

Zwickau verfolgt das Ziel einer Stadt der kurzen Wege, in der alle Menschenihre alltäglichen Ziele – ob Arbeit, Schule, Einkauf oder Freizeit – bequem, sicher und effizient erreichen können. Durch eine gezielte Förderung der Nahmobilität und die Beibehaltung einer kompakten Stadtstruktur sollen Wege nicht nur verkürzt, sondern auch qualitativ aufgewertet werden.

Im Untertitel wurde von mehreren Gruppen der Wunsch nach "Bezahlbarkeit" geäußert. Das gehört thematisch nicht direkt zu diesem Zielbild, ist aber sicher eine Randnotiz, die anderweitig hervorgehoben werden sollte.

Diese und ähnliche Differenzierungen wurde an vielen Stellen im Text gelobt. Insgesamt wurde der Text gruppenübergreifend überaus positiv aufgenommen.

Allgemein: Vermisst wurde vereinzelt die Differenzierung von städtischem und ländlichem Raum. Der Text wurde dabei eher als ein Zielbild für die Kernstadt aufgefasst, in dem die Bedürfnisse der ländlichen Ortschaften in der Formulierung noch zu wenig berücksichtigt werden – obwohl gerade hier kurze Wege und gute Anbindungen von zentraler Bedeutung seien und der MIV oft alternativlos wäre.

Darüber hinaus wurde von den meisten Gruppen angemerkt, dass Zwickau in Bezug auf die Innenstadt bereits eine Stadt der kurzen Wege sei. Die Erreichbarkeit wichtiger alltäglicher Ziele wurde gelobt.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Stadt der kurzen Wege

Die Idee der 15-Minuten-Stadt steht dabei im Mittelpunkt: Alle wichtigen Einrichtungen des täglichen Lebens sollen innerhalb kurzer Zeit fußläufig oder mit dem ÖPNV und Rad erreichbar sein. Insbesondere im Fußverkehr wird Wert auf durchgehende, barrierearme Wegeverbindungen gelegt, die attraktive Wegebeziehungen zu Nahversorgern, Grünflächen und Quartierszentren bieten. So wird das Zufußgehen zu einer komfortablen und gesunden Alternative – insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen ohne Auto.

Der Begriff, über den gruppenübergreifend am meisten gesprochen und diskutiert wurde. Die Kommentare waren dabei überwiegend zustimmend, wobei vor allem die konkrete Idee bzw. die Greifbarkeit des Konzepts positiv bewertet wurde. Die meisten Teilnehmenden haben sich für den Erhalt der Formulierung ausgesprochen.

Mögliche Herausforderungen liegen aus Sicht einiger Teilnehmenden in zu großen Erwartungen seitens der Bevölkerung, die nur schwer zu erfüllen wären. Die 15-Minuten-Stadt sei schlicht zu ambitioniert – besonders je ländlicher das Gebiet wird. Darüber hinaus wurde das Konzept eher als ein Ziel für die Kernstadt gelesen, das für die ländlichen Ortschaften in den Augen einiger weniger Teilnehmenden eher eine untergeordnete Rolle spielt.
Unklar war vereinzelt der Bezugsrahmen: Bezieht sich das Konzept auf die ganze Stadt oder auf Quartiere?

Ergänzung: "sicher" erreichbar sein.

Sprachlich etwas zu kryptisch: Was heißt das?

"Stadtteilzentren"

eher weglassen

Hier wurde die Frage angemerkt, ob man den Fokus sprachlich besser auf "Alle" legen sollte – auch um das Auto nicht auszuklammern.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Stadt der kurzen Wege

Für längere Strecken sorgt ein leistungsfähiger, gut abgestimmter öffentlicher Nahverkehr für schnelle und unkomplizierte Verbindungen in alle Teile der Stadt. Attraktive Linienführungen und verlässliche Taktungen –auch abends und am Wochenende – garantieren Mobilität unabhängig von Tageszeit oder Wohnlage, so dass alle wichtigen Einrichtungen mit allen Verkehrsmitteln schnell und bequem erreicht werden können.

Der Begriff wurde als zu schwammig markiert.

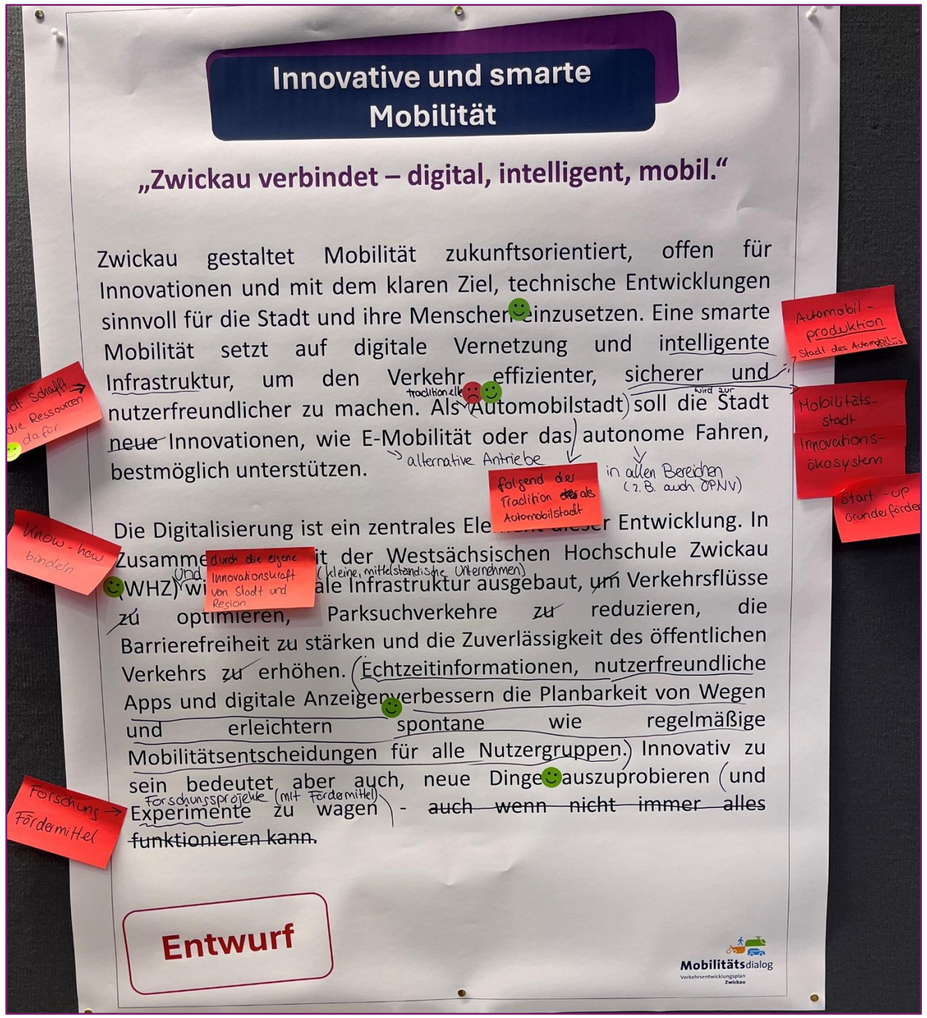
Der ganze Absatz gebe dem Leitbild einen zu starken ÖPNV-Fokus. Neben einzelnen Adjektiven („garantieren“ durch „ermöglichen“ ersetzen) wurde auch die Frage aufgeworfen, ob dieser Teil gänzlich gestrichen werden sollte.

Diskussionsgrundlage

…zum Zielbild: Innovative und Smarte Mobilität

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

„Zwickau verbindet – digital, intelligent, mobil.“



Zwickau gestaltet Mobilität zukunftsorientiert, offen für Innovationen und mit dem klaren Ziel, technische Entwicklungen sinnvoll für die Stadt und ihre Menschen einzusetzen. Eine smarte Mobilität setzt auf digitale Vernetzung und intelligente Infrastruktur, um den Verkehr effizienter, sicherer und nutzerfreundlicher zu machen. Als Automobilstadt soll die Stadt neue Innovationen, wie E-Mobilität oder das autonome Fahren, bestmöglich unterstützen.

Die Digitalisierung ist ein zentrales Element dieser Entwicklung. In Zusammenarbeit mit der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) wird die digitale Infrastruktur ausgebaut, um Verkehrsflüsse zu optimieren, Parksuchverkehre zu reduzieren, die Barrierefreiheit zu stärken und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Echtzeitinformationen, nutzerfreundliche Apps und digitale Anzeigenverbessern die Planbarkeit von Wegen und erleichtern spontane wie regelmäßige Mobilitätsentscheidungen für alle Nutzergruppen. Innovativ zu sein bedeutet aber auch, neue Dinge auszuprobieren und Experimente zu wagen - auch wenn nicht immer alles funktionieren kann.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Innovative und Smarte Mobilität

Zwickau gestaltet Mobilität zukunftsorientiert, offen für Innovationen und mit dem klaren Ziel, technische Entwicklungen sinnvoll für die Stadt und ihre Menschen einzusetzen. Eine smarte Mobilität setzt auf digitale Vernetzung und intelligente Infrastruktur, um den Verkehr effizienter, sicherer und nutzerfreundlicher zu machen. Als Automobilstadt soll die Stadt neue Innovationen, wie E-Mobilität oder das autonome Fahren, bestmöglich unterstützen.

Bezüglich intelligenter Infrastruktur soll verankert werden, dass die Stadt Zwickau entsprechende Ressourcen dafür schafft.

Der Begriff "Automobilstadt" wurde stark diskutiert und soll differenzierter formuliert werden. Hier gab es unterschiedliche Sichtweisen. Während einige Gruppen die traditionelle Identifikation mit der Automobilindustrie betonen möchten, wünschen andere eine stärkere Öffnung hin zu neuen Mobilitätsformen. In diesem Zusammenhang wurden verschiedene Änderungsvorschläge eingebracht – darunter Formulierungen wie „traditionelle Automobilstadt/folgend der Tradition als Automobilstadt", „Stadt des Automobilbaus/-produktion" oder eine Kombination wie „Automobilstadt wird zur Mobilitätsstadt". Teilweise wurde auch vorgeschlagen, Begriffe wie "Innovationsökosystem" zu integrieren, um den Wandel und die Zukunftsorientierung der Stadt stärker hervorzuheben. Trotz unterschiedlicher Vorschläge tendiert die Meinung zu einer ausgewogeneren Formulierung, die sowohl Tradition als auch dem Innovationsanspruch Rechnung trägt.

Der Text soll erweitert werden, um ein breiteres Spektrum zukunftsorientierter Technologien abzudecken. Statt ausschließlich „E-Mobilität" sollen weitere „alternative Antriebe" berücksichtigt werden. Zudem soll der Bezug zum autonomen Fahren präzisiert werden, indem dessen Anwendung in „allen Bereichen der Mobilität (z. B. auch im ÖPNV)" betont wird.
Darüber hinaus soll "neue" bei "neue Innovationen" gestrichen werden, da Innovationen per Definition immer neu sind.

Ergebnisse

…zum Zielbild: Innovative und Smarte Mobilität

Die Digitalisierung ist ein zentrales Element dieser Entwicklung. In Zusammenarbeit mit der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) wird die digitale Infrastruktur ausgebaut, um Verkehrsflüsse zu optimieren, Parksuchverkehre zu reduzieren, die Barrierefreiheit zu stärken und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Echtzeitinformationen, nutzerfreundliche Apps und digitale Anzeigenverbessern die Planbarkeit von Wegen und erleichtern spontane wie regelmäßige Mobilitätsentscheidungen für alle Nutzergruppen. Innovativ zu sein bedeutet aber auch, neue Dinge auszuprobieren und Experimente zu wagen - auch wenn nicht immer alles funktionieren kann.

Die ursprüngliche Formulierung, die ausschließlich die Zusammenarbeit mit der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) betont, soll erweitert werden. Es soll die Beteiligung kleiner und mittelständischer Unternehmen bzw. die "eigene Innovationskraft von Stadt und Region" hervorgehoben werden. Ein anderer Vorschlag umfasste die "Bündelung von Know-how".

Der Satzbau soll überarbeitet werden, indem die bisherige Formulierung "um... zu optimieren" durch "optimiert" geändert wird. Gleiches gilt für alle Verben in diesem Satz.

Eine Gruppe möchte diesen Satz komplett streichen. Gleichzeitig fehlen anderen Gruppen Stichworte wie die "Verbindung verschiedener Verkehrsmittel", "einfache anwenderfreundliche Systeme" oder "smarte Ampelschaltungen".

Der Begriff "Experimente" soll durch "Forschungsprojekte (mit Fördermitteln)" ersetzt werden, um einen wissenschaftlichen Bezug herzustellen. Zudem soll der Zusatz "auch wenn nicht immer alles funktionieren kann" gestrichen werden, um die Aussage zielgerichteter und zuversichtlicher zu formulieren.

Weiterführende Infos

Weiterführende Links…

Hintergrundinfos
- VEP 2040: Verkehrsentwicklungsplan 2040 - Stadt Zwickau

Beteiligte Fachbüros
- Büro StadtVerkehr: büro stadtVerkehr
- DialogWerke: DialogWerke

Evaluation
- Feedback zum ersten Forum: Nachbefragung

Bitte nehmen Sie teil!

Die nächste Mobilitätswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger findet am 24.06. um 17:00 im Ubineum statt.

Die nächste Mobilitätswerkstatt für Fachakteure findet am 25.06. um 09:00 im Ubineum statt.

Das nächste Mobilitätsforum findet am 18.09. im Rathaus statt.

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Mobilitätswerkstatt II für Bürgerinnen & Bürger

Dokumentation der zweiten Sitzung am 24.06.2025



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Werkstatt für Bürgerinnen & Bürger

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau…

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist ein strategischer Plan, der zukünftig als Grundlage einer nachhaltigen städtischen Mobilitätsentwicklung in Zwickau dienen soll und alle Belange, die mit dem Verkehr zu tun haben, berücksichtigt. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der VEP zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu erfüllen und damit die Lebensqualität in Zwickau zu verbessern. Er stellt das langfristige gesamtstädtische Konzept der Verkehrsplanung aller Verkehrsarten dar und wird in verschiedenen Fachämtern der Stadt verankert sein.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Mitte 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der Zwickauer Mobilitätsdialog.

Die Mobilitätswerkstätten für Bürgerinnen und Bürger als Teil des Mobilitätsdialogs…

Der **Mobilitätsdialog** ist eine Plattform für einen konstruktiven Meinungsaustausch und die Teilhabe an der Entwicklung des VEP 2040. Der Mobilitätsdialog besteht aus zwei Formaten: den Mobilitätswerkstätten und den Mobilitätsforen.

Die **Mobilitätswerkstätten** werden parallel für Bürgerinnen und Bürger sowie für Fachakteure aus Zwickau durchgeführt und finden jeweils vier Mal im Gesamtprozess statt. In den Werkstätten werden Problemlagen analysiert, Zukunftsvisionen entworfen und mögliche Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Zwickau diskutiert. Die Teilnehmenden der Mobilitätswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger hat dabei vor allem die Aufgabe die Perspektive des Alltags in den Planungsprozess des VEP 2040 einzubringen.

Auch die Mobilitätsforen finden vier Mal im Gesamtprozess – jeweils einige Wochen nach den Werkstätten – statt. Dort kommen die beiden Gruppen der Mobilitätswerkstätten zusammen und treffen auf Vertreter der Stadtratsfraktionen und der Verwaltung. In den Mobilitätsforen werden die in der Mobilitätswerkstatt diskutierten und anschließend weiterentwickelten Themen erneut aufgegriffen und konkretisiert. Zudem werden neue Aspekte diskutiert.

Die Mobilitätswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger tagte am 24.06.2025 zum zweiten Mal. Die Ergebnisse der Diskussion sind im Folgenden festgehalten*.

*Die Ergebnisse sind für die Darstellung zusammengefasst worden.

Impressionen







Zielbilder



Zielbilder



Die Zielbilder zeigen auf, welche Entwicklungen mit dem VEP 2040 angestrebt werden. Im Rahmen des letzten Mobilitätsforums stellte das begleitende Fachplanungsbüro einen Vorschlag für fünf Zielbilder für den Zwickauer Verkehrsentwicklungsplan vor. Die Teilnehmenden des Forums diskutierten diese Entwürfe und brachten verschiedene Änderungsvorschläge ein.
Auf Grundlage der Rückmeldungen aus dem Forum hat das Fachplanungsteam die Zielbilder überarbeitet. Die überarbeiteten Fassungen wurden dann in der zweiten Mobilitätswerkstatt vorgestellt und erneut zur Prüfung durch die Teilnehmenden vorgelegt.

Nachfolgend sind die ursprünglichen Versionen (vor dem Forum) sowie die überarbeiteten Versionen der Zielbilder (nach dem Forum) gegenübergestellt. Die überarbeiteten Versionen der Zielbilder waren Gegenstand der ersten Arbeitsphase in der zweiten Werkstatt.

Zielbilder

Attraktive und lebenswerte Stadt

Ausgangsversion	Überarbeitete Version
„Weniger Verkehr, aber mehr Mobilität.“ Zwickau soll sich weiter zu einem lebens- und liebenswerten Wohn-,Arbeits- und Aufenthaltsort entwickeln – mit einer Innenstadt, die zum Verweilen einlädt, Begegnung fördert und Aufenthaltsqualität spürbarmacht. Im Zentrum dieser Entwicklung steht ein modernes Verkehrsmanagement, das den Straßenraum nicht durch motorisierten Verkehr dominiert, sondern ihn flexibel, umweltfreundlich und menschzentriert gestaltet. Durch die gezielte Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Minimierung von Schwerlast- und Lieferverkehren in sensiblen Bereichen entsteht Raum für grüne, lebensfreundliche Stadträume. Die Förderung des Umweltverbunds – also des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs – eröffnet wertvolle Flächenpotenziale, die für eine hochwertige Stadtgestaltunggenutzt werden können. Die Vision ist ein attraktives und aktives urbanes Umfeld, das Mobilität, Aufenthaltsqualität und ökologische Verantwortung miteinander in Einklang bringt. Eine Stadt, in der Rücksichtnahme, Sicherheit und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums zu zentralen Bestandteilen eines modernen, gesunden und einladenden Stadtbilds werden – und damit zur lebendigen Visitenkarte Zwickaus als Zukunftsstadt.	**Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert – dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld wesentlich bei.** Die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Straßen soll spürbar erhöht werden – eine ansprechende Gestaltung stellt eine gute Orientierung sicher und lädt zum Verweilen ein. Kurze Wege in Zwickau sollen attraktiver werden – gut ausgebaute Geh- und Radwege stärken die Nahmobilität in den Stadtteilen und der Innenstadt. Verkehrsbelastungen wie Lärm und Schadstoffe sollen reduziert werden – eine bessere Verkehrslenkung, technologischer Fortschritt und Entlastungen von Wohn- und Geschäftsbereichen tragen dazu wesentlich bei.

Zielbilder

Mobilität für alle

Ausgangsversion	Überarbeitete Version
„Alle Zwickauer können sich barrierefrei und sicher fortbewegen.“	**Die Mobilität in Zwickau trägt zur gesellschaftlichen Teilhabe bei. Sie ist sicher, barrierefrei und bezahlbar.**
Zwickau steht für eine Mobilität, die niemanden ausschließt. Ziel ist es, Straßen und Wege so zu gestalten, dass alle Menschen – unabhängig von Alter, Einkommen oder körperlichen Voraussetzungen – sicher und selbstbestimmt unterwegs sein können. In den zentralen, dicht besiedelten Stadtteilen mit vielfältigem Versorgungs-, Freizeit und Bildungsangebot wird deshalb besonderer Wert auf barrierefreie und gut erreichbare Mobilitätsangebote gelegt. Vor allem dort, wo der öffentliche Nahverkehr gutausgebaut ist, soll Barrierefreiheit gezielt umgesetzt werden. Der Schutz vulnerabler Gruppen – insbesondere älterer Menschen, Kinder, mobilitätseingeschränkter Personen sowie schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer – hat höchste Priorität. Straßenräume sollen so gestaltet werden, dass sie Konflikte minimieren und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Wer mit dem Pkw unterwegs ist, profitiert bereits von Komfort und Schnelligkeit – kleinere Umwege oder Reisezeitverlängerungen sind hier zumutbar, wenn sie der Sicherheit anderer dienen.	Alle Menschen sollen sich in Zwickau gut und sicher fortbewegen können – unabhängig von ihrem Alter, ihrem Einkommen oder möglichen Mobilitätseinschränkungen. Die Wege sollen dazu möglichst kurz und direkt sein. Die Verkehrsanlagen und Mobilitätsangebote werden sukzessive barrierefrei ausgebaut. Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit werden durch gut geführte Verkehrswege und konfliktarme Knotenpunkte gestärkt.

Zielbilder

Stärkung einer effizienten Mobilität

Ausgangsversion	Überarbeitete Version
„Zwickau kommt sauber und zuverlässig ans Ziel.“ Eine effiziente Mobilität bedeutet, dass alle Zwickauer – unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel – sicher, komfortabel und schadstoffarm an ihr Ziel gelangen. Im motorisierten Individualverkehr (MIV) steht dabei die Sicherung der heutigen Erreichbarkeit insbesondere für die dezentraleren Stadtteile und das regionale Umland im Vordergrund, wo das ÖPNV-Angebot bisher keine konkurrenzfähige Alternative darstellt. Als Oberzentrum bleibt Zwickau auf eine funktionierende, aber auch umweltverträgliche Mobilität angewiesen. Gleichzeitig sollen Parksuchverkehre und Durchgangsverkehre in sensiblen Stadtbereichen minimiert oder gar vermieden werden, um die städtische Lebensqualität zu erhöhen und Konflikte im Verkehr zu reduzieren. Weiterhin trägt die Stadt aktiv zur Reduktion von Lärm und Schadstoffen bei und fördert gleichzeitig eine saubere, gesunde und zukunftsfähige Mobilitätskultur für alle.	**Die Mobilität in Zwickau ist so gestaltet, dass alle Ziele effizient, d.h. mit möglichst geringem Aufwand, und zuverlässig erreichbar sind.** Alle Stadtteile und wichtige Ziele im Stadtgebiet sind mit allen Verkehrsmitteln gut und zu jeder Zeit erreichbar. Die Mobilitätsinfrastruktur und alle Verkehrsmittel sind verlässlich und bringen alle zuverlässig ans Ziel. Die Mobilität wird effizient mit möglichst geringem Aufwand und mit geringstmöglichen Umweltbelastungen durchgeführt.

Zielbilder

Stärkung einer effizienten Mobilität

Ausgangsversion	Überarbeitete Version
„Zwickau verbindet – digital, intelligent, mobil.“ Zwickau gestaltet Mobilität zukunftsorientiert, offen für Innovationen und mit dem klaren Ziel, technische Entwicklungen sinnvoll für die Stadt und ihre Menschen einzusetzen. Eine smarte Mobilität setzt auf digitale Vernetzung und intelligente Infrastruktur, um den Verkehr effizienter, sicherer und nutzerfreundlicher zu machen. Als Automobilstadt soll die Stadt neue Innovationen, wie E-Mobilität oder das autonome Fahren, bestmöglich unterstützen. Die Digitalisierung ist ein zentrales Element dieser Entwicklung. In Zusammenarbeit mit der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) wird die digitale Infrastruktur ausgebaut, um Verkehrsflüsse zu optimieren, Parksuchverkehre zu reduzieren, die Barrierefreiheit zu stärken und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Echtzeitinformationen, nutzerfreundliche Apps und digitale Anzeigenverbessern die Planbarkeit von Wegen und erleichtern spontane wie regelmäßige Mobilitätsentscheidungen für alle Nutzergruppen. Innovativ zu sein bedeutet aber auch, neue Dinge auszuprobieren und Experimente zu wagen - auch wenn nicht immer alles funktionieren kann.	**Die Mobilitätsangebote in Zwickau sind innovativ, digital und gut miteinander vernetzt.** Stadt, Wirtschaft und Forschung entwickeln gemeinsam neue Lösungen für die Mobilität – transparent, praxisnah und zukunftsorientiert. Digitale Anwendungen und intelligente Systeme sollen Planung und Nutzung der Verkehrsmittel erleichtern. Digitale Echtzeit-Informationen steigern Vertrauen, Bezahlbarkeit und Zuverlässigkeit der Verkehrsangebote.

Zielbilder

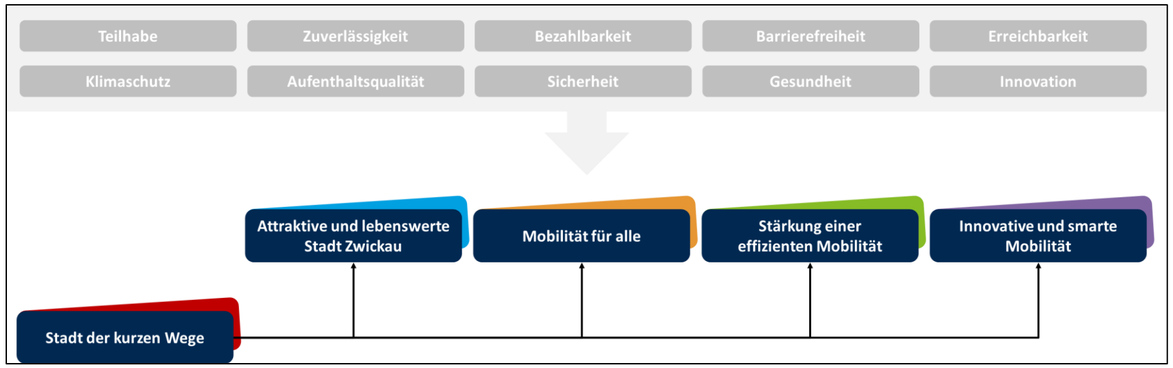
Stadt der kurzen Wege

„Nah, bequem und alles in Reichweite.“

Zwickau verfolgt das Ziel einer Stadt der kurzen Wege, in der alle Menschenihre alltäglichen Ziele – ob Arbeit, Schule, Einkauf oder Freizeit – bequem, sicher und effizient erreichen können. Durch eine gezielte Förderung der Nahmobilität und die Beibehaltung einer kompakten Stadtstruktur sollen Wege nicht nur verkürzt, sondern auch qualitativ aufgewertet werden. Die Idee der 15-Minuten-Stadt steht dabei im Mittelpunkt: Alle wichtigen Einrichtungen des täglichen Lebens sollen innerhalb kurzer Zeit fußläufig oder mit dem ÖPNV und Rad erreichbar sein. Insbesondere im Fußverkehr wird Wert auf durchgehende, barrierearme Wegeverbindungen gelegt, die attraktive Wegebeziehungen zu Nahversorgern, Grünflächen und Quartierszentren bieten. So wird das Zufußgehen zu einer komfortablen und gesunden Alternative – insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen ohne Auto.

Für längere Strecken sorgt ein leistungsfähiger, gut abgestimmter öffentlicher Nahverkehr für schnelle und unkomplizierte Verbindungen in alle Teile der Stadt. Attraktive Linienführungen und verlässliche Taktungen –auch abends und am Wochenende – garantieren Mobilität unabhängig von Tageszeit oder Wohnlage, so dass alle wichtigen Einrichtungen mit allen Verkehrsmitteln schnell und bequem erreicht werden können.

Auf Basis der Ergebnisse des Forums ist das Zielbild „Stadt der kurzen Wege“ aufgelöst und in die anderen Zielbilder integriert worden. Es gibt daher keine überarbeitete Version dieses Zielbildes.



Wandelgang

...zu den Zielbildern



Kleingruppenarbeit

Im ersten Teil der Werkstatt hatten die Teilnehmenden die Aufgabe, die im Forum überarbeiteten **Zielbilder** aus der eigenen Sicht sowie aus Sicht verschiedener Personas mit verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen zu prüfen.

Im Folgenden werden zunächst die verwendeten **Personas** vorgestellt. Anschließend sind die Ergebnisse der Arbeitsphase dargestellt.



Personas

Anja Plötz (42 J.)

Eckdaten:

- Wohnt in Schlunzig.
- Ist Erzieherin in Teilzeit in einer Kita in Crossen.
- Hat zwei Kinder im Alter von 7 und 10 Jahren.
- Die Kinder gehen im Zentrum zur Schule.

Mobilitätsverhalten:

- Hat ein Familienauto, das sie täglich nutzt, um zur Arbeit zu kommen oder die Kinder zur Schule zu bringen.

Mobilitätsbedürfnisse /-wünsche :

- Gute Anbindung in unterschiedliche Stadtteile Zwickaus.



Personas

Jasmin Köhler (27 J.)

Eckdaten:

- Wohnt in Mitte Süd.
- Arbeitet als Marketing-Fachkraft.
- Nach der Arbeit und am Wochenende geht sie gerne zu Konzerten in der Stadthalle oder schaut sich einen Film im Filmpalast an.

Mobilitätsverhalten:

- Nutzt vor allem den ÖPNV und das Fahrrad oder geht zu Fuß.

Mobilitätsbedürfnisse /-wünsche :

- Gute Radinfrastruktur.
- Spätverbindungen im ÖPNV, besonders an Wochenenden.



Personas

Heiko Strauss (61 J.)

Eckdaten:
- Wohnt in Marienthal.
- Arbeitet als Bauleiter.
- Ist FSV-Fan und geht regelmäßig zum Fußball in die GGZ Arena.

Mobilitätsverhalten:
- Hat zwei Autos in seinem Haushalt und nutzt das Auto für fast alles.
- Sehr kurze Strecken geht er auch zu Fuß.

Mobilitätsbedürfnisse/-wünsche:
- Gute Anbindung mit dem Auto.
- Viele Parkplätze, insbesondere in der Innenstadt.



Personas

Maik Bechtel (47 J.)

Eckdaten:

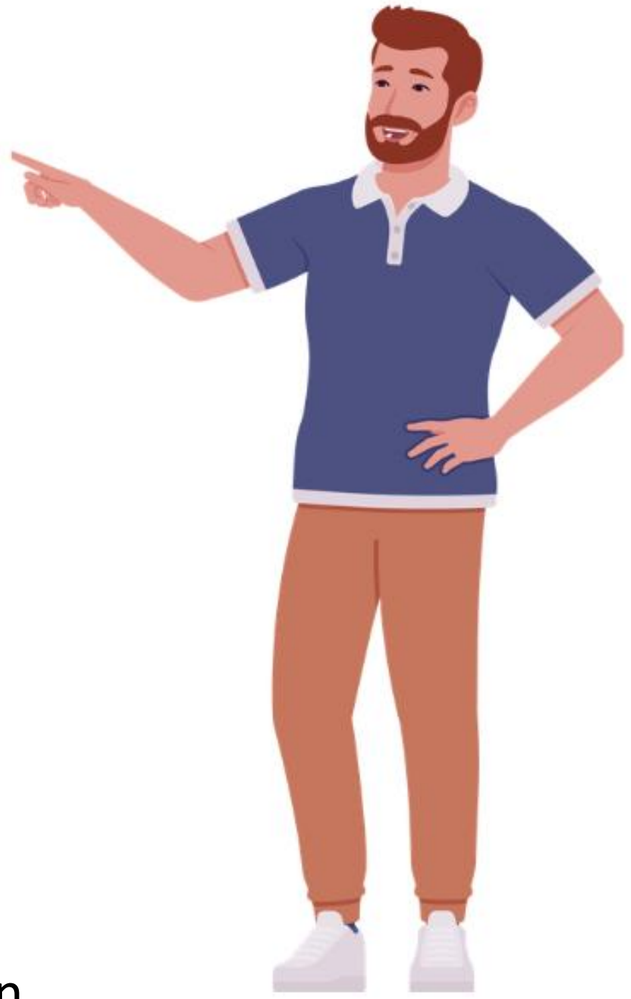
- Wohnt im Vogtlandkreis.
- Arbeitet im VW-Werk im Schichtdienst.
- Am Wochenende macht er gerne Ausflüge in die Natur mit seiner Familie.

Mobilitätsverhalten:

- Pendelt täglich mit dem Auto zur Arbeit.
- Nutzt gelegentlich den Zug, wenn Verbindungen und Schichtzeiten es erlauben.

Mobilitätsbedürfnisse/-wünsche:

- Zuverlässige ÖPNV-Anbindung auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten.
- Günstige P+R-Möglichkeiten am Stadtrand oder an Bahnhöfen.



Personas

Leon Jablonski (9 J.)

Eckdaten:

- Wohnt mit seinen Eltern in Neuplanitz.
- Geht in die dritte Klasse der Adam-Ries-Grundschule in Neuplanitz.
- In seiner Freizeit trifft er sich mit Freunden, geht zum Sport und ist auf Spielplätzen.

Mobilitätsverhalten:

- Seine Eltern fahren ihn oft mit dem Auto zu seinen Zielen.
- Gemeinsam mit seinen Eltern fährt er auch manchmal Fahrrad.

Mobilitätsbedürfnisse/-wünsche:

- Sichere und kurze Wege, auf denen er sich eigenständig bewegen kann.



Personas

Renate Rosental (76 J.)

Eckdaten:
- Wohnt in Eckersbach.
- Ist Rentnerin und hat früher als Bibliothekarin gearbeitet.
- Ist bereits seit 25 Jahren Rollstuhlfahrerin.

Mobilitätsverhalten:
- Hat einen Elektro-Rollstuhl mit dem sie kürzere Wege zurücklegt.
- Für alle anderen Wege nutzt sie den ÖPNV.

Mobilitätsbedürfnisse/-wünsche:
- Barrierefreie Wege und Haltestellen.
- Ausreichend Platz in Bussen und Bahnen.
- Bezahlbare ÖPNV-Tickets.



Ergebnisse

Attraktive und lebenswerte Stadt

Was ist an diesem Zielbild bereits gut?

- Aufenthaltsqualität wichtige Facette für Radverkehr & Fußverkehr (ergänzend zur Sicherheit)
- Leon (Persona) braucht sichere Radwege getrennt von der Straße
- Sicherstellung der Orientierung (Ausschilderung , hilfreiche Markierungen)

Könnte an diesem Zielbild noch etwas verändert werden?

- Geh-, und Radwege sollten nicht als Einheit betrachtet und genannt werden
- Im ersten Absatz: Gestaltung und Orientierung?
- Gut ausgebautes Hinweisschildsystem
- Orientierung (Ausschilderungen sind notwendig sowohl für Radverkehr als auch für Mobilitätseingeschränkte)
- Zum zweiten Absatz: Jeder oder alle Wege…

Ergebnisse

Mobilität für alle

Was ist an diesem Zielbild bereits gut?

- Bezahlbarkeit
- Alles abgedeckt
- Zusammenfassung
- Barrierefreie Verkehrsanalagen (Auslösen von Ampeln mit Fahrrad)
- Sehr wichtiges Zielbild!

Könnte an diesem Zielbild noch etwas verändert werden?

- Verknüpfung von versch. Verkehrswegen (z.B. auf dem Rad: Wie komme ich von der Straße in den Park?)
- Schnittpunkte zwischen Verkehrsträger
- Möglichst streichen, kurz und direkt
- Klare Zielvorgaben im Ausbau

Ergebnisse

Innovative und smarte Mobilität

Was ist an diesem Zielbild bereits gut?

- Kurz
- Losgelöst vom Verkehrsmittel
- Bezahlbarkeit
- Intelligentes (P&R) Verkehrssystem -> per App sehen, wo Parkplätze frei sind + Parkschein online lösen (insb. für Persona Anja)
- Einfache Nutzbarkeit des ÖPNVs für Kinder (insb. für Persona Anja)

Könnte an diesem Zielbild noch etwas verändert werden?

- Gesellschaft ergänzen
- Letzter Satz: Warum machen die Echtzeit-Infos das Fahren bezahlbarer? -> ergibt keinen Sinn oder werden Bahntickets teurer bei höherer Auslastung?
- Bezahlbarkeit passt nicht
- Einbeziehung der Bürger explizit nennen
- Neue Lösungen mit Ausstrahlungen über Zwickau hinaus
- Echtzeit-Informationen -> nicht nur Ab- & Anfahrtszeiten sondern auch Infos über Barrierefreiheit und Auslastung

Ergebnisse

Stärkung einer effizienten Mobilität

Was ist an diesem Zielbild bereits gut?

- Sehr generell
- Alle Verkehrsmittel sind einbezogen
- 1. Absatz gut: Zu jeder Zeit erreichbar
- Alle einbezogen

Könnte an diesem Zielbild noch etwas verändert werden?

- Stadt der kurzen Wege war besser
- Bahnhofsanbindung (auch zu späten Zeiten) fehlt noch (nicht in den Personaprofilen vorhanden)
- Formulierung: „Aufwand“ -> Für wen? Den Nutzer o. den Bereitsteller? -> sollte Nutzerorientierter formuliert werden;
  Wie sieht möglichst geringer Aufwand aus? Was beinhaltet das?
- 24/7?
- Aktuelle Formulierung berücksichtigt Anbindung innerhalb Zwickaus. Was ist mit den Anbindungen nach außen/ in umliegende Kommunen?
- Für Heiko und Maik (Personas) müssen Anreize geschaffen werden, ihr Auto zuhause zu lassen
- Sicherheitsfaktor fehlt; „Zuverlässig und sicher“ (insb. für Leon)

Kleingruppen-arbeit

...zu den Indikatoren



Kleingruppenarbeit

Grundlage der zweiten Arbeitsphase waren die **Teilziele der einzelnen Zielbilder**. Die Fachplanung hat diese aus den erarbeiteten Zielbildern abgeleitet.

Die Kleingruppen hatten die Aufgabe, die Teilziele gegebenenfalls zu ergänzen und, wenn als sinnvoll erachtet, zu priorisieren.

Außerdem sollten sie **Indikatoren** für die Teilziele erarbeiten, also die Frage diskutiert, woran festgemacht werden kann, dass die Teilziele erreicht worden sind.



Ergebnisse

Mobilität für alle

Prio.	Teilziel	Indikatoren
1; 2	Gesellschaftliche Teilhabe	• Anteil der Schüler mit ÖPNV-Ticket • Anteil, der Schüler, die in Zwickau wohnen und dort zur Schule gehen • Verkehrsteilnehmeraufkommen insgesamt und bestimmter Gruppen (Schüler, Mobilitätseingeschränkte Personen, Senioren, Migranten) • Anzahl, Streuung und Nutzungsdaten von (Car-)Sharing-Stationen • ÖPNV-Ticketpreise • Ticketoptionen für sozioökonomisch-schwache Gruppen • Vielfalt der Sprachen auf ÖPNV-Anzeigetafeln (auch nicht textbasierte Darstellung)
3; 2	Ausbau der Barrierefreiheit	• Anzahl der barrierefreien ÖPNV-Haltestellen (ebenerdige Einstiegsmöglichkeiten, Vorlesefunktion) • Anteil der Verkehrsteilnehmer mit Mobilitätseinschränkung • Kilometeranzahl der regelkonform sanierten Wege • Anteil der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Personen mit Mobilitätseinschränkung • Anzahl der Leitsysteme • Höhe der eingeworbenen Mittel für Barrierefreiheitsmaßnahmen
2; 1	Verbesserung der Verkehrssicherheit	• Verkehrsunfallzahlen, Anzahl der Verkehrstoten (Rückgang) • Anzahl der (intelligenten) Beleuchtungsanalagen • Kilometeranzahl der sanierten Radwege, Fußwege und Straßen • Verbesserung der Platzierung im ADFC-Fahrradtest • Fahrraddiebstahlzahlen • Anzahl der individuellen Querungsmöglichkeiten • Prüfung der subjektiv wahrgenommenen Sicherheit (durch Umfragen)

Die unterschiedlichen Kleingruppen haben sich nicht auf eine einheitliche Priorisierung geeinigt. Während einige Gruppen Priorisierungen (siehe rechts) vorgenommen haben, haben viele Teilnehmende argumentiert, dass Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit Voraussetzungen für die gesellschaftliche Teilhabe sind. Gesellschaftliche Teilhabe sei somit eher ein Sammelthema.

(Bei diesem Zielbild wurde kein Teilziel ergänzt)

Ergebnisse

Attraktive und lebenswerte Stadt

Prio.	Teilziel	Indikatoren
1	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	• Bündelung Kfz auf Hauptrouten, Menge Durchfahrtsverkehr • Zuzugsstadt statt Wegzugsstadt • Belebte öffentliche Räume • Menge und Vielfalt Kulturangebot in der Stadt • (Empfundene) Sauberkeit • Anzahl Unfall-Schwerpunkte • Tote & Schwerverletzte • Sicherheitsgefühl • Polizeipräsenz/ Anzahl Polizeieinsätze • Anzahl & Länge von Spielstraßen • Räume für Kinder- & Jugendliche • Fläche der Erholungsräume, Anzahl Bäume und Schattenplätze
3	Stärkung der Nahmobilität	• Nutzung der Parkplätze • Auslastung & Anzahl der sicheren Radverkehrsanlagen • Sharing-Angebote, Anzahl Jobbike- und Jobticket-Nutzende • Anzahl sicherer Querungen • Qualität der Radwege & Fußwege • Dezentrale Daseinsvorsorge (Ausweisung gegenüber Bebauungsplan)
2	Reduzierung der Verkehrsbelastung	• Anzahl Palet-Stationen • Reduktion von Lärm & Schadstoffen • Geschwindigkeit in Wohngebieten • Pkw-Fahrten, Anzahl Schwerlast-LKW in der Stadt • Stau-Menge, Rückstau an Kreuzungen • Dauer von Bauzeiten • Mängelmeldernutzung

Für dieses Zielbild ist von den Teilnehmenden eine Priorisierung der drei Teilziele vorgenommen worden. Außerdem ist vorgeschlagen worden „Orientierung in & durch die Stadt“ zu ergänzen.

Ergebnisse

Stärkung einer effizienten Mobilität

Prio.	Teilziel	Indikatoren
	Verbesserung der Erreichbarkeit	• Umsetzung des Zielnetzes aus dem Radverkehrskonzept • ADFC-Fahrradklimatest (Verbesserung der Platzierung) • Bedarfsorientierte Angebote in Schwachverkehrszeiten im ÖPNV (Abend, Nacht) • Bedienradius in Minuten (ÖPNV) • Zugänglichkeit/Taktung im ÖPNV • Dezentrale Leihangebote • Sichere Abstellmöglichkeiten (sinnvolle Verortung) • Intelligentes & vorausschauendes Baustellenmanagement
	Erhöhung der Zuverlässigkeit	• ÖPNV-Kundenbefragung • Messung Verspätungen/Pünktlichkeit im ÖPNV • Umgesetzte Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen • Hinsichtlich Verkehrszählungen Kooperation mit der WHZ • Echtzeit-Verknüpfung mit externen/überregionalen Informationssystemen (DB-Navigator etc.) • Prüfung Ausbau Wetterschutz/Fahrgastunterstand im ÖPNV
	Umweltfreundliche Mobilität	• Zählungen im Radverkehr & ÖPNV (Hinweis auf steigende Nutzung) • Beibehaltung & Stärkung der Hauptachsen (ÖPNV) • Umweltfreundlichere Fahrzeuge im ÖPNV • Ausleihzahlen von Carsharing-Fahrzeugen & Auslastung P+R Parkplätze • Anzahl öffentlicher Ladesäulen (absolut/relativ) • Zulassungszahlen E-Fahrzeuge (batteriebetrieben & hybrid) • Erhebung der Verkehrsmittelanteile/-nutzung (Modal Split) • Anzahl an autofreien Zonen

Da alle Teilziele als gleichbedeutend eingestuft wurden, wurde keine Priorisierung vorgenommen.

(Bei diesem Zielbild wurde kein Teilziel ergänzt)

Ergebnisse

Innovative und smarte Mobilität

Für dieses Zielbild gab es in 2 von 4 Gruppen keine Priorisierung. In diesen wurde festgestellt, dass Teilziel 2 eher eine Teilmenge bzw. ein Ergebnis von Teilziel 3 ist.

Insgesamt war das Zielbild tw. etwas schwer greifbar/vermittelbar, das Finden von Indikatoren war anspruchsvoll.

Zusätzliche Potenziale wurden in Kostenersparnissen und Barrierefreiheit durch Innovationen bzw. Digitalisierung gesehen.

Prio.	Teilziel	Indikatoren
2(3)	Förderung von Innovation	• Akademische Indikatoren / WHZ-Bezug (Zahl der Lehrstühle, Student/innen, Fördermittel, Reallabore, Projekte mit Mobilitätsbezug • Monitoring von Gründungen und StartUps mit Mobilitätsbezug • Kooperationsverträge der Stadt mit Innovations-Akteuren • Bewerbung als Modellstadt für autonomes Fahren
1(2)	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	• Wartezeit • (Dezentrale) Leihangebote/Anbindungen peripherer Regionen durch Sharing • Entwicklung des Modal Split / sinkender MIV
3(1)	Digitalisierung der Mobilität	• App-Entwicklung (Nutzerzahlen) • "Grüne Welle"-Messungen • Ausbaufortschritt intelligenter Sensorik / Messtechnik • Vorhandensein Verkehrs- und Parkleitsysteme • Datenmengen/Breitbandversorgung • "Zufriedenheitsanalysen" • Anzahl von Linien mit Rufbus-Optionen

(Bei diesem Zielbild wurde kein Teilziel ergänzt)

Weiterführende Infos

Weiterführende Links…

Beteiligte Fachbüros

- Büro StadtVerkehr: büro stadtVerkehr Hilden
- DialogWerke: DialogWerke

Befragungen

- Nachbefragung zur zweiten Werkstatt finden Sie hier.

Bitte nehmen Sie teil!

Das nächste Mobilitätsforum findet am 18.09. um 17:00 im Rathaus statt.

Wir freuen uns auf Sie!

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Mobilitätswerkstatt II für Fachakteure

Dokumentation der zweiten Sitzung am 25.06.2025



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Werkstatt für Fachakteure

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau…

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist ein strategischer Plan, der zukünftig als Grundlage einer nachhaltigen städtischen Mobilitätsentwicklung in Zwickau dienen soll und alle Belange, die mit dem Verkehr zu tun haben, berücksichtigt. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der VEP zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu erfüllen und damit die Lebensqualität in Zwickau zu verbessern. Er stellt das langfristige gesamtstädtische Konzept der Verkehrsplanung aller Verkehrsarten dar und wird in verschiedenen Fachämtern der Stadt verankert sein.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Mitte 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der Zwickauer Mobilitätsdialog.

Die Mobilitätswerkstätten für Fachakteure als Teil des Mobilitätsdialogs…

Der **Mobilitätsdialog** ist eine Plattform für einen konstruktiven Meinungsaustausch und die Teilhabe an der Entwicklung des VEP 2040. Der Mobilitätsdialog besteht aus zwei Formaten: den Mobilitätswerkstätten und den Mobilitätsforen.

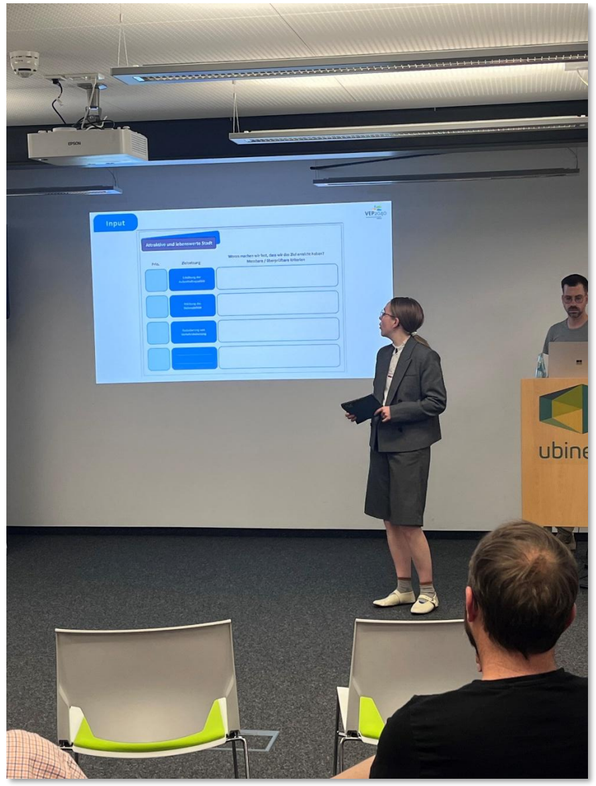
Die **Mobilitätswerkstätten** werden parallel für Bürgerinnen und Bürger sowie für Fachakteure aus Zwickau durchgeführt und finden jeweils vier Mal im Gesamtprozess statt. In den Werkstätten werden Problemlagen analysiert, Zukunftsvisionen entworfen und mögliche Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Zwickau diskutiert. Die Teilnehmenden der Mobilitätswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger hat dabei vor allem die Aufgabe die Perspektive des Alltags in den Planungsprozess des VEP 2040 einzubringen.

Auch die Mobilitätsforen finden vier Mal im Gesamtprozess – jeweils einige Wochen nach den Werkstätten – statt. Dort kommen die beiden Gruppen der Mobilitätswerkstätten zusammen und treffen auf Vertreter der Stadtratsfraktionen und der Verwaltung. In den Mobilitätsforen werden die in der Mobilitätswerkstatt diskutierten und anschließend weiterentwickelten Themen erneut aufgegriffen und konkretisiert. Zudem werden neue Aspekte diskutiert.

Die Mobilitätswerkstatt für Fachakteure tagte am 25.06.2025 zum zweiten Mal. Die Ergebnisse der Diskussion sind im Folgenden festgehalten*.

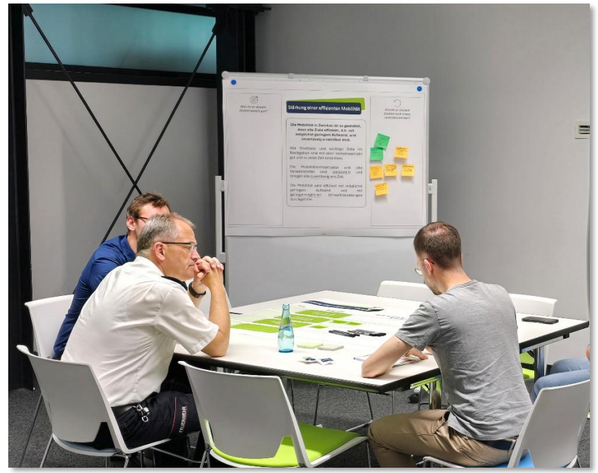
*Die Ergebnisse sind für die Darstellung zusammengefasst worden.

Impressionen









Zielbilder



Zielbilder



Die Zielbilder zeigen auf, welche Entwicklungen mit dem VEP 2040 angestrebt werden. Im Rahmen des letzten Mobilitätsforums stellte das begleitende Fachplanungsbüro einen Vorschlag für fünf Zielbilder für den Zwickauer Verkehrsentwicklungsplan vor. Die Teilnehmenden des Forums diskutierten diese Entwürfe und brachten verschiedene Änderungsvorschläge ein.
Auf Grundlage der Rückmeldungen aus dem Forum hat das Fachplanungsteam die Zielbilder überarbeitet. Die überarbeiteten Fassungen wurden dann in der zweiten Mobilitätswerkstatt vorgestellt und erneut zur Prüfung durch die Teilnehmenden vorgelegt.

Nachfolgend sind die ursprünglichen Versionen (vor dem Forum) sowie die überarbeiteten Versionen der Zielbilder (nach dem Forum) gegenübergestellt. Die überarbeiteten Versionen der Zielbilder waren Gegenstand der ersten Arbeitsphase in der zweiten Werkstatt.

Zielbilder

Attraktive und lebenswerte Stadt

Ausgangsversion	Überarbeitete Version
„Weniger Verkehr, aber mehr Mobilität.“ Zwickau soll sich weiter zu einem lebens- und liebenswerten Wohn-,Arbeits- und Aufenthaltsort entwickeln – mit einer Innenstadt, die zum Verweilen einlädt, Begegnung fördert und Aufenthaltsqualität spürbarmacht. Im Zentrum dieser Entwicklung steht ein modernes Verkehrsmanagement, das den Straßenraum nicht durch motorisierten Verkehr dominiert, sondern ihn flexibel, umweltfreundlich und menschzentriert gestaltet. Durch die gezielte Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Minimierung von Schwerlast- und Lieferverkehren in sensiblen Bereichen entsteht Raum für grüne, lebensfreundliche Stadträume. Die Förderung des Umweltverbunds – also des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs – eröffnet wertvolle Flächenpotenziale, die für eine hochwertige Stadtgestaltunggenutzt werden können. Die Vision ist ein attraktives und aktives urbanes Umfeld, das Mobilität, Aufenthaltsqualität und ökologische Verantwortung miteinander in Einklang bringt. Eine Stadt, in der Rücksichtnahme, Sicherheit und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums zu zentralen Bestandteilen eines modernen, gesunden und einladenden Stadtbilds werden – und damit zur lebendigen Visitenkarte Zwickaus als Zukunftsstadt.	**Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert – dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld wesentlich bei.** Die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Straßen soll spürbar erhöht werden – eine ansprechende Gestaltung stellt eine gute Orientierung sicher und lädt zum Verweilen ein. Kurze Wege in Zwickau sollen attraktiver werden – gut ausgebaute Geh- und Radwege stärken die Nahmobilität in den Stadtteilen und der Innenstadt. Verkehrsbelastungen wie Lärm und Schadstoffe sollen reduziert werden – eine bessere Verkehrslenkung, technologischer Fortschritt und Entlastungen von Wohn- und Geschäftsbereichen tragen dazu wesentlich bei.

Zielbilder

Mobilität für alle

Ausgangsversion	Überarbeitete Version
„Alle Zwickauer können sich barrierefrei und sicher fortbewegen.“	**Die Mobilität in Zwickau trägt zur gesellschaftlichen Teilhabe bei. Sie ist sicher, barrierefrei und bezahlbar.**
Zwickau steht für eine Mobilität, die niemanden ausschließt. Ziel ist es, Straßen und Wege so zu gestalten, dass alle Menschen – unabhängig von Alter, Einkommen oder körperlichen Voraussetzungen – sicher und selbstbestimmt unterwegs sein können. In den zentralen, dicht besiedelten Stadtteilen mit vielfältigem Versorgungs-, Freizeit und Bildungsangebot wird deshalb besonderer Wert auf barrierefreie und gut erreichbare Mobilitätsangebote gelegt. Vor allem dort, wo der öffentliche Nahverkehr gutausgebaut ist, soll Barrierefreiheit gezielt umgesetzt werden. Der Schutz vulnerabler Gruppen – insbesondere älterer Menschen, Kinder, mobilitätseingeschränkter Personen sowie schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer – hat höchste Priorität. Straßenräume sollen so gestaltet werden, dass sie Konflikte minimieren und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Wer mit dem Pkw unterwegs ist, profitiert bereits von Komfort und Schnelligkeit – kleinere Umwege oder Reisezeitverlängerungen sind hier zumutbar, wenn sie der Sicherheit anderer dienen.	Alle Menschen sollen sich in Zwickau gut und sicher fortbewegen können – unabhängig von ihrem Alter, ihrem Einkommen oder möglichen Mobilitätseinschränkungen. Die Wege sollen dazu möglichst kurz und direkt sein. Die Verkehrsanlagen und Mobilitätsangebote werden sukzessive barrierefrei ausgebaut. Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit werden durch gut geführte Verkehrswege und konfliktarme Knotenpunkte gestärkt.

Zielbilder

Stärkung einer effizienten Mobilität

Ausgangsversion	Überarbeitete Version
„Zwickau kommt sauber und zuverlässig ans Ziel.“ Eine effiziente Mobilität bedeutet, dass alle Zwickauer – unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel – sicher, komfortabel und schadstoffarm an ihr Ziel gelangen. Im motorisierten Individualverkehr (MIV) steht dabei die Sicherung der heutigen Erreichbarkeit insbesondere für die dezentraleren Stadtteile und das regionale Umland im Vordergrund, wo das ÖPNV-Angebot bisher keine konkurrenzfähige Alternative darstellt. Als Oberzentrum bleibt Zwickau auf eine funktionierende, aber auch umweltverträgliche Mobilität angewiesen. Gleichzeitig sollen Parksuchverkehre und Durchgangsverkehre in sensiblen Stadtbereichen minimiert oder gar vermieden werden, um die städtische Lebensqualität zu erhöhen und Konflikte im Verkehr zu reduzieren. Weiterhin trägt die Stadt aktiv zur Reduktion von Lärm und Schadstoffen bei und fördert gleichzeitig eine saubere, gesunde und zukunftsfähige Mobilitätskultur für alle.	**Die Mobilität in Zwickau ist so gestaltet, dass alle Ziele effizient, d.h. mit möglichst geringem Aufwand, und zuverlässig erreichbar sind.** Alle Stadtteile und wichtige Ziele im Stadtgebiet sind mit allen Verkehrsmitteln gut und zu jeder Zeit erreichbar. Die Mobilitätsinfrastruktur und alle Verkehrsmittel sind verlässlich und bringen alle zuverlässig ans Ziel. Die Mobilität wird effizient mit möglichst geringem Aufwand und mit geringstmöglichen Umweltbelastungen durchgeführt.

Zielbilder

Stärkung einer effizienten Mobilität

Ausgangsversion	Überarbeitete Version
„Zwickau verbindet – digital, intelligent, mobil.“ Zwickau gestaltet Mobilität zukunftsorientiert, offen für Innovationen und mit dem klaren Ziel, technische Entwicklungen sinnvoll für die Stadt und ihre Menschen einzusetzen. Eine smarte Mobilität setzt auf digitale Vernetzung und intelligente Infrastruktur, um den Verkehr effizienter, sicherer und nutzerfreundlicher zu machen. Als Automobilstadt soll die Stadt neue Innovationen, wie E-Mobilität oder das autonome Fahren, bestmöglich unterstützen. Die Digitalisierung ist ein zentrales Element dieser Entwicklung. In Zusammenarbeit mit der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) wird die digitale Infrastruktur ausgebaut, um Verkehrsflüsse zu optimieren, Parksuchverkehre zu reduzieren, die Barrierefreiheit zu stärken und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Echtzeitinformationen, nutzerfreundliche Apps und digitale Anzeigenverbessern die Planbarkeit von Wegen und erleichtern spontane wie regelmäßige Mobilitätsentscheidungen für alle Nutzergruppen. Innovativ zu sein bedeutet aber auch, neue Dinge auszuprobieren und Experimente zu wagen - auch wenn nicht immer alles funktionieren kann.	**Die Mobilitätsangebote in Zwickau sind innovativ, digital und gut miteinander vernetzt.** Stadt, Wirtschaft und Forschung entwickeln gemeinsam neue Lösungen für die Mobilität – transparent, praxisnah und zukunftsorientiert. Digitale Anwendungen und intelligente Systeme sollen Planung und Nutzung der Verkehrsmittel erleichtern. Digitale Echtzeit-Informationen steigern Vertrauen, Bezahlbarkeit und Zuverlässigkeit der Verkehrsangebote.

Zielbilder

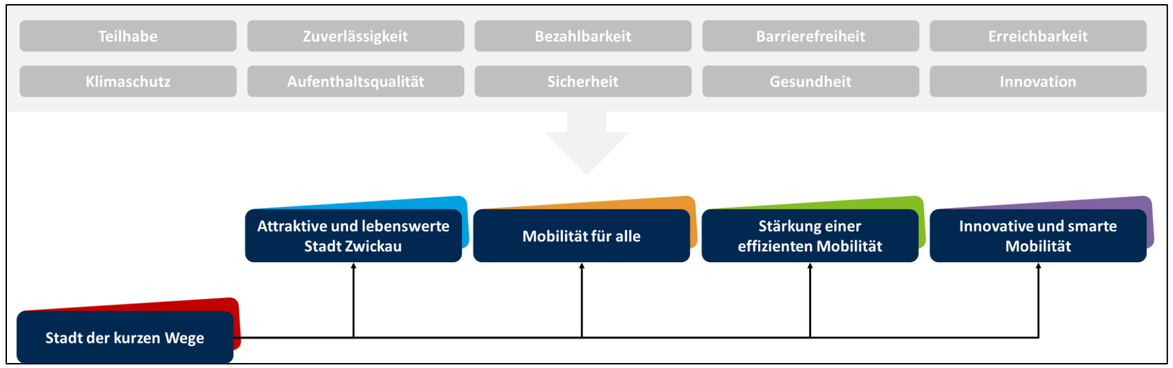
Stadt der kurzen Wege

„Nah, bequem und alles in Reichweite.“

Zwickau verfolgt das Ziel einer Stadt der kurzen Wege, in der alle Menschenihre alltäglichen Ziele – ob Arbeit, Schule, Einkauf oder Freizeit – bequem, sicher und effizient erreichen können. Durch eine gezielte Förderung der Nahmobilität und die Beibehaltung einer kompakten Stadtstruktur sollen Wege nicht nur verkürzt, sondern auch qualitativ aufgewertet werden. Die Idee der 15-Minuten-Stadt steht dabei im Mittelpunkt: Alle wichtigen Einrichtungen des täglichen Lebens sollen innerhalb kurzer Zeit fußläufig oder mit dem ÖPNV und Rad erreichbar sein. Insbesondere im Fußverkehr wird Wert auf durchgehende, barrierearme Wegeverbindungen gelegt, die attraktive Wegebeziehungen zu Nahversorgern, Grünflächen und Quartierszentren bieten. So wird das Zufußgehen zu einer komfortablen und gesunden Alternative – insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen ohne Auto.

Für längere Strecken sorgt ein leistungsfähiger, gut abgestimmter öffentlicher Nahverkehr für schnelle und unkomplizierte Verbindungen in alle Teile der Stadt. Attraktive Linienführungen und verlässliche Taktungen –auch abends und am Wochenende – garantieren Mobilität unabhängig von Tageszeit oder Wohnlage, so dass alle wichtigen Einrichtungen mit allen Verkehrsmitteln schnell und bequem erreicht werden können.

Auf Basis der Ergebnisse des Forums ist das Zielbild „Stadt der kurzen Wege“ aufgelöst und in die anderen Zielbilder integriert worden. Es gibt daher keine überarbeitete Version dieses Zielbildes.



Wandelgang

...zu den Zielbildern



Kleingruppenarbeit

Im ersten Teil der Werkstatt hatten die Teilnehmenden die Aufgabe, die im Forum überarbeiteten **Zielbilder** aus der eigenen Sicht sowie aus Sicht verschiedener Personas mit verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen zu prüfen.

Im Folgenden werden zunächst die verwendeten **Personas** vorgestellt. Anschließend sind die Ergebnisse der Arbeitsphase dargestellt.



Personas

Anja Plötz (42 J.)

Eckdaten:

- Wohnt in Schlunzig.
- Ist Erzieherin in Teilzeit in einer Kita in Crossen.
- Hat zwei Kinder im Alter von 7 und 10 Jahren.
- Die Kinder gehen im Zentrum zur Schule.

Mobilitätsverhalten:

- Hat ein Familienauto, das sie täglich nutzt, um zur Arbeit zu kommen oder die Kinder zur Schule zu bringen.

Mobilitätsbedürfnisse /-wünsche :

- Gute Anbindung in unterschiedliche Stadtteile Zwickaus.



Personas

Jasmin Köhler (27 J.)

Eckdaten:

- Wohnt in Mitte Süd.
- Arbeitet als Marketing-Fachkraft.
- Nach der Arbeit und am Wochenende geht sie gerne zu Konzerten in der Stadthalle oder schaut sich einen Film im Filmpalast an.

Mobilitätsverhalten:

- Nutzt vor allem den ÖPNV und das Fahrrad oder geht zu Fuß.

Mobilitätsbedürfnisse /-wünsche :

- Gute Radinfrastruktur.
- Spätverbindungen im ÖPNV, besonders an Wochenenden.



Personas

Heiko Strauss (61 J.)

Eckdaten:
- Wohnt in Marienthal.
- Arbeitet als Bauleiter.
- Ist FSV-Fan und geht regelmäßig zum Fußball in die GGZ Arena.

Mobilitätsverhalten:
- Hat zwei Autos in seinem Haushalt und nutzt das Auto für fast alles.
- Sehr kurze Strecken geht er auch zu Fuß.

Mobilitätsbedürfnisse/-wünsche:
- Gute Anbindung mit dem Auto.
- Viele Parkplätze, insbesondere in der Innenstadt.



Personas

Leon Jablonski (9 J.)

Eckdaten:

- Wohnt mit seinen Eltern in Neuplanitz.
- Leons Mutter arbeitet im VW-Werk.
- Geht in die dritte Klasse der Adam-Ries-Grundschule in Neuplanitz.
- In seiner Freizeit trifft er sich mit Freunden, geht zum Sport und ist auf Spielplätzen.



Mobilitätsverhalten:

- Seine Eltern fahren ihn oft mit dem Auto zu seinen Zielen.
- Gemeinsam mit seinen Eltern fährt er auch manchmal Fahrrad.

Mobilitätsbedürfnisse/-wünsche:

- Sichere und kurze Wege, auf denen er sich eigenständig bewegen kann.

Personas

Renate Rosental (76 J.)

Eckdaten:
- Wohnt in Eckersbach.
- Ist Rentnerin und hat früher als Bibliothekarin gearbeitet.
- Ist bereits seit 25 Jahren Rollstuhlfahrerin.

Mobilitätsverhalten:
- Hat einen Elektro-Rollstuhl mit dem sie kürzere Wege zurücklegt.
- Für alle anderen Wege nutzt sie den ÖPNV.

Mobilitätsbedürfnisse/-wünsche:
- Barrierefreie Wege und Haltestellen.
- Ausreichend Platz in Bussen und Bahnen.
- Bezahlbare ÖPNV-Tickets.



Ergebnisse

Attraktive und lebenswerte Stadt

Was ist an diesem Zielbild bereits gut?

- Innenstadt recht gut ausgebaut
- Guter und kompakter Text aus eigener Perspektive

Könnte an diesem Zielbild noch etwas verändert werden?

- Lückenlose Geh- und Radwege
- Zum ersten Absatz: Das schließt einen guten Zustand, d.h. Pflege, Wartung, Sauberkeit, etc. ein
- Dekarbonisierung als Ziel
- Dekarbonisierung als Ziel
- Ergänzung letzter Absatz: „sowie ein starker, zuverlässiger, bezahlbarer ÖV, gute Rad- und Fußinfrastruktur“
- Innenstadt gut ausgebaut, Außenteile eher schlecht ausgebaut
- Wirtschaftsverkehr mit betrachten

Ergebnisse

Mobilität für alle

Was ist an diesem Zielbild bereits gut?

Kurze und direkte Wege

Sicherheit für alle bei Teilnahme am Verkehr

Könnte an diesem Zielbild noch etwas verändert werden?

Kurze und direkte Wege sollte kein Ziel für alle Verkehrsträger sein (Anmerkung eines anderen Teilnehmers dazu: Sollte nicht Verbesserung für alle entstehen? -> Kommentar schließt/grenzt aus!)

Ergänzung zweiter Absatz: „…möglichst, kurz, direkt & barrierefrei sein.“

Zur Verkehrssicherheit gehört auch, dass die Infrastruktur in einem entsprechenden Zustand ist

Ergänzung erster Absatz: „unabhängig von ihrem Wohnort“

Konfliktarme KP für alle (Fuß, Rad, ÖPNV & MIV) -> Gleichberechtigung

„sukzessiv“ -> Warum Handlungshinweis im Leitbild?

Verfügbarkeit statt Bezahlbarkeit?

Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit

„sukzessiv“ näher definieren, festes Ziel setzen

Ergebnisse

Innovative und smarte Mobilität

Was ist an diesem Zielbild bereits gut?

- Zukunftsorientiert

Könnte an diesem Zielbild noch etwas verändert werden?

- Überregionale Vernetzung
- Zum ersten Absatz: Warum das Rad das 100 x erfinden?
- Einfache und intuitive Nutzung
- Bürgerbeteiligung ergänzen
- C-Its ausrollen
- Ergänzung zum zweiten Absatz: „und sind miteinander vernetzt“ // „und steigern die Zuverlässigkeit und Akzeptanz“
- Nutzung und Einführung bereits vorhandener und entwickelter Innovationen
- Nutzerfreundlichkeit berücksichtigen (digitale Fahrpläne) -> auch für ältere Personen und Kinder müssen die digitalen Angebote nutzerfreundlich sein
- Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Lösungen

Ergebnisse

Stärkung einer effizienten Mobilität

Was ist an diesem Zielbild bereits gut?

Könnte an diesem Zielbild noch etwas verändert werden?

- Definition „jeder Zeit“ fehlt
- Zielbild schwammig -> Finanzierung unrealistisch
- Aufwand: Distanz, Zeit, Kosten
- Zum ersten Absatz: Wieviel Wartezeit nehme ich in Kauf?
- Zuverlässig und verlässlich ist das Gleiche -> vielleicht sicher?; Vorschlag: „…bringen alle zuverlässig und sicher (objektiv und subjektiv) ans Ziel“
- Fahrplan und Tarifbestimmungen auch überregional

Kleingruppen-arbeit

...zu den Indikatoren



Kleingruppenarbeit

Grundlage der zweiten Arbeitsphase waren **Teilziele der einzelnen Zielbilder**. Die Fachplanung hat diese aus den erarbeiteten Zielbildern abgeleitet.

Die Kleingruppen hatten die Aufgabe, die Teilziele gegebenenfalls zu ergänzen und, wenn als sinnvoll erachtet, zu priorisieren.

Außerdem sollten sie **Indikatoren** für die Teilziele erarbeiten, also die Frage diskutiert, woran festgemacht werden kann, dass die Teilziele erreicht worden sind.



Ergebnisse

Mobilität für alle

In den unterschiedlichen Kleingruppen sind verschiedene und z.T. keine Priorisierungen vorgenommen worden. Ein großer Teil der Teilnehmenden hat argumentiert, dass Barrierefreiheit und Sicherheit Voraussetzungen für Gesellschaftliche Teilhabe seien, während gesellschaftliche Teilhabe weniger ein Teilziel dieses Zielbilds als viel mehr eine Umschreibung des gesamten Zielbildes sei. Es wurde daher vorgeschlagen das Teilziel „Gesellschaftliche Teilhabe“ zu entfernen.
Darüber hinaus wurde vorgeschlagen „Verfügbarkeit“ als Teilziel zu ergänzen (mögl. Indikator : fortlaufende Verfügbarkeit der Mobilitätsmaßnahmen).

Prio.	Teilziel	Indikatoren
1	Gesellschaftliche Teilhabe	• Anzahl & Streuung von Abstellanlagen • Sprachliche Diversität bei der Auskunft im ÖPNV • Zielerreichungsgrad • Erschließungsqualität des ÖVs • Fußläufige Erreichbarkeit von Zielen (15-Minuten-Stadt)
1,2	Ausbau der Barrierefreiheit	• Anzahl/Anteil der barrierefreien Haltestellen (ebenerdige Einstiegsmöglichkeit, Fahrstühle wo nötig), Sprachauskunft) • Anzahl/Anteil barrierefreier ÖV-Fahrzeuge • Anzahl/Anteil der barrierefreien Querungsmöglichkeiten • Anzahl/Anteil barrierefreier LSA-Knoten • Ausbaufortschritt Blindenleitsysteme • Kilometerzahl regelkonform ausgebauter Wege • Anzahl/Anteil abgesenkter Bordsteine
1	Verbesserung der Verkehrssicherheit	• Unfallzahlen für alle Verkehrsträger & differenziert nach Schwerletzten sowie Toten (Vision-Zero) • Anzahl/Entwicklung Unfallstellen, bzw. –schwerpunkte • Verkehrsfluss • Kilometerzahl oder Fläche der Fußgänger- und Fahrradzonen • Anteil der Querungen ohne gesicherte Querungsanlagen Negativindikator) • Durchschnittsgeschwindigkeit • Anzahl Tempo 30 Zonen & Straßen • Anzahl Beleuchtungsanalgen • Kilometer der Fahrradwege mit baulicher Trennung vom Kfz-Verkehr • Subjektive Sicherheitswahrnehmung: Umfragen, Angsträume (z.B. Unterführungen), Erdgeschossbeleuchtung

Ergebnisse

Attraktive und lebenswerte Stadt

Prio.	Teilziel	Indikatoren
2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	• Sauberkeit (objektiv & subjektiv) • Sicherheit (objektiv & subjektiv) • Belebtheit der öffentlichen Räume, Durchmischung der Quartiere • Schatten, Temperatur, Straßenbegleitgrün
1	Stärkung der Nahmobilität	• Zufriedenheit (Fahrradklimatest) • Anzahl Jobradnutzende • Modal-Split-Daten • MiD- & SrV-Daten • Anzahl & Verhältnis Pkws zu Fahrrädern • Dezentrale Grundversorgung • Länge des durchgängigen Netzes von Radverkehrsanalagen & barrierefreien Fußnetzen • Angleichung der Geschwindigkeit und Reisezeiten • Sharing-Angebote • Angleich der Kosten Kfz & Nahmobilität • Abstände der ÖV-Haltestellen • Anzahl barrierefreie Haltestellen • Anzahl Jobtickets
1	Reduzierung von Verkehrsbelastung	• Lärm, Schadstoffe • Fahrten von PKWs und LKWs • Parkflächen, Anzahl Stellplätze • Unterhaltungskosten für instandzuhaltende Flächen (teilräumliche Konzepte erforderlich) • Stau & Rückstau, Umleitung durch Baustellen

Die Priorisierung der Teilziele ist in diesem Zielbild so vorgenommen worden, da viele Teilnehmende argumentiert haben, dass sowohl die Stärkung der Nahmobilität als auch die Reduzierung der Verkehrsbelastung auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität einzahlen.

(Bei diesem Zielbild wurde kein Teilziel ergänzt)

Ergebnisse

Stärkung einer effizienten Mobilität

Prio.	Teilziel	Indikatoren
2	Verbesserung der Erreichbarkeit	• Bedienzeitraum & 300 m Einzugsradius Haltestellen (NVP) • Festgelegter Radius points of interest (z. B. Freilichtbühne) • On-Demand-Versuch/Modellregion • Ausbau/Umrüstung Haltestelleninfrastruktur (u. a. Fahrgastunterstand) & barrieref. Fahrzeuge • Regelmäßige Abstimmung zwischen Akteuren (Stadt und SVZ) • Bau von xx km Radweg pro Jahr • LSA-Vorrangschaltung Rad & Messung Fahrzeit/Wartezeit an LSA • Mobilitätsgarantie, z. B. 10-Minuten Erreichbarkeit eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels (flächendeckendes Mobilitätsstationenangebot)
1	Erhöhung der Zuverlässigkeit	• LSA-Vorrangschaltung & Evaluation (ÖPNV) • Erfassung & Koordinierung Verkehrsströme (vor allem MIV) • Überprüfung Einsatzfahrten/-zeiten der Rettungskräfte im 5-Jahre-Turnus • Überprüfung Einsatzfahrten/-zeiten der freiwilligen Feuerwehr & LSA-Vorrangschaltung • Prüfung der Anschlusssicherung & Echtzeitdaten im ÖPNV • Ausstattung der Haltestellen mit digitalen Fahrgastinformationssystemen • Digitalisierung der Fahrzeuge im ÖPNV
3	Umweltfreundliche Mobilität	• Prüfung "Grüne Welle" (Koordinierungsmaß) • Zulassungszahlen E-Fahrzeuge • Luft-/Schadstoffmessungen • Emissionsfreie Fahrzeuge im ÖPNV • Regelmäßige Modal Split-Erhebung (auch des gesamten Landkreises) • Erfassung der Auslastung der P+R • Regelmäßige Prüfung/Anpassung der Stellplatzsatzung • Beschäftigtenbefragungen in großen Unternehmen zum Mobilitätsverhalten • Prüfung/Quantifizierung der Straßenquerschnitte nach (künftigen) Hauptnutzenden/ Verkehrsmittel • Integrierte Stadt- & Verkehrsentwicklung

Die Erhöhung der Zuverlässigkeit (1) bedingt die Verbesserung der Erreichbarkeit (2). Die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität ist das Resultat der Teilziele 1 und 2.

(Bei diesem Zielbild wurde kein Teilziel ergänzt)

Ergebnisse

Innovative und smarte Mobilität

2 von 4 Gruppen nahmen keine Priorisierung vor.

Insgesamt war das Zielbild tw. etwas schwer greifbar/vermittelbar, das Finden von Indikatoren war anspruchsvoll.

Vereinzelt Grundsatzkritik in der Wahrnehmung des Zielbilds als etwas, das "nur Kosten verursacht"

Chancen auch für Barrierefreiheit erkannt (z.B. KI-Sprach-kommunikation)

Prio.	Teilziel	Indikatoren
1	Förderung von Innovation	• Eingeworbene Fördermittel • Kooperationen, z.B. mit der WHZ • Modellregionen • Vorhandensein Mobilitätsmanagement • Vorhandensein von Anreizen für Unternehmen (z.B. Nextbike) • Inwiefern Zwickau als Vorbild für andere Städte? ("Strahlkraft")
1(1)	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	• Vorhandensein einer App für alle Dienste • Reduktion von Reisezeiten/Wartezeiten • Ausbaufortschritt digitale Infrastruktur • Anzahl P&R bzw. B&R • Mobilitätsbudget
	Digitalisierung der Mobilität	• Nutzerverhalten und Nutzerzahl digitaler Plattformen • Vorhandensein Echtzeit-Parkleitsystem • Sichtbarkeit "Grüne Welle" • Vorhandensein dynamischer, verkehrsabhängiger LSA • Vorhandensein On-Demand für Randzeiten- und lagen • Nutzung von KI • Umsetzung C-ITS

(Bei diesem Zielbild wurde kein Teilziel ergänzt)

Weiterführende Infos

Weiterführende Links…

Beteiligte Fachbüros

- Büro StadtVerkehr: büro stadtVerkehr Hilden
- DialogWerke: DialogWerke

Befragungen

- Die Nachbefragung zur zweiten Werkstatt finden Sie hier.

Bitte nehmen Sie teil!

Das nächste Mobilitätsforum findet am 18.09. um 17:00 im Rathaus statt.

Wir freuen uns auf Sie!

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Mobilitätsforum II

Dokumentation der 2. Sitzung am 18.09.2025



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Mobilitätsforum

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau.

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist ein strategischer Plan, der zukünftig als Grundlage einer integrierten Mobilitätsentwicklung in Zwickau dienen soll und alle Belange, die mit dem Verkehr zu tun haben, berücksichtigt. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehre) sowie den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der VEP zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu erfüllen und damit die Lebensqualität in Zwickau zu verbessern. Er stellt das langfristige gesamtstädtische Konzept der Verkehrsplanung aller Verkehrsarten dar und wird in verschiedenen Fachämtern der Stadt verankert sein.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Mitte 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der Zwickauer Mobilitätsdialog.

Das Mobilitätsforum als Teil des Mobilitätsdialogs.

Der **Mobilitätsdialog** ist eine Plattform für einen konstruktiven Meinungsaustausch und die Mitwirkung an der Erstellung des VEP 2040. Der Mobilitätsdialog besteht aus zwei Formaten: den Mobilitätswerkstätten und dem Mobilitätsforum.

In den beiden **Mobilitätswerkstätten** diskutieren die Bürgerinnen und Bürger bzw. die Fachakteure die Zwischenstände der Mobilitätsplanung. Sie finden während des Prozesses vier Mal statt.

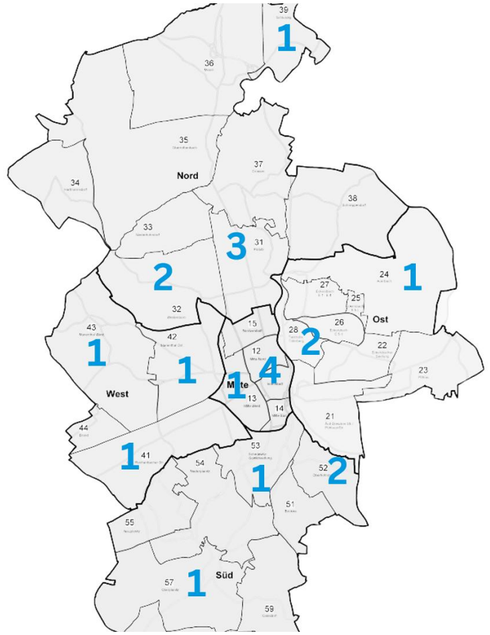
Auch die **Mobilitätsforen** finden vier Mal im Prozess statt. Hier kommen die Bürgerinnen und Bürgern und die Fachakteure der Werkstätten mit Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie der Verwaltung zusammen. Ähnlich wie in den Mobilitätswerkstätten werden im Mobilitätsforum Problemlagen analysiert, Zukunftsvisionen entworfen und mögliche Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Zwickau diskutiert.

Das Mobilitätsforum tagte am 18.09.2025 zum zweiten Mal im Ratssaal des Rathauses in Zwickau. Die Ergebnisse des Forums sind im Folgenden zusammengefasst.

Zusammensetzung des Mobilitätsforums

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Zufallsbürger & -bürgerinnen



Fachakteure

- VdK Kreisverband Zwickau
- WHZ Westsächsische Hochschule Zwickau – Hochschule für Mobilität
- wegebund – Wandel für Rad und Fuß
- adfc Sachsen
- FGB Zwickau – Tram BUS
- SVZ Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau – Zuhause unterwegs
- ADAC
- IHK
- Stadtmanagement Zwickau e.V.
- Seniorenbeauftragter
- KSR Zwickau
- Feuerwehr Zwickau
- Jugendbeirat Zwickau
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung
- Kultour Z. – Viel Kultur, viel Vergnügen!
- Studentenrat WHZ

Stadtratsfraktionen

- AfD
- CDU
- BfZ Bürger für Zwickau
- Bündnis Sahra Wagenknecht
- SPD
- Die Linke
- Freie Demokraten

Progressive Demokraten

Verwaltung

- Oberbürgermeisterin
- Bürgermeisterin Bauen
- Bürgermeister Finanzen und Ordnung

Ablauf

So lief das zweite Mobilitätsforums ab…

1. Teil:
Rundgang zur Zwischenbilanz des VEP 2040

Im ersten Teil des Mobilitätsforums wurden die Teilnehmenden über die bereits erreichten Meilensteine im Projekt informiert. Sie erhielten einen Input über die abgeschlossene Bestandsanalyse sowie das entwickelte Leitbild. Anschließend setzten sie sich in einem Rundgang vertieft mit diesen Inhalten auseinander.



2. Teil:
Wandelgang zur räumlichen Differenzierung der Ziele des VEP 2040

Im zweiten Teil des Forums erarbeiteten die Teilnehmenden in einer Arbeitsphase Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung der Leitbildziele. Diese wurden anschließend auf Bezirkskarten eingetragen und den jeweiligen Bezirken räumlich zugeordnet.



Rundgang

...zur Zwischenbilanz



Inhalte

Mit den folgenden Inhalten haben sich die Teilnehmenden im Rahmen des Wandelgangs zur Zwischenbilanz des VEP 2040 beschäftigt.

Leitbild

Online-Beteiligung

1	Zuverlässigkeit
2	Erreichbarkeit
3	Sicherheit
4	Innovation
5	Gesundheit
6	Aufenthaltsqualität
7	Barrierefreiheit
8	Bezahlbarkeit
9	Teilhabe
10	Klimaschutz

In der Online-Beteiligung konnten alle Interessierten mögliche Attribute der zukünftigen Mobilität Zwickaus nach ihrer Relevanz priorisiert. Daraus sind die Schwerpunkte des Leitbildes entstanden.



Leitbild

Mobilitätsdialog

Schritt 1: In den ersten **Mobilitätswerkstätten** haben Bürgerinnen und Bürger sowie Fachakteure zehn mögliche Attribute der zukünftigen Mobilität Zwickaus nach ihrer Relevanzbewertet zu bewerten und zu priorisiert.

1. Erreichbarkeit
2. Barrierefreiheit
3. Sicherheit
4. Zuverlässigkeit
5. Bezahlbarkeit
6. Innovation
7. Aufenthaltsqualität
8. Teilhabe
9. Klimaschutz
10. Gesundheit



Schritt 2: Basierend auf den priorisierten Attributen sind Textentwürfe für fünf Zielbilder entstanden. Im ersten **Mobilitätsforum** wurden diese Textentwürfe in Kleingruppen überarbeitet.

Schritt 3: Auf Grundlage der Ergebnisse des Forums wurden die Textentwürfe angepasst: Alle Zielbilder wurden deutlich komprimiert und aus fünf wurden vier Zielbilder. Diese überarbeitete Version wurde in den zweiten Mobilitätswerkstätten geprüft und kommentiert.



Schritt 4: Diese Anmerkungen sind in den finalen Leitbildentwurf eingeflossen.

Leitbild

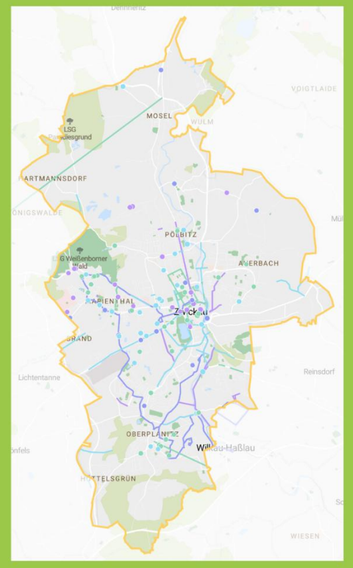
- Attraktive und lebenswerte Stadt
- Mobilität für alle
- Stärkung einer effizienten Mobilität
- Innovative und smarte Mobilität

Bestandsanalyse

Online-Beteiligung

Dialogkarte

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten Interessierte Beiträge auf der digitalen Stadtkarte Zwickaus eintragen. Dabei hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, differenziert nach Verkehrsträgern Orte, Streckenabschnitte oder ganze Bereiche zu markieren, in denen die Mobilität in Zwickau besonders gut oder besonders schlecht funktioniert. Auch allgemeines Feedback konnte geäußert werden.



Umfrage

Zusätzlich zur Dialogkarte beinhaltete die Online-Beteiligung eine Umfrage zur Mobilitätssituation in Zwickau. Neben allgemeinen Fragen wurden den Teilnehmenden zehn zentrale Aspekte vorgestellt, zu denen sie ihre Einschätzung der aktuellen Situation in Zwickau abgeben konnten.

So schätzen die Teilnehmenden die Mobilität in Zwickau im Allgemeinen ein...

Sehr gut	*Eher gut*	***Mittel***	*Eher schlecht*	*Sehr schlecht*	Keine Angabe
1,9%	23,2%	50,4%	20,9%	2,8%	0,6%

Alle Hinweise sind in die Bestandsanalyse zum VEP 2040 eingeflossen. Die Eingaben haben maßgeblich dazu beigetragen, die Mobilitätssituation in Zwickau besser zu verstehen.

Bestandsanalyse

Online-Beteiligung

Differenzierung nach Verkehrsträgern

In den ersten Mobilitätswerkstätten mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Fachakteuren wurden vielfältige Rückmeldungen zur Bestandsanalyse gesammelt: Was funktioniert in Zwickau bereits gut beim Zufußgehen, Radfahren, Autofahren, Motorradfahren und im öffentlichen Nahverkehr? Und wo besteht noch Verbesserungsbedarf? Zudem wurden Ideen gesammelt, mit denen die einzelnen Verkehrsträger attraktiver werden.



Differenzierung nach Bezirken

Im ersten Mobilitätsforum setzten sich Verwaltungsmitglieder, Politikerinnen und Politiker, Fachakteure sowie Bürgerinnen und Bürger mit der Mobilitätssituation in den einzelnen Zwickauer Bezirken auseinander. Grundlage bildeten die von der Fachplanung vorgestellten Schwerpunkte der Bestandsanalyse. Die Teilnehmenden konnten auf Bezirkskarten markieren, in welchen Teilen Zwickaus diese Schwerpunkte besonders stark ausgeprägt sind.



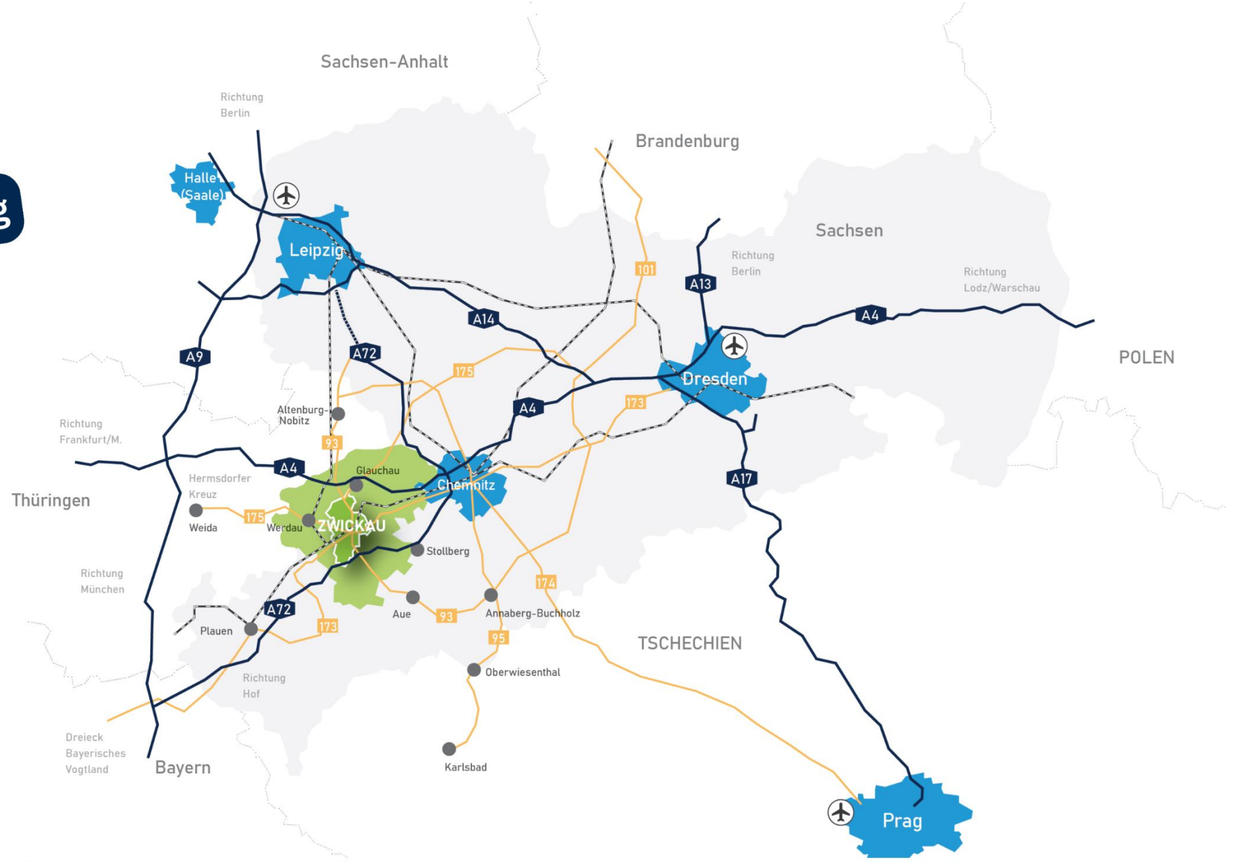
Alle Hinweise sind in die Bestandsanalyse zum VEP 2040 eingeflossen. Diese Beiträge haben wertvolle Hinweise geliefert, um die Stärken und Schwächen der Mobilität in Zwickau besser zu verstehen und gezielt weiterzuentwickeln.

Bestandsanalyse

Regionale Bedeutung

Zwickau wird in der Raumordnung als sog. “Oberzentrum” eingestuft. Das bedeutet, dass die Stadt eine überregionale Versorgungsfunktion übernimmt und nicht nur für ihre eigenen Einwohner, sondern auch für die umliegenden Städte und Gemeinden wichtige Dienstleistungen, Infrastrukturen und Einrichtungen bereitstellt.

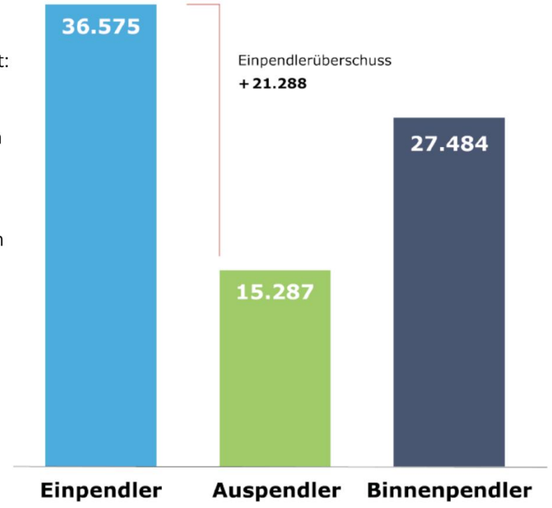
Zwickau nimmt eine Schlüsselrolle bei der Vernetzung von städtischen und ländlichen Räumen in der Region ein. Die Stadt fungiert als Bindeglied zwischen dem eher kleinteilig strukturierten Umland und den größeren urbanen Zentren, was eine abgestimmte Planung von Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten erforderlich macht.



PENDLERSTADT ZWICKAU

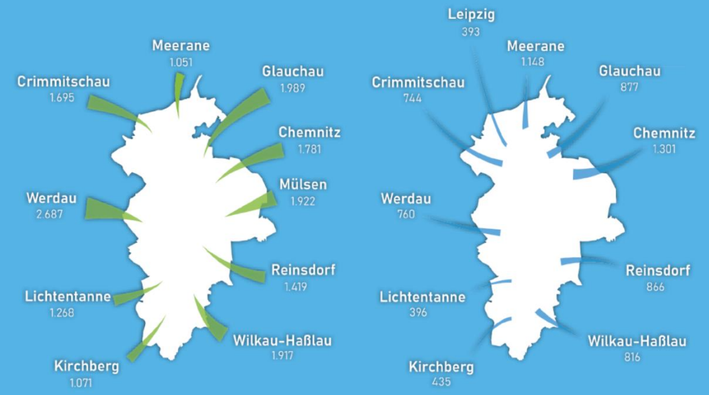
Zwickau ist eine klassische Einpendlerstadt. Das bedeutet, dass täglich mehr Menschen aus dem Umland nach Zwickau zur Arbeit kommen, als umgekehrt aus der Stadt hinaus pendeln. Diese Struktur hat direkte Auswirkungen auf die Mobilität: morgens und abends entstehen deutliche Pendlerströme, die Straßen belasten und bei der Verkehrsplanung besonders berücksichtigt werden müssen.

Die Mehrheit der Einpendler stammt aus der näheren Region, also aus den umliegenden Städten und Gemeinden im Landkreis Zwickau sowie aus angrenzenden Städten und Landkreisen. Auch die Auspendler aus Zwickau selbst haben in den meisten Fällen ähnliche Ziele in der näheren Umgebung, etwa in den regionalen Gewerbestandorten. Damit zeigt sich, dass die Mobilität rund um Zwickau vor allem regional geprägt ist. Für die künftige Verkehrsentwicklung bedeutet das, dass insbesondere die Verknüpfung zwischen Stadt und Umland gestärkt und auf effiziente Verbindungen gesetzt werden muss.



QUELL- UND ZIELVERKEHR VON PENDLERN

Die stärksten Ein- und Auspendlerziele von Zwickau liegen vor allem in den nahegelegenen Städten und Regionen wie dem Landkreis Zwickau, Chemnitz und dem weiteren Umland, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und guten Verkehrsanbindungen enge Verflechtungen mit Zwickau aufweisen.



Zehn häufigste Ziele der Auspendler (links) und Quellen der Einpendler (rechts)

Bestandsanalyse

Verkehrsinfrastruktur

Das Straßennetz bildet die Grundlage der alltäglichen Mobilität in Zwickau. Hier bündeln sich mit Ausnahme des Bahnverkehrs alle städtischen Verkehrsarten. Das Netz ist in Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen und kommunale Straßen hierarchisiert. Die übergeordneten Ein- und Ausfallstraßen (häufig Bundesstraßen) führen in der Innenstadt zu einem Innenstadtring zusammen. Dieser Ring ist besonders stark belastet, da er einen hohen Anteil des Gesamtverkehrs aufnimmt. Hier zeigen sich zu bestimmten Zeiten teils deutliche Engpässe, auch weil u.a. ein hoher Schwerlastverkehrsanteil besteht.

Ein weiteres Problem stellt der bauliche Zustand einzelner Straßen dar. Zahlreiche Abschnitte wurden seit vielen Jahren nicht grundhaft saniert und befinden sich daher in schlechtem Zustand, was sowohl die Verkehrssicherheit als auch den Fahrkomfort beeinträchtigt.

GESCHWINDIGKEITEN PRO WEG

Trotz der Herausforderungen besteht in Zwickau immer noch eine vergleichsweise hohe durchschnittliche Geschwindigkeit im Verkehr. Dies ist ein Indikator für einierseits hohe Autoverkehrsanteile am Verkehr sowie einen allgemein guten Verkehrsfluss.



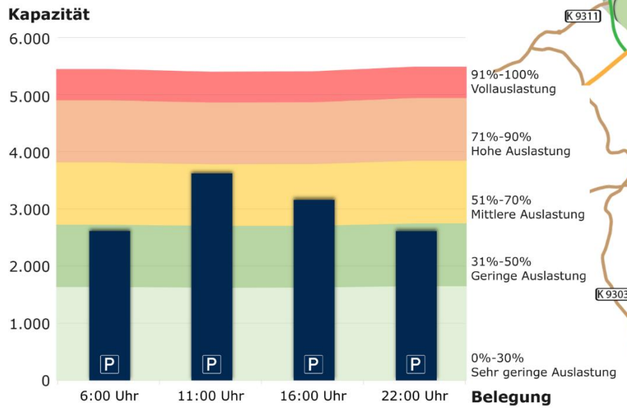
Durchschnittliche Weggeschwindigkeit in km/h
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023



Leipziger Straße: Zustand und Aufenthaltsqualität verbesserungswürdig

PARKRAUMAUSLASTUNG IN DER INNENSTADT

Die Innenstadt Zwickaus ist der zentrale Ankerpunkt des städtischen Verkehrs, da sich hier die meisten Wege bündeln und die Mehrheit der Menschen ihre Ziele hat. Eine Parkraumerhebung der öffentlichen Stellplätze zeigt, dass insgesamt zu jeder Tageszeit ein ausreichendes Angebot besteht, auch wenn es situativ zu Engpässen kommen kann. Zusätzlich stehen zahlreiche private Parkhäuser zur Verfügung, die in der Erhebung nicht berücksichtigt wurden.





Bestandsanalyse

Mobilitätsverhalten

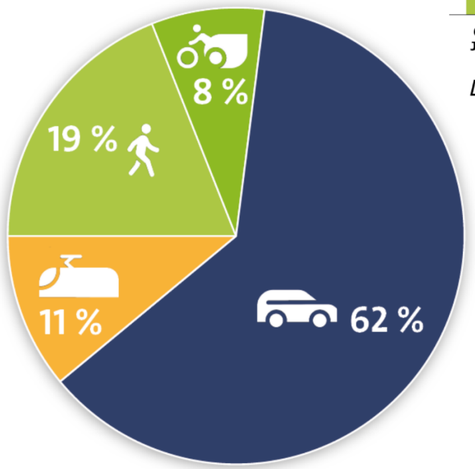
Die meisten Wege in Zwickau werden mit dem Auto zurückgelegt. Dies stimmt allerdings nur, wenn man die Gesamtanzahl der Wege betrachtet. Einzelne Altersgruppen haben unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität. So sind vor allem Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene überwiegend mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs.

Vor allem die Wege in die Region, u.a. Pendlerwege, werden häufig mit dem Auto durchgeführt, wohingegen Wege innerhalb des Stadtgebiets, sog. Binnenwege, bereits zu insg. 45 % nicht mit dem Auto durchgeführt werden.

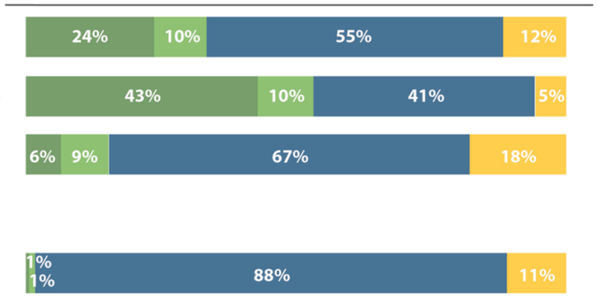
Es zeigt sich, dass Mobilitätsbedürfnisse unterschiedliche Ausprägungen haben und das passende Verkehrsmittel häufig nach Kriterien wie Reisezeit, Komfort, Budget (Zeit und Geld) sowie Wegezwecken und Distanzen gewählt wird. So fällt z.B. auf, dass zwar viele Zwickauer ein Fahrrad besitzen, dieses jedoch im Alltagsverkehr nur eine geringe Bedeutung aufweist.

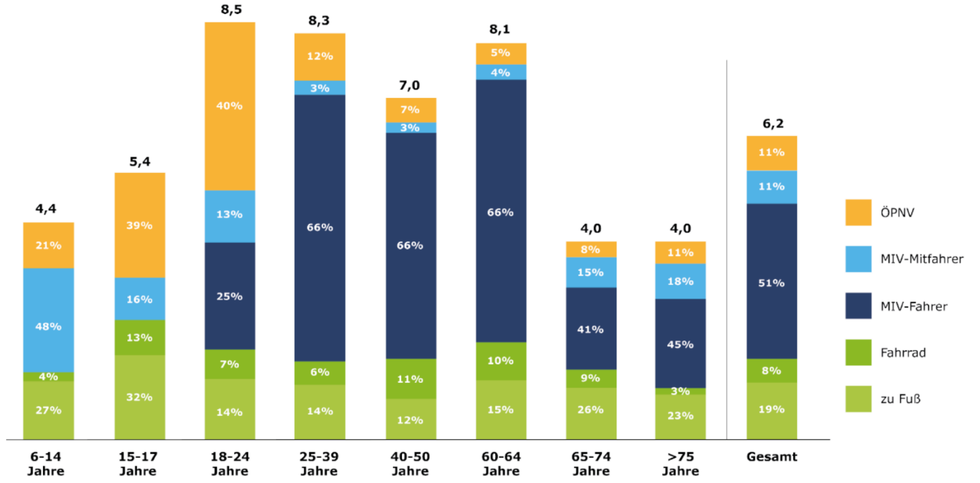
HAUSHALTSBEFRAGUNG 2025

Bei der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Zwickau wurden im April 2025 Daten zum täglichen Verkehrsverhalten der Einwohner erhoben, darunter zum Beispiel die genutzten Verkehrsmittel, die Wegeziele, Entfernungen und Zeitaufwände. Ziel dieser Erhebung war es, eine fundierte Datengrundlage für die aktuelle und zukünftige Verkehrsplanung zu schaffen. Erstmals liegen damit auch Mobilitätsdaten auf Ebene der Stadtbezirke vor.



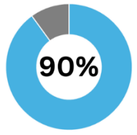
Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Zwickauer Bevölkerung 2025



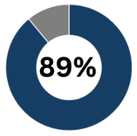


Durchschnittliche Weglänge und Verkehrsmittelwahl je Alterskohorte

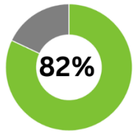
VERKEHRSMITTELVERFÜGBARKEIT



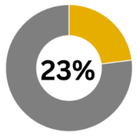
der Zwickauer besitzen einen Pkw-Führerschein.



der Zwickauer besitzen mind. einen Pkw.



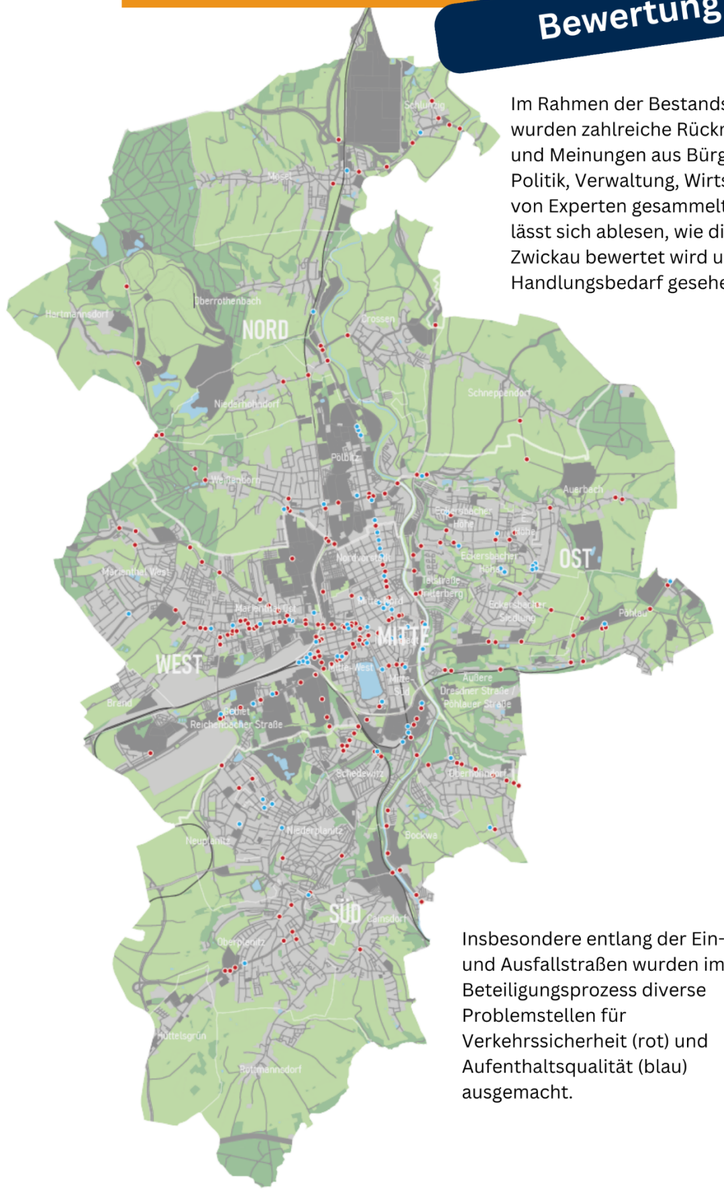
der Zwickauer besitzen mind. ein Fahrrad.



der Zwickauer besitzen ein ÖPNV-Abo.

Bestandsanalyse

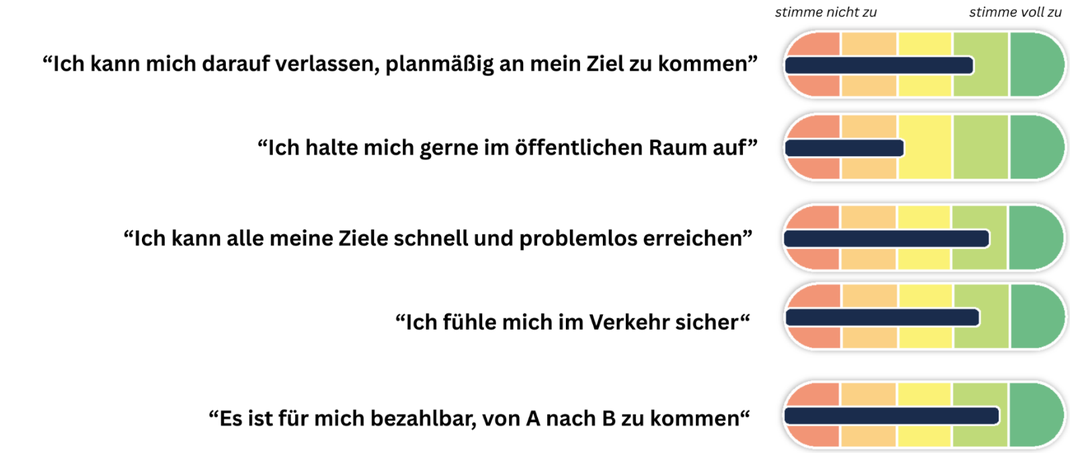
Bewertung



Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden zahlreiche Rückmeldungen und Meinungen aus Bürgerschaft, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und von Experten gesammelt. Hieraus lässt sich ablesen, wie die Mobilität in Zwickau bewertet wird und wo Handlungsbedarf gesehen wird.

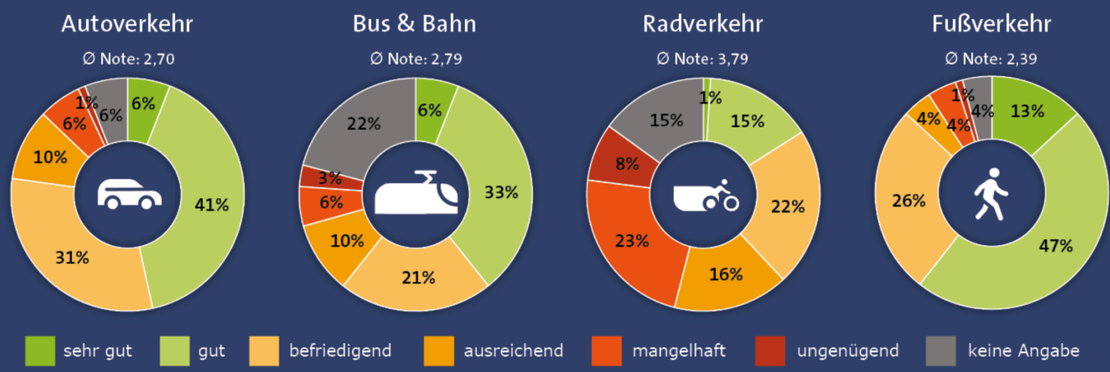
Insbesondere entlang der Ein- und Ausfallstraßen wurden im Beteiligungsprozess diverse Problemstellen für Verkehrssicherheit (rot) und Aufenthaltsqualität (blau) ausgemacht.

BEWERTUNG DER AKTUELLEN SITUATION



BEWERTUNG DER INFRASTRUKTUR

In der Haushaltsbefragung wurde nach einer Bewertung der Verkehrsangebote aus Sicht der Zwickauer Bevölkerung gefragt. Die Situation des Fußverkehrs wurde dabei am besten benotet, der Radverkehr insgesamt am schlechtesten.



Wandelgang

...zur Differenzierung der Ziele



Aufgabenstellung

Die Teilnehmenden hatten die Aufgabe, Maßnahmen vorzuschlagen, mit denen die im Leitbild definierten Zielbilder und Unterziele erreicht werden können.

Dabei ordneten sie ihre Vorschläge den Zielbildern **„Attraktive und lebenswerte Stadt“**, **„Stärkung einer effizienten Mobilität“**, **„Mobilität für alle“** sowie **„Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft“** zu. Zusätzlich konnten die Maßnahmen den jeweiligen Unterzielen zugeordnet werden, indem sie mit der entsprechenden Nummer versehen wurden.

Abschließend platzierten die Teilnehmenden ihre Vorschläge auf einer der Bezirkskarten und ordneten sie damit räumlich zu.

Attraktive und lebenswerte Stadt

1. Erhöhung der Aufenthaltsqualität
2. Stärkung der Nahmobilität
3. Reduzierung von Verkehrsbelastungen

Mobilität für alle

4. Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe
5. Ausbau der Barrierefreiheit
6. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Stärkung einer effizienten Mobilität

7. Verbesserung der Erreichbarkeit
8. Erhöhung der Zuverlässigkeit
9. Förderung der Umweltverträglichkeit

Innovative und smarte Mobilität

10. Unterstützung von Innovationen
11. Vernetzung von Mobilitätsangeboten
12. Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik

Bezirk Nord

Attraktive und lebenswerte Stadt



Westtangente zur B93 — 3

(Ab-)Lenkung Werkverkehre VW, Senkung Verkehrsbelastung Dorfstarße

P+R-Fläche Parkplatz ehemals Baumarkt / Parkplatz Kaufland (Teil davon)

Westtangente zur B93 — 3

Umbau Kreuzung Pöllbitzer Straße / Hochstraße

Lenkung Radverkehr entlang der Mulde direkt — 1

Gesamtbezirk: 30er Zone im Wohngbiet

Ausbau P&R-Angebote — 3

Schaffung einer Endhaltestelle, die Sitzplätze und Wetterschutz bietet — 1

Anbindung Dorotheenstraße, Errichtung Wendehammer für LKW

Bezirk Nord

Stärkung einer effizienten Mobilität



Abstimmung regionaler ÖPNV mit städtischen ÖPNV-Linien aus Mosel oder Glauchau kleinen Umweg fahren lassen

7

Anlegen eines Radweges von ca. 100 m hinter „Reifenschnabel“ + schafft Radverbindung on Schubertstraße zu Dorotheenstraße

Asphaltierung der letzten 2 km des Mulderadwegs

Weiterbau Radweg Richtung Norden

Verbreiterung Mulderadweg

Bezirk Nord

Mobilität für alle



Zugang Bahnhof/Gleise barrierefrei gestalten 5

Verbindungsweg Radverkehr schaffen (im Zuge Brückenneubau) 6

Bahnhof Pöllbitz barrierefrei ausbauen

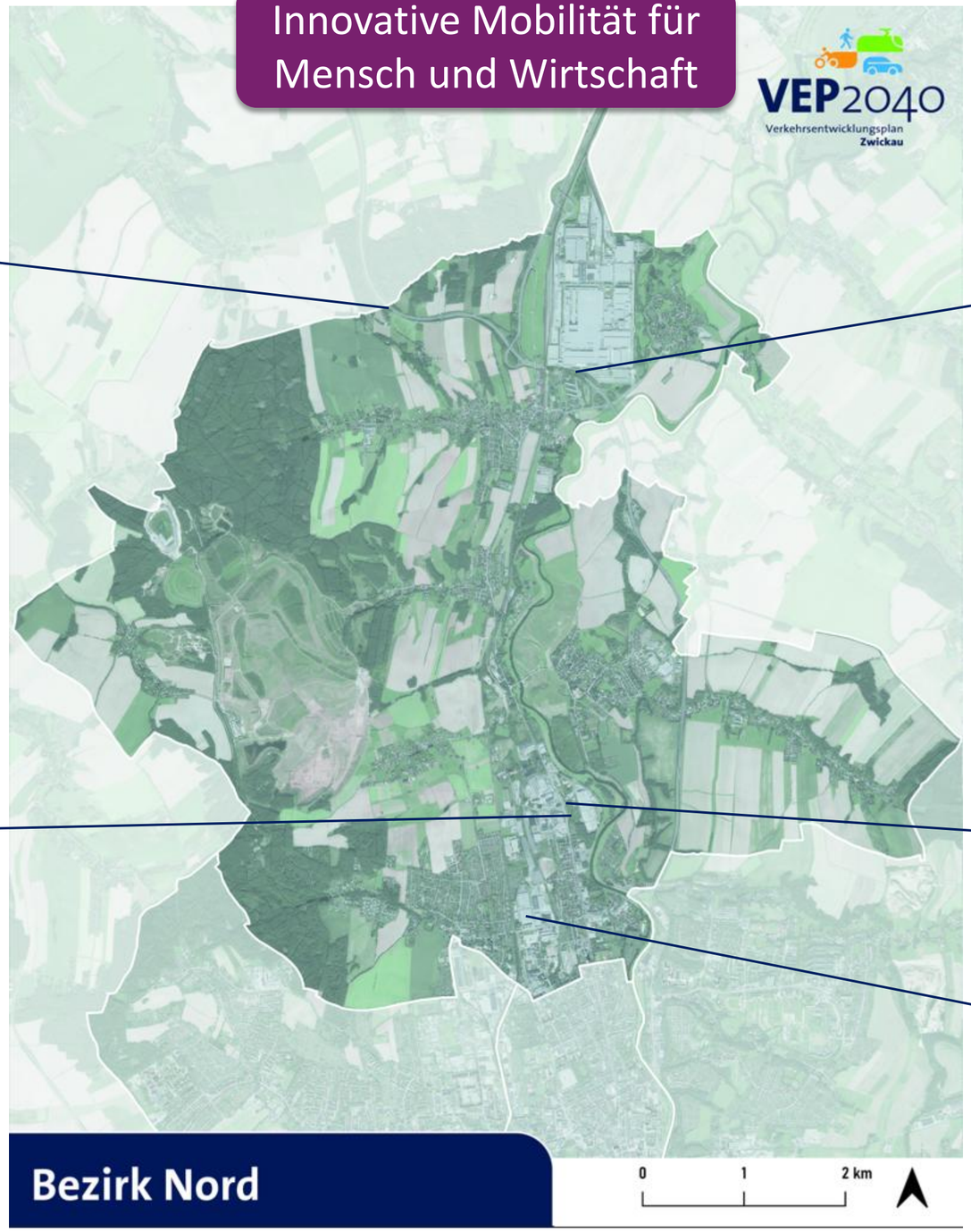
Gesonderte Parkmöglichkeit für Neue Welt schaffen

Neue Ampelschaltung verursacht Stau!

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Bezirk Nord

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft



Autonomes (Test-)feld für Logitsikverkehre

Autonome Fahrsteuerung für den Bereich vom VW-Werk bis zu ersten Knoten-/Anschlussstellen

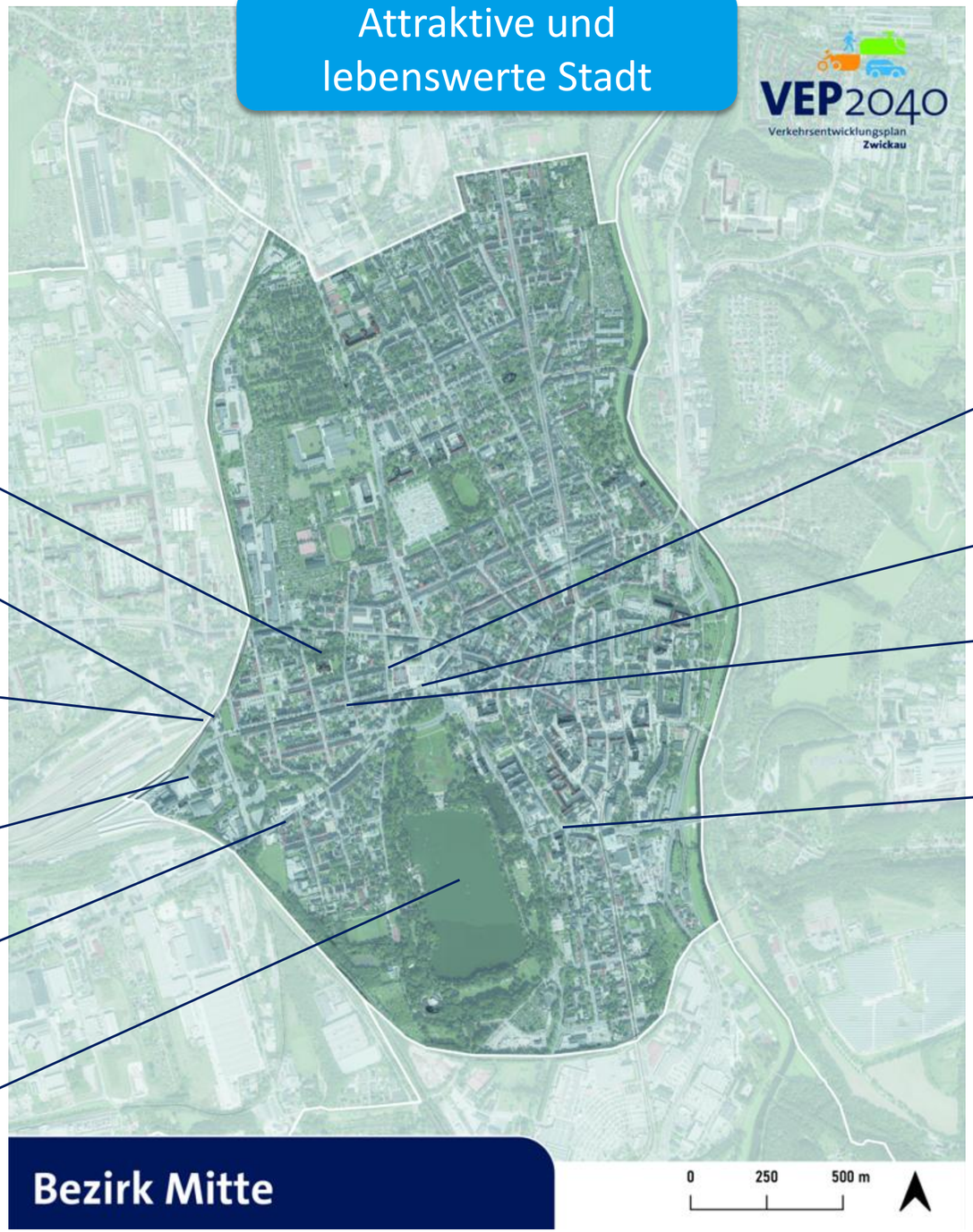
Umstieg von PKW, vllt. auch Fahrrad auf Straßenbahn -> dafür Park-/ Abstellflächen schaffen

Kombinierte Bus-/Straßenbahn Wendeschleife

Lenkung LKW-Verkehre (smart, digital, usw.)

Bezirk Mitte

Attraktive und lebenswerte Stadt



2 Verbreiterung des Rad-/ Fußweges + Beleuchtung

3 Innenstadttangente! Schon seit 20 Jahren im Gespräch!

3 Schwerverkehr raus aus der Stadt, Umladen und Lieferung auf kleinen (E-)Fahrzeugen am alten Güterbahnhof

2 Busgrößen flexibel, ggf. Voranmeldung für Gruppen (max. 14h vorher)

3 Reduzierung von Verkehrsbelastung durch Bau der Innenstadttangente

Ausbau eines sicheren Radwegenetzes

Verlängerung der Radwegeführung in die Innenstadt (ggf. auch ohne dezidierten Radweg)

Weiterführung Fahrradweg/-streifen Richtung Bahnhof

keine doppelten oder dreifachen Buslinien 3

Querungsmöglichkeiten für Fußgänger fehlen über die B173! -> Stellvertretend für viele andere Kreuzungen!

Bezirk Mitte

Attraktive und lebenswerte Stadt

Gesamtbezirk 30er-Zone im Wohngebiet

Leipziger Straße Tempo 30

Ladesäule für E-Bikes + Möglichkeiten, das Fahrrad abzustellen und zu sichern (neben der Touristeninformation gab es schon mal eine Ladesäule, jetzt nicht mehr -> Problem: Ladekable wurde gestohlen, Demontierung etc. -> Gibt es „robustere“ Lösung?

Überdachung der Bahnstiege 1

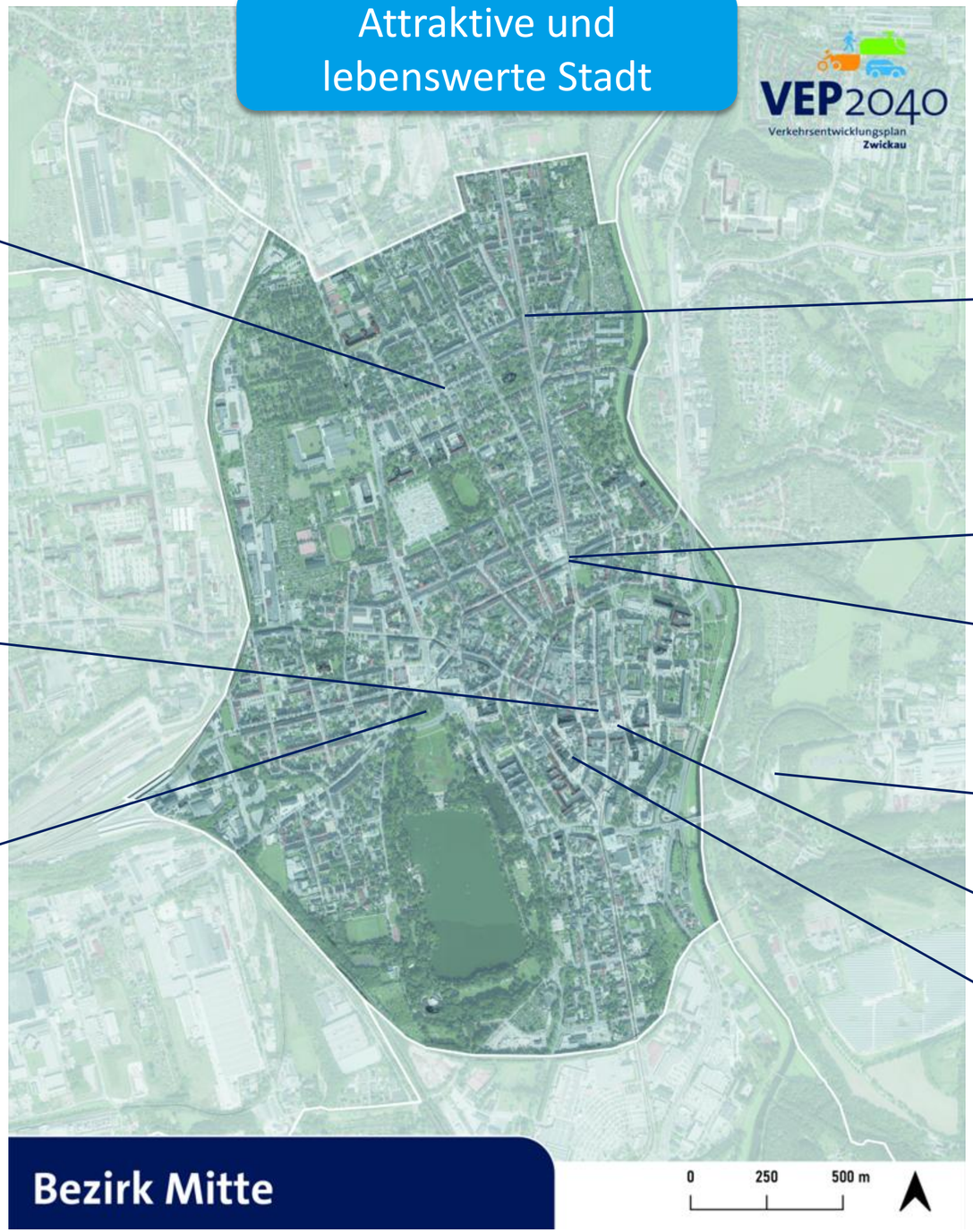
Innovatives Beleuchtungskonzept am Neumarkt 1

Gilt für Gesamtstadt: Bei grundhaftem Umbau von Straßen sind Straßenräume so modern im Sinne der umweltfreundlichen Stadt zu gestalten, dass sie nicht in wenigenwirken Jahren (z.b. 2027-2030) schon wieder altmodisch

1 Verkehrsberuhigung am Schwanenbrunnen

Autofreie Innenstadt 1

Autofreie Zonen in der Innenstadt, Tempo 30 in der Innenstadt



Bezirk Mitte

Stärkung einer effizienten Mobilität

Anlegen eines Radweges von ca. 100 m hinter „Reifenschnabel“ + schafft Radverbindung on Schubertstraße zu Dorotheenstraße

9 Car-Sharing stärken -> Auto muss man nicht selbst als Statussymbol haben ☺

7 Bau der Straßenbahnquerspange

E-Ladesäulen

6 Fußwege waren früher breiter, wurden schmaler, um die Straße zu verbreitern -> rückgängig machen und für Radwege nutzen

7 Zu- und Abfahrtswege in/aus dem Park mit dem Rad schaffen (evtl. Ampeln oder so)



E-Tankstellen/ Ladesäulen 9

Standort für H2-Tankstelle prüfen 9

Gilt für gesamte Stadt: 7 Parklücken für Hausbesuche, Physio, Anlieferung, Handwerker im Einsatz

Radverkehrsführung von der äußeren Schneebergstraße zur inneren Schneebergstraße fehlt

Bezirk Mitte

Mobilität für alle

Autofahrer übersehen hier regelmäßig Radfahrer

6 Einfahrt/Zufahrt Platz der Völkerstraße für Linksabbieger vereinfachen -> ggf. klare (re) Verkehrsführung

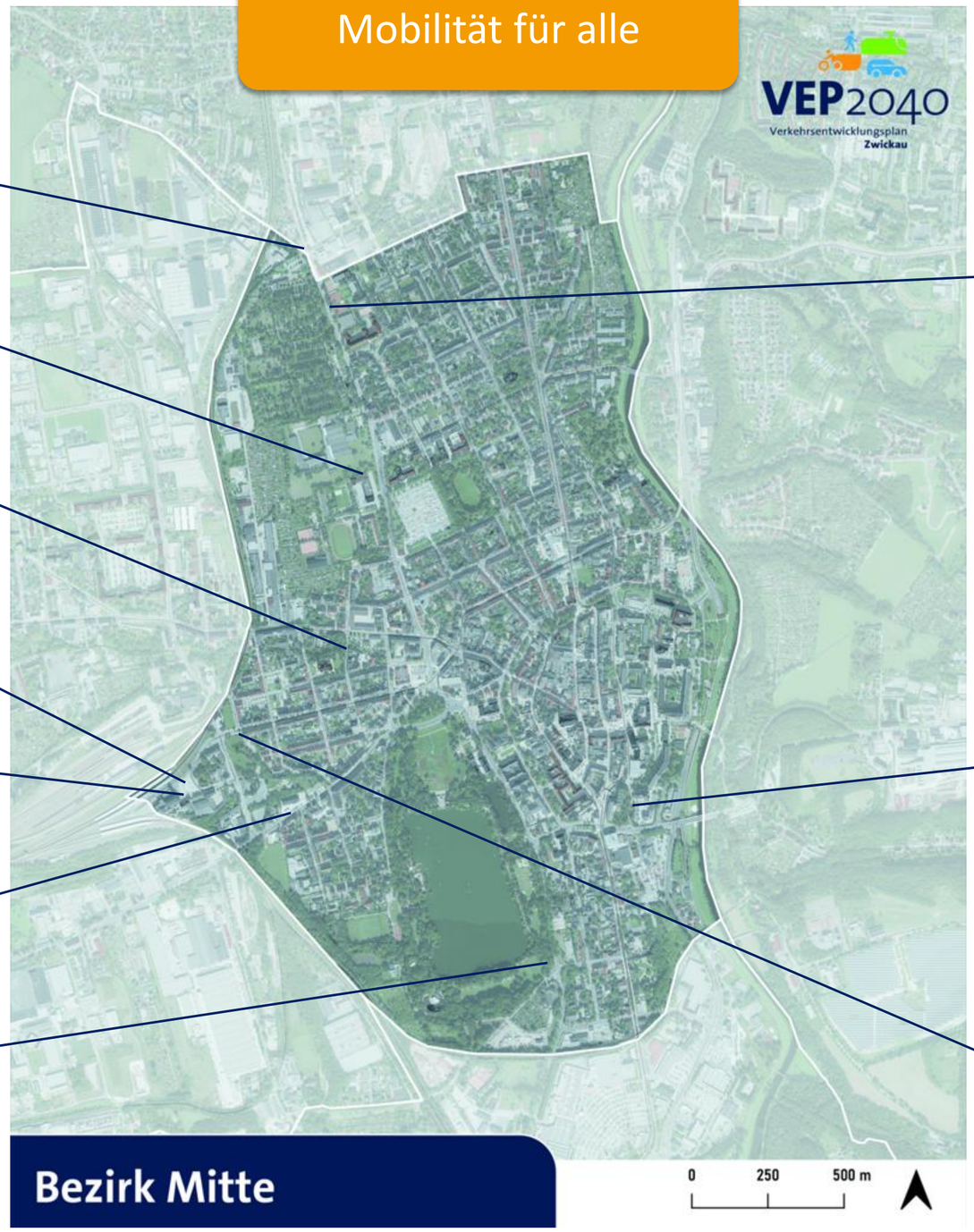
4 Erhöhung der Verkehrssicherheit durch einseitiges Parken oder Zebrastreifen

5 Haltestellen am Hauptbahnhof barrierefrei ausbauen

4 Parkplätze/ Parkplatzlösung für Auspendler -> Alternativ bessere Anbindung des Hbf per ÖPNV

Geschwindigkeit runter, auch auf Bundesstraßen

Ausgleich von Bodenwellen/ extremer Unebenheiten



Radweg unsicher durch parkende Autos vor Turnhalle

Zebrastreifen? Passanten überqueren hier teilweise „riskant“ die Straße

Bahnhofstraße -> Spiegelstraße, links abbeigen für Fahrrad ist erlaubt, aber körperlich anspruchsvoll und gefährlich. Trotzdem beibehalten! Kreuzung vor Brücke: auch immer tricky für Fahrrad, aber: Mehr davon! Man gewöhnt sich daran. Auch Autofahrer haben diese Fähigkeit 6

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Bezirk Mitte

Mobilität für alle



barrierefreier Ausbau der Haltestellen (Gleise in Randlage?) Leipziger Straße 5

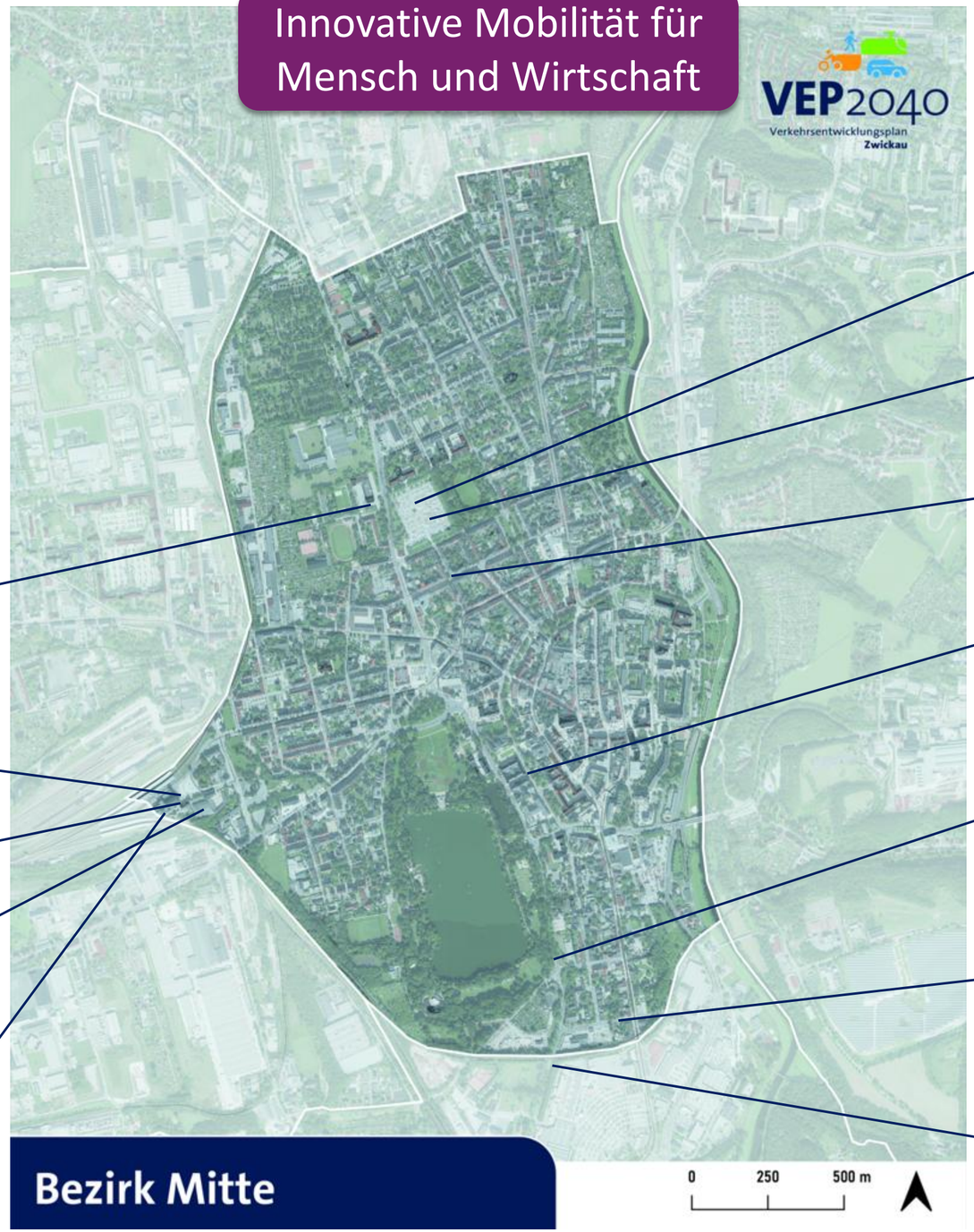
regelmäßige sichere Fußübergänge Ampeln/Zebrastreifen auf der Leipzigerstraße 6

FG-Querung nicht unterirdisch

Parkverbot vorm Rathaus, Innenstadt grundsätzlich als 30er Zone 6

Bezirk Mitte

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft



Autonomer Shuttle-Verkehr

Digitale Parkplatzanzeige (Auslastungsanzeige) 12

ÖPNV-App mit aktuellen Abfahrten und Ankunftszeiten 11

Intelligente Einsatzfahrzeug (Feuerwehr) Priorisierung

Umweltspur Bus & Fahrrad zwischen Schillerstraße und Kreisigstraße aud Dr.-Friedirchs-Ring 11

Straßenbahn bis zum Bahnhof

Ampeln bedarfsgerecht schalten, auch für Fußgänger + Radfahrer 10

Gemeinsame Fahrplanaushänge von RVW + SVZ

Gilt für alle Bezirke: 12: pfiffige Steuerung „grüne Welle“ durch Radfahrer „erreichbar“!

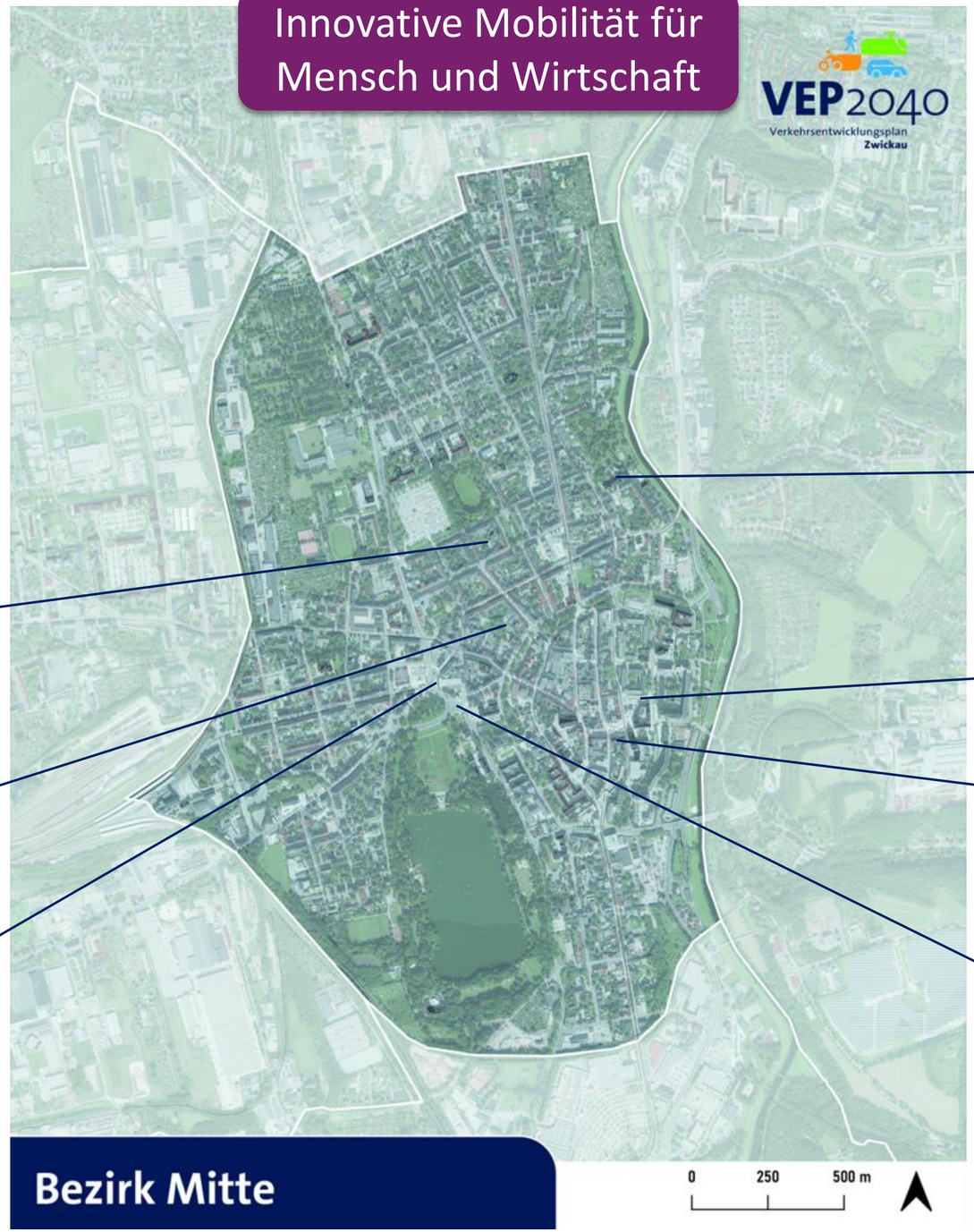
11 Einrichtung eines (DB)-Mobilitätshub

-> z.B. digitale Stele mit Anzeiger zum ÖPNV-Anschluss in die Innenstadt (+ Anzeige Laufweg Zeit & km, Fahrradstrecke?, interaktiv -> Suchfunktion?)

Realisierung des Innenstadt-Tangente um SV aus der Innenstadt umzuleiten

Bezirk Mitte

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft



Autonom fahrende Shuttle vom Joahnnisbad <-> in die Stadt

Drohnen für den Transport von Gütern nutzen, um den Lieferverkehr auf Straßen zu entlasten

Smartes/digitales Parksystem mit Echtzeitdaten

KI- gestützte Verkehrsführung anhand der Auswertung von „Echtzeitdaten“

Job-Ticket für (mind.) kommunale Unternehmen

12 smarte Steuerung: Vorrang (schnellere Grünphasen) für Radverkehr

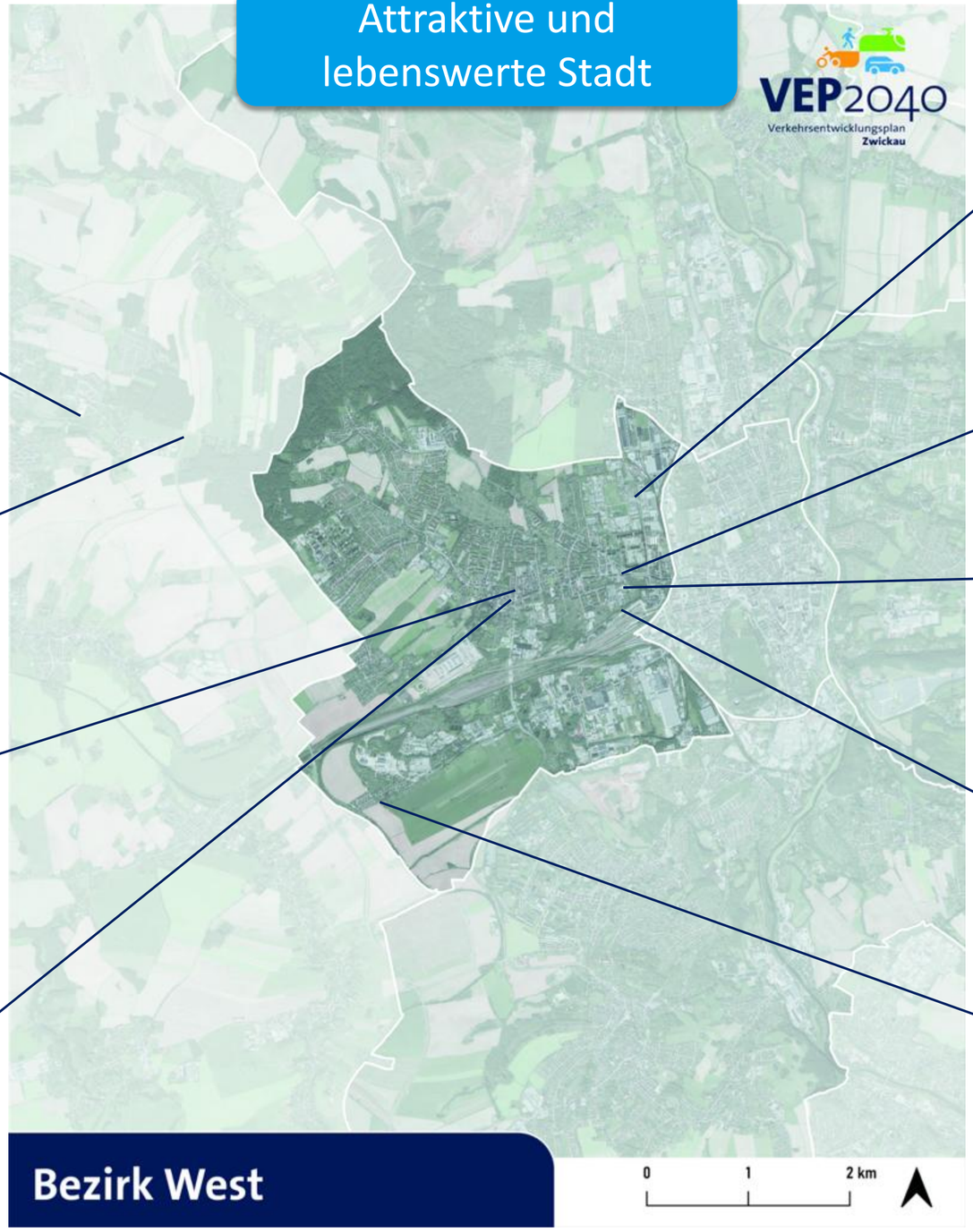
LSA-Bevorrechtigung -> smart für viele Verkehrsarten (ÖV; Rettungsdienst, Fw) -> Knotenpunkte nach Priorität

10

12

Bezirk West

Attraktive und lebenswerte Stadt



Gesamtbezirk: 30er Zone im Wohngebiet

3 Reduzierung von Verkehrsbelastung + Bau der geplanten Westtangente zur B93/A4

Marienthal hat bereits zwei gut funktionierende Umgehungsstraßen: B173 im Süden und B175 im Norden. Warum wird die Marienthaler Straße nicht umweltfreundlich umgebaut?

2 Umwidmung der ÖPNV-Spur für eine kombinierte ÖPNV-/Radspur -> bauliche Trennung Auto & Rad unter einer stärkeren Nutzung/Auslastung der ÖPNV-Spur

Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Attraktivitätssteigerung als Umfahrung des Rings 3

Durchgehender Radweg auf Marienthaler Straße/ Werdauer Straße fehlt

Vergrößerung des Rad-/Fußweges (v.a. Verbreiterung, einige Ecken nicht einsehbar, entgegenkommender Verkehr) 2

Bahnhofsvorplatz – Aufenthalt und „Willkommensbild“ der Stadt Zwickau für externe Besucher verbessern, z.B. durch kleine Speares (Glaswürfel mit Sitzmöglichkeit) 1

Prüfung eines P&R-Parkplatzes und paralleler Ausbau ÖPNV (ebenfalls notwendig) 3

Bezirk West

Stärkung einer effizienten Mobilität

7 Verlängerung der Straßenbahn durch HBK-Gelände bis Kreisverkehr Abzw. Brand mit P&R

7 Anpassung Linienführung Linie 12 durch HBK-Gelände

7 Car-Sharing-Angebote an der Kreuzung Marienthal/Neuplanitz/Ortsausgang)

8 Stärkung des Radverkehrs/ Trennung der Verekehrsmittel (inkl. Fahrbahnerneuerung -> tiefe Spurrillen)



Anbindung des neuen Zentrums an HBK durch die Straßenbahn, Grund: Verändertes Verkehrsbedürfnis, Lösung: große Schleife von Wendeschleife zum HBK Gelände -> Kresiverkehr -> Steinpleiser Straße

Radweg Bürgerschaftstraße 7

Bezirk West

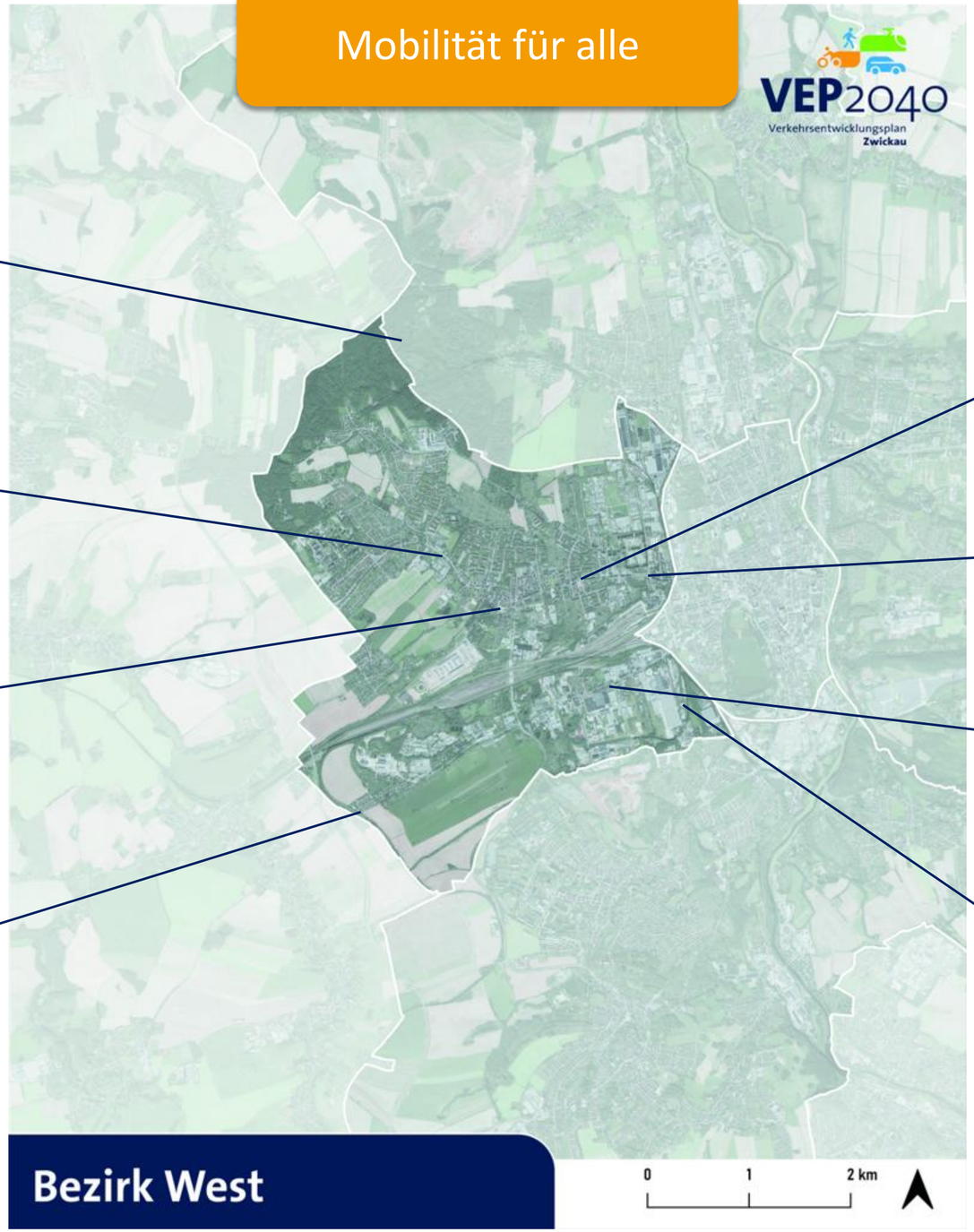
Mobilität für alle

Bahnhof Pöllbitz barrierefrei ausbauen

6 bestehende Radwege fortführen (nicht einfach enden lassen)

6 Prüfung der Verkehrsführung und Ampelschaltung

4 6 Schaffung eines durchgängigen Radweges/Fußweges bis zum Hbf/Innenstadt



Geländer an den Fußwegen & Regelmäßige Fußgängerüberwege/Ampeln/Zebra-streifen auf der Wedauer Straße 6

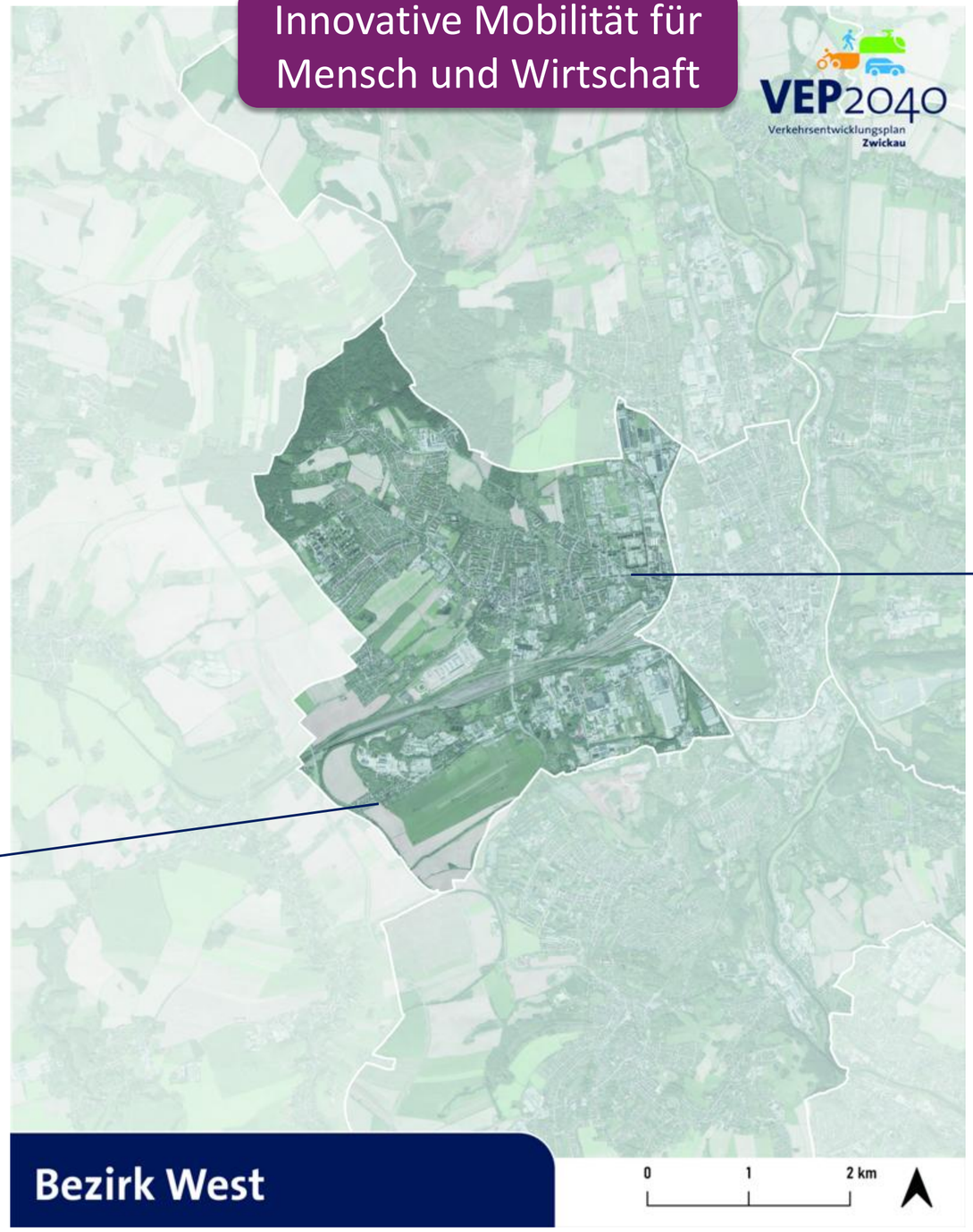
Ampelschaltung Fußgänger und Rechtsabbieger 6

Schaffung Radweg oder Tempo 30 (ganze Reichenbacher Straße, stadtweit ab Flugplatzkreuzung) 6 9

Instandhaltung der Straße nicht nur mittig für Autos sondern auch am Rand (Beseitigung (W&P Schäden) 6

Bezirk West

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft



Intelligente verkehrsabhängige LSA-Steuerung

11 Regelmäßige ÖPNV-Anbindung an den Wochenenden zum Nachtbus

Bezirk Ost

Attraktive und lebenswerte Stadt



Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Attraktivitätssteigerung als Umfahrung des Rings

Buslinien eindeutiger benennen. 2x Linie 11 mit unterschiedlichen Zielen überfordert nicht nur neu hinzugezogene. 11A & 11B würde schon reichen.

Gesamtbezirk: 30er Zone im Wohngebiet

Städtebauliche Entwicklung beachten (Bebauung südlich der Sternenstraße)

Nutzung der Parkanlage, Bepflanzung

Tempo 30-iger Zonen in Anwohnergebieten im gesamten Bezirk

P & R-Parkplatz in Kombi mit ÖPNV-Ausbau

Besserer Schutz der Anwohner vor Lärmbelästigung und um Fußballspiele durch intelligente Steuerung des Ausreiseverkehrs und Parkregelungen rund um das Amseltal/ Park Eckersbach und die Vogelsiedlung etc.

Innovative Ampelregelungen auf der kompletten B93 in beiden Richtungen mit Reduzierungen der Geschwindigkeit auf höchstens 40 km/h

Bezirk Ost

Stärkung einer effizienten Mobilität



Ausbau der Straßen zur Entlastung der Straße in der Vogelsiedlung. Bessere Erreichbarkeit Kaufland.

Bezirk Ost

Mobilität für alle

4 Mehr als einen Zweck nutzen. Es wären auch finanzielle Entlastungen. Events oder musikalische Veranstaltungen.

6 Sichere Kreuzungen

Sichere Querungsmöglichkeit bzw. Umgestaltung des Knotenpunktes, Zugang Hochschule WHZ, Campus Schettelstraße

Lösung für Radfahrer- und Fußgängerübergang



Kreuzung für Schüler sicher gestalten

Verkehrssicherheitskonzept muss für Großveranstaltungen optimiert werden -> Chaotische An- und Abreisen unterbinden 6

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Bezirk Ost

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

10 Ausbau Campus Scheffelstraße Zentrum All Electric Society

Intelligente LSA-Steuerung (Fußball-/ Berufsverkehr)

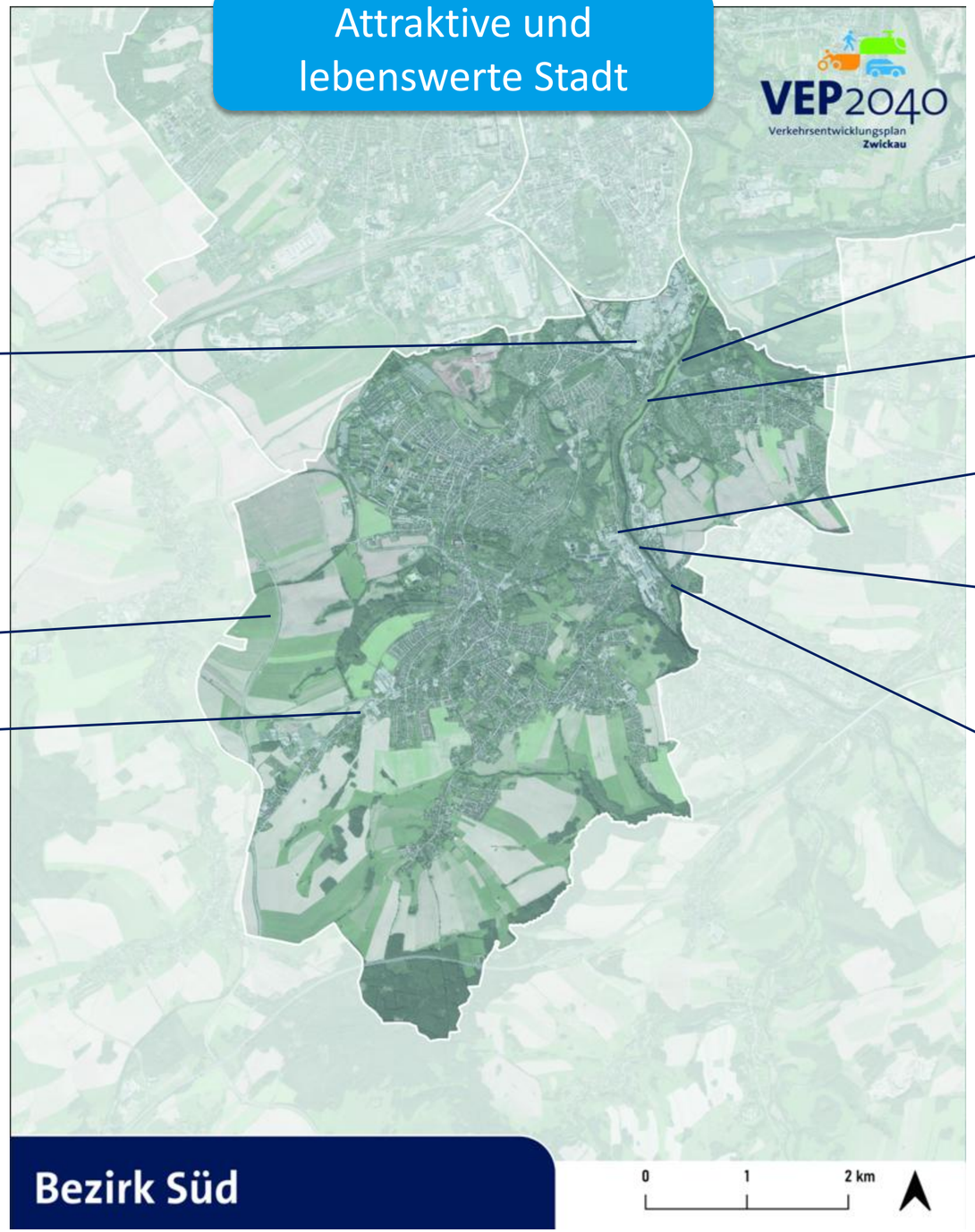


Auch hier regelmäßig Stau bei Fußballevents. Ampelphasen intelligent anpassen.

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Bezirk Süd

Attraktive und lebenswerte Stadt



ÖPNV Verbindungen im Anschluss an Veranstaltungen gewährleisten

Gesamtbezirk: 30er Zone im Wohngebiet

2 Buslinien auch für den Abend ausbauen

Mulderadweg beidseitig der Mulde im Innenstadtbereich ausbauen

Brücke nicht für Fahrräder sperren! Sperrung aufheben, wir fallen schon nicht 2

Anschlussgleise sichern für Gewerbe -> Reduzierung LKW innerhalb der Stadt

Radweg endet, bleibt nur noch Bundesstraße oder enge Dorfstraße mit viel LKW Verkehr 2

Straßenbahn-Durchmesserlinie von Wilkau-Haßbau-Innenstadt bis Weißenborn bauen!! Sehr attraktive Verbindung! 3

Bezirk Süd

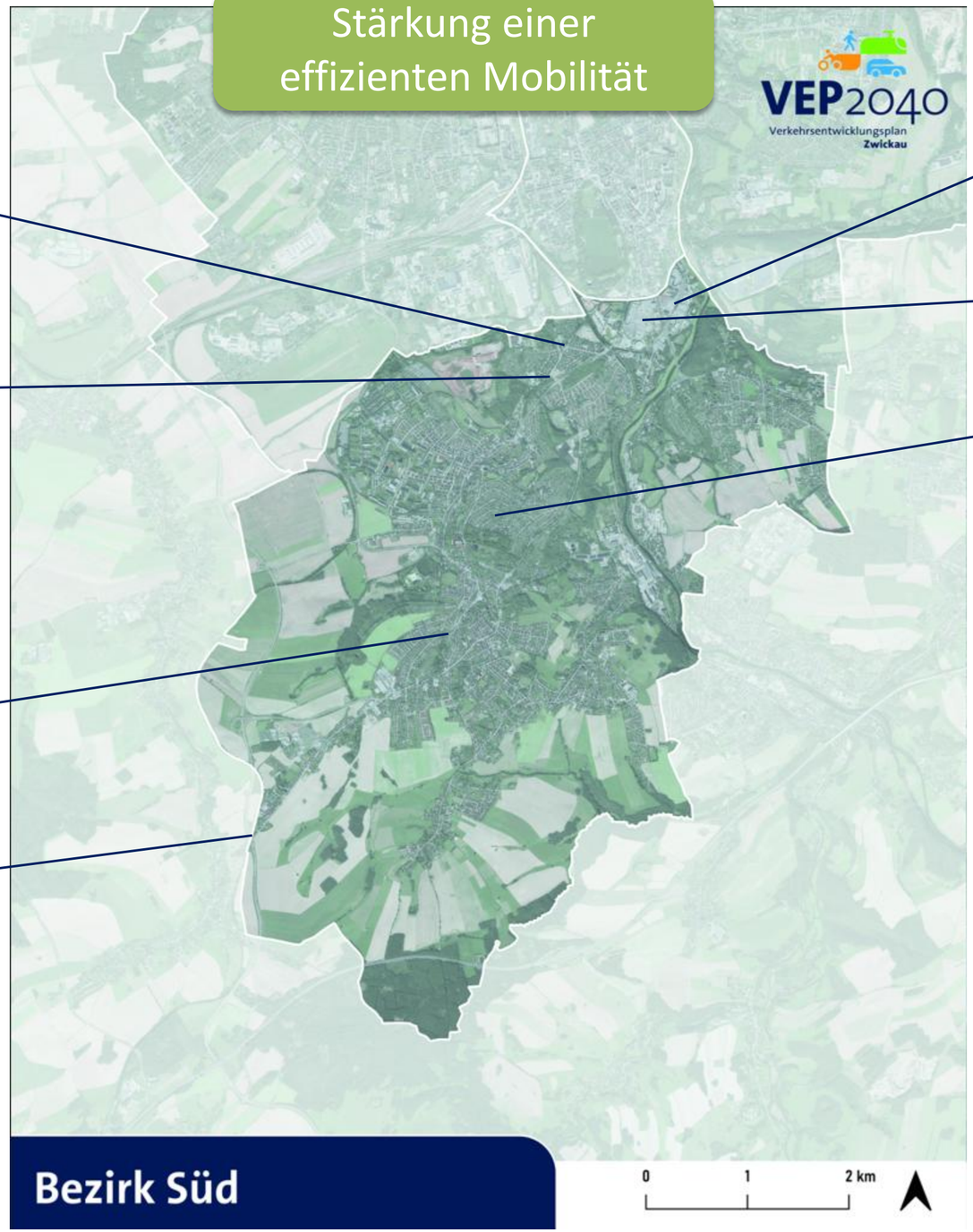
Stärkung einer effizienten Mobilität

6 9 für 20 m muss hier nicht von 30 o. 20 auf 50 km/h erhöht werden (Wohngebiet -> ggf. generelle Zone 30?)

7 Erreichbarkeit Radweg entlang der Bürgerschachtstraße als Verbindung Planitz -> Bhf

Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Oberplanitz

Außenstadtbezirke und direktes Umland stärker mit ÖPNV erschließen



Öffnung Weg hinter oder verlängern Audizentrum 7

Parkplätze in Außenbereichen (P+R) einschl. Transport von z.B. Einkäufen aus der Innenstadt zum Parkplatz -> ist auch Digitalisierung 7

keine Buslinie über den Schlossberg

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

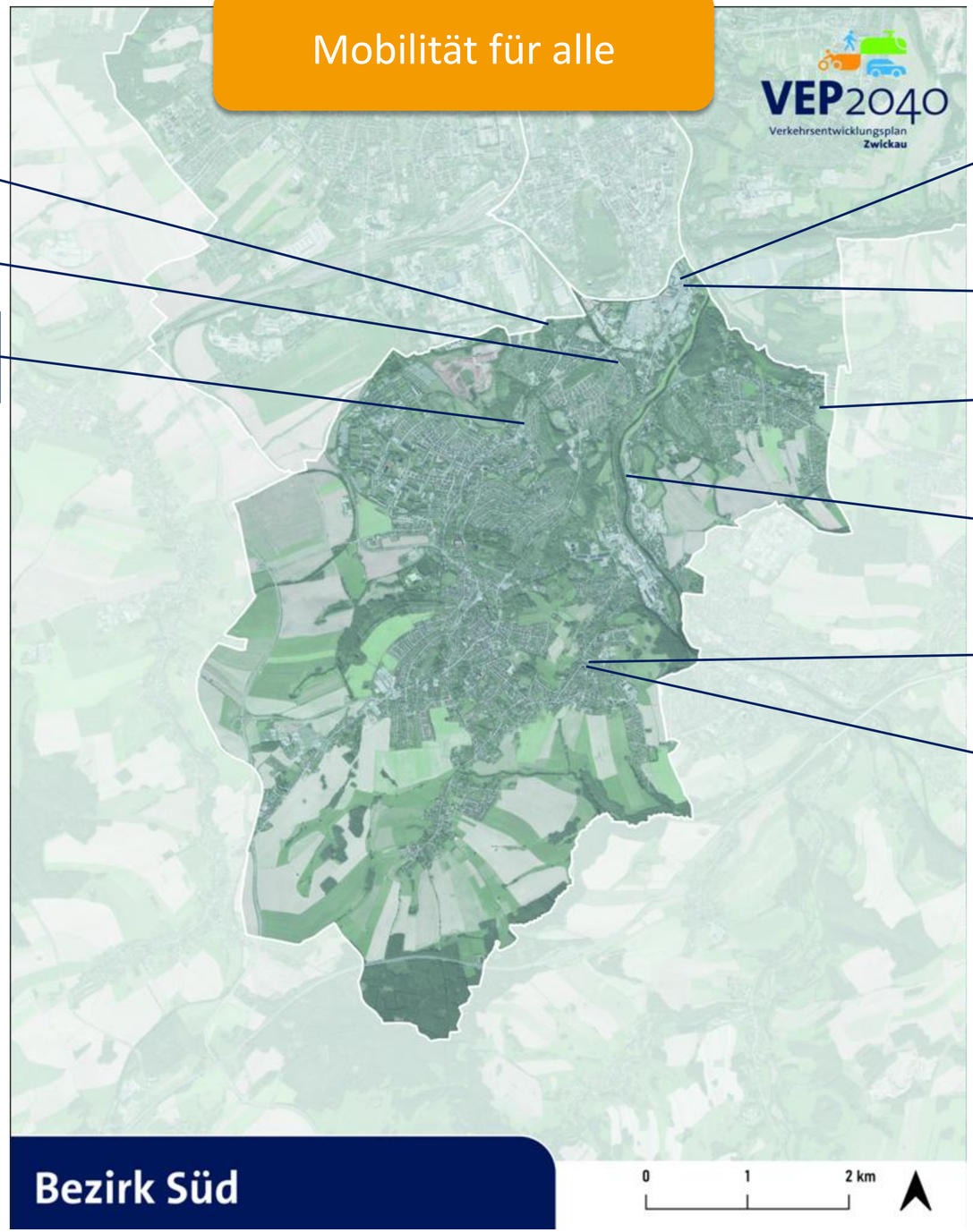
Bezirk Süd

Mobilität für alle

6 Radweg wieder ausbauen

Fahrstuhl am Bahnhof Schedewitz

6 Kombination der Bus und Straßenbahnhaltestelle für sicheres Umsteigen



Offensichtliche Warnung vor folgender Ampel nach Kurve -> evtl mit Lichtzeichen? Stau teilweise sehr plötzlich nach Kurve 6

Abzweig vom Radweg sicherer bis zur Oscar-Arnold-Straße 6

Radweg Richtung Reinsdorf bzw. Umleitung auf bestehende Wege 6

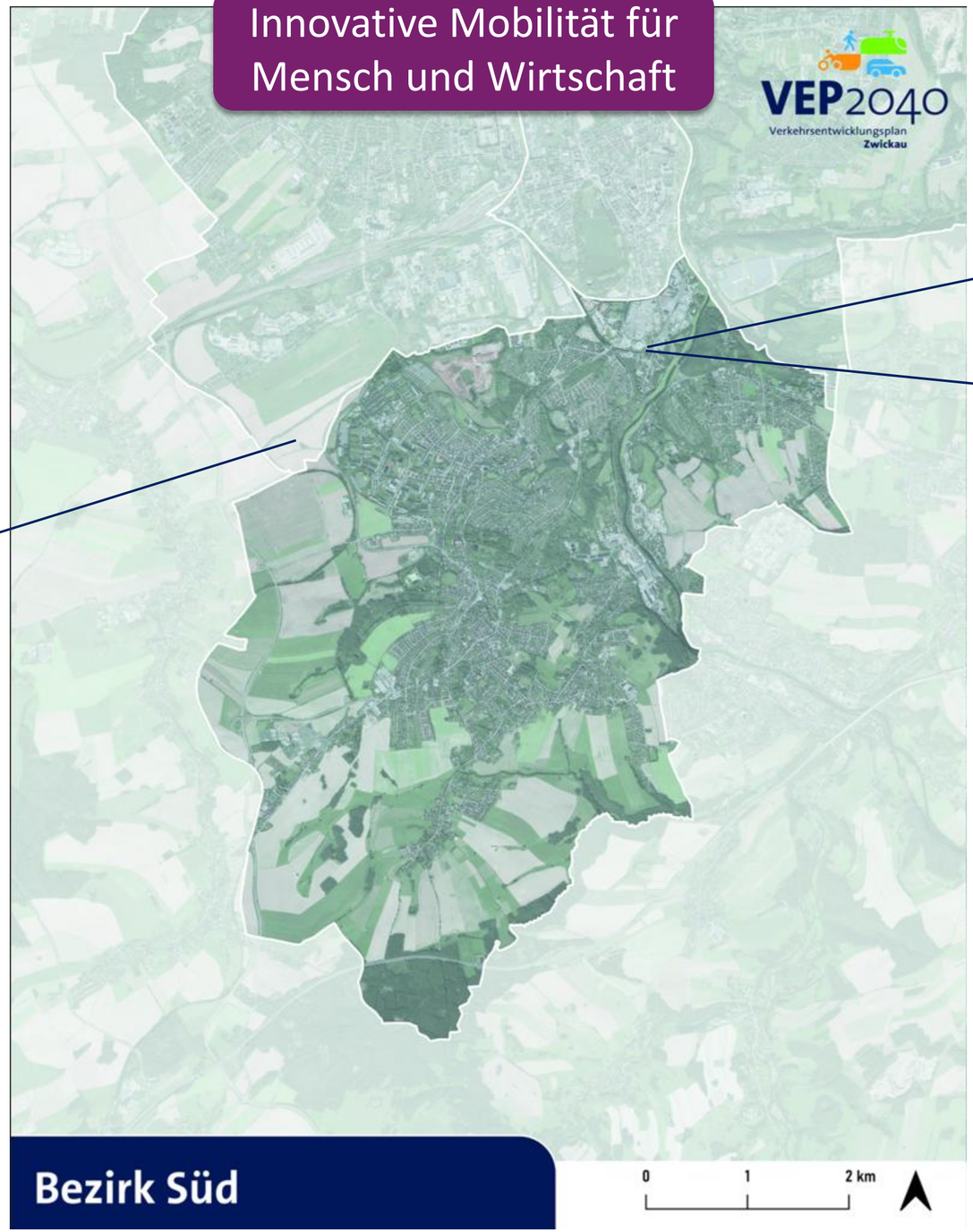
Abgrenzungen/ Markierung eines Radfahrerstreifens auf der Straße (die Breite der Straße sollte es hergeben)

6 Bau Wendeschleife in Cainsdorf Mitte 6

Anschlussstelle schaffen für Verkehr in die Stadt/Außenbezirke 4

Bezirk Süd

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft



Gemeinsame Fahrplanaushänge von RVW + SVZ

mögliche Vernetzung als Knotenpunkt nutzen

11

12 Einkaufstrolleys kann man sich nehmen, um Einkäufe zu transportieren. Trolley fährt autonom an den Supermarktstellplatz zurück

Weiterführende Infos

Weiterführende Links…

Hintergrundinfos
- VEP 2040: Verkehrsentwicklungsplan 2040 - Stadt Zwickau

Beteiligte Fachbüros
- Büro StadtVerkehr: büro stadtVerkehr
- DialogWerke: DialogWerke

Evaluation
- Feedback zum ersten Forum: Nachbefragung

Bitte nehmen Sie teil!

Die nächste Mobilitästwerkstatt für Bürgerinnen und Bürger findet am 24.11. um 17:00 im Ubineum statt.

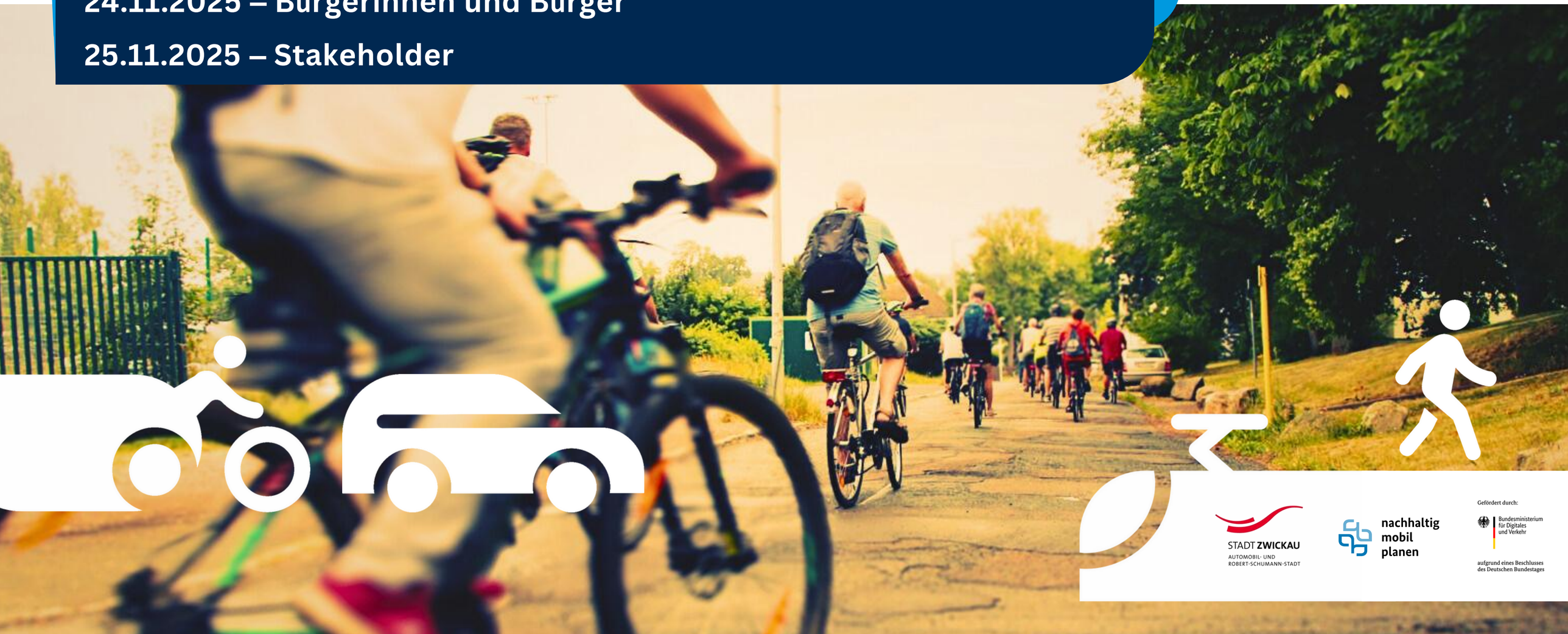
Die nächste Mobilitätswerkstatt für Fachakteure findet am 25.11. um 09:00 im Ubineum statt.

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Dokumentation der Mobilitätswerkstätten III

24.11.2025 – Bürgerinnen und Bürger

25.11.2025 – Stakeholder



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Begrüßung

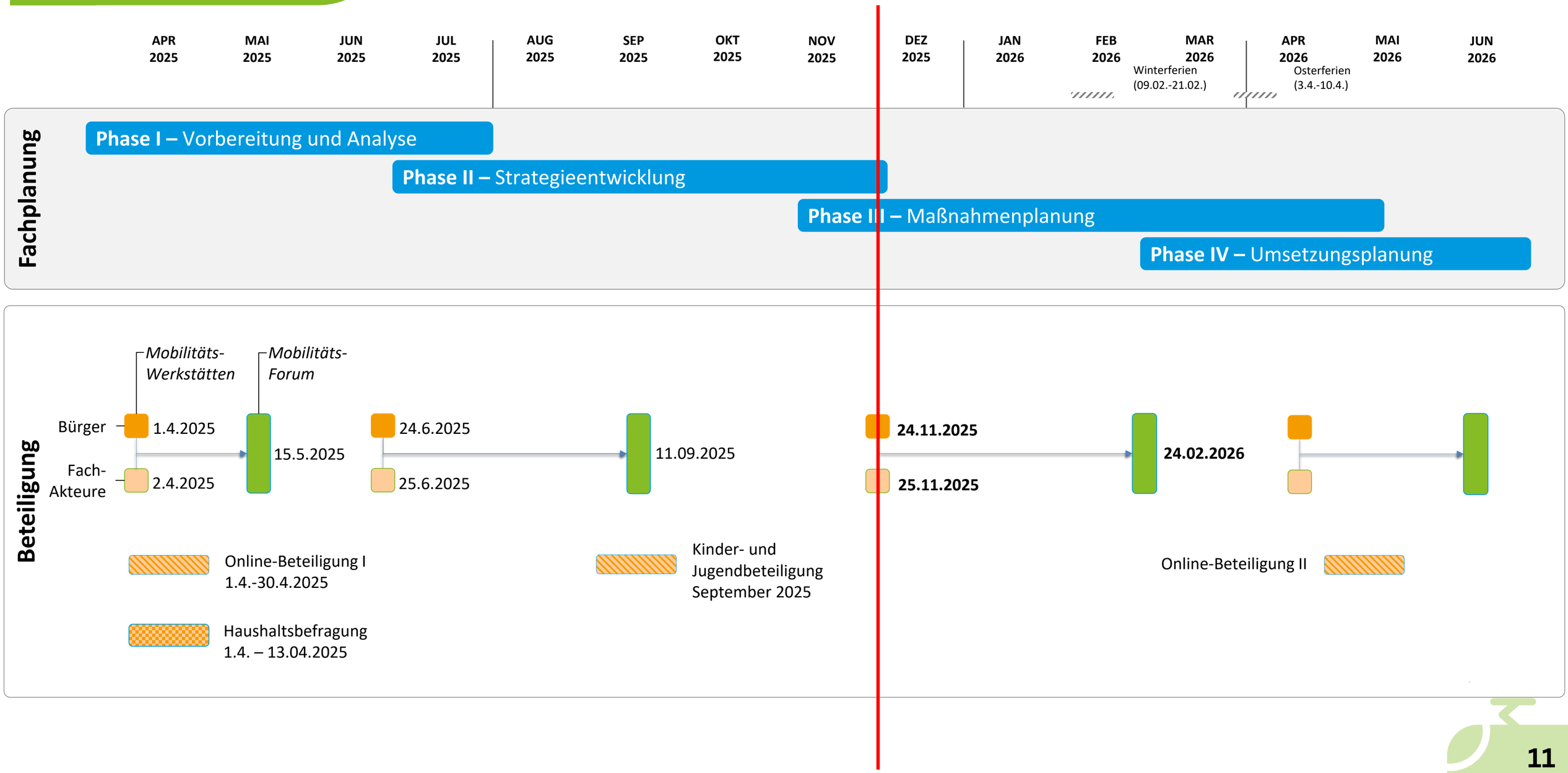
...am Tag 1 durch

Baubürgermeisterin Silvia Queck

...am Tag 2 durch

Kevin Scheibel

Prozessplanung

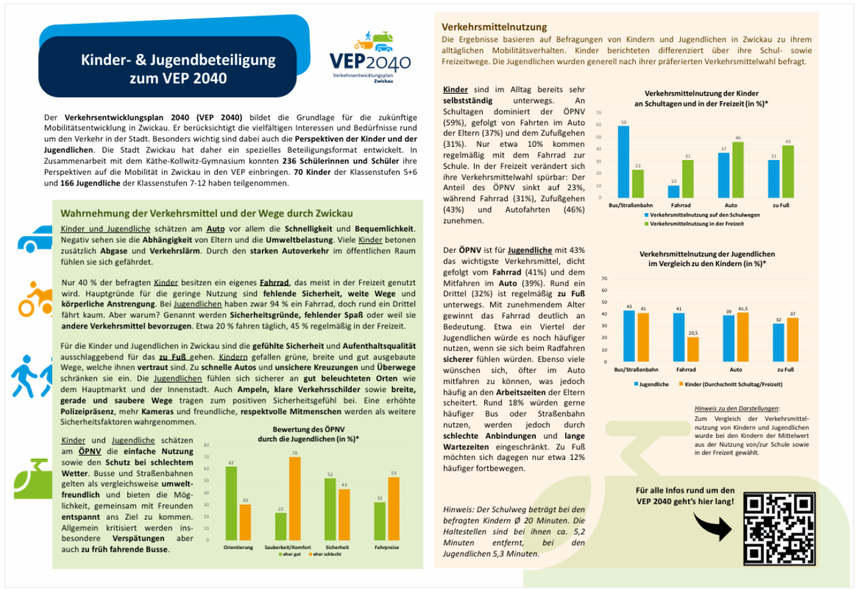


Agenda

Zeit	TOP
	Input & Diskussion • Kinder- und Jugendbeteiligung: zentrale Ergebnisse • Entwicklung der Mobilitätsplanung
	Flexible Pause
	Arbeitsphase • Betrachtung der entwickelten Maßnahmen zur Erreichung des Leitbildes. • Bewertung der Maßnahmen nach *Wirksamkeit* und *Umsetzbarkeit*.
	Wechselpause
	Zusammenführung • Gemeinsamer Blick auf die Ergebnisse • Ausblick
	Get-Together

Die Mobilität in Zwickau aus Sicht der Kinder & Jugendlichen

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau



Kinder- & Jugendbeteiligung zum VEP 2040

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** bildet die Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Zwickau. Er berücksichtigt die vielfältigen Interessen und Bedürfnisse rund um den Verkehr in der Stadt. Besonders wichtig sind dabei auch die **Perspektiven der Kinder und der Jugendlichen**. Die Stadt Zwickau hat daher ein spezielles Beteiligungsformat entwickelt. In Zusammenarbeit mit dem Käthe-Kollwitz-Gymnasium konnten **236 Schülerinnen und Schüler** ihre Perspektiven auf die Mobilität in Zwickau in den VEP einbringen. **70 Kinder** der Klassenstufen 5+6 und **166 Jugendliche** der Klassenstufen 7-12 haben teilgenommen.

Wahrnehmung der Verkehrsmittel und der Wege durch Zwickau

Kinder und Jugendliche schätzen am **Auto** vor allem die **Schnelligkeit** und **Bequemlichkeit**. Negativ sehen sie die **Abhängigkeit** von Eltern und die **Umweltbelastung**. Viele Kinder betonen zusätzlich **Abgase** und **Verkehrslärm**. Durch den **starken Autoverkehr** im öffentlichen Raum fühlen sie sich gefährdet.

Nur 40 % der befragten Kinder besitzen ein eigenes **Fahrrad**, das meist in der Freizeit genutzt wird. Hauptgründe für die geringe Nutzung sind **fehlende Sicherheit, weite Wege** und **körperliche Anstrengung**. Bei Jugendlichen haben zwar 94 % ein Fahrrad, doch rund ein Drittel fährt kaum. Aber warum? Genannt werden **Sicherheitsgründe, fehlender Spaß** oder weil sie **andere Verkehrsmittel bevorzugen**. Etwa 20 % fahren täglich, 45 % regelmäßig in der Freizeit.

Für die Kinder und Jugendlichen in Zwickau sind die **gefühlte Sicherheit** und **Aufenthaltsqualität** ausschlaggebend für das **zu Fuß** gehen. Kindern gefallen grüne, breite und gut ausgebaute Wege, welche ihnen **vertraut** sind. Zu **schnelle Autos** und **unsichere Kreuzungen** und **Überwege** schränken sie ein. Die Jugendlichen fühlen sich sicherer an **gut beleuchteten Orten** wie dem Hauptmarkt und der Innenstadt. Auch **Ampeln, klare Verkehrsschilder** sowie **breite, gerade und saubere Wege** tragen zum positiven Sicherheitsgefühl bei. Eine erhöhte **Polizeipräsenz**, mehr **Kameras** und freundliche, **respektvolle Mitmenschen** werden als weitere Sicherheitsfaktoren wahrgenommen.

Kinder und Jugendliche schätzen am **ÖPNV** die **einfache Nutzung** sowie den **Schutz bei schlechtem Wetter**. Busse und Straßenbahnen gelten als vergleichsweise **umweltfreundlich** und bieten die Möglichkeit, gemeinsam mit Freunden **entspannt** ans Ziel zu kommen. Allgemein kritisiert werden insbesondere **Verspätungen** aber auch **zu früh fahrende Busse**.

Bewertung des ÖPNV durch die Jugendlichen (in %)*

Verkehrsmittelnutzung

Die Ergebnisse basieren auf Befragungen von Kindern und Jugendlichen in Zwickau zu ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten. Kinder berichteten differenziert über ihre Schul- sowie Freizeitwege. Die Jugendlichen wurden generell nach ihrer präferierten Verkehrsmittelwahl befragt.

Kinder sind im Alltag bereits sehr **selbstständig** unterwegs. An Schultagen dominiert der ÖPNV (59%), gefolgt von Fahrten im Auto der Eltern (37%) und dem Zufußgehen (31%). Nur etwa 10% kommen regelmäßig mit dem Fahrrad zur Schule. In der Freizeit verändert sich ihre Verkehrsmittelwahl spürbar: Der Anteil des ÖPNV sinkt auf 23%, während Fahrrad (31%), Zufußgehen (43%) und Autofahrten (46%) zunehmen.

Verkehrsmittelnutzung der Kinder an Schultagen und in der Freizeit (in %)*

Der **ÖPNV** ist für **Jugendliche** mit 43% das wichtigste Verkehrsmittel, dicht gefolgt vom **Fahrrad** (41%) und dem Mitfahren im **Auto** (39%). Rund ein Drittel (32%) ist regelmäßig **zu Fuß** unterwegs. Mit zunehmendem Alter gewinnt das Fahrrad deutlich an Bedeutung. Etwa ein Viertel der Jugendlichen würde es noch häufiger nutzen, wenn sie sich beim Radfahren **sicherer** fühlen würden. Ebenso viele wünschen sich, öfter im Auto mitfahren zu können, was jedoch häufig an den **Arbeitszeiten** der Eltern scheitert. Rund 18% würden gerne häufiger Bus oder Straßenbahn nutzen, werden jedoch durch **schlechte Anbindungen** und **lange Wartezeiten** eingeschränkt. Zu Fuß möchten sich dagegen nur etwa 12% häufiger fortbewegen.

Verkehrsmittelnutzung der Jugendlichen im Vergleich zu den Kindern (in %)*

Hinweis zu den Darstellungen:
Zum Vergleich der Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen wurde bei den Kindern der Mittelwert aus der Nutzung von/zur Schule sowie in der Freizeit gewählt.

Hinweis: Der Schulweg beträgt bei den befragten Kindern Ø 20 Minuten. Die Haltestellen sind bei ihnen ca. 5,2 Minuten entfernt, bei den Jugendlichen 5,3 Minuten.

Für alle Infos rund um den VEP 2040 geht's hier lang!

Wahrnehmung des Umfelds

Die Kinder beschrieben, wie sich ihre Schul- und Alltagswege anfühlen und was sie unterwegs wahrnehmen oder erleben.

An Schultagen sehen Kinder vor allem **Autos, Busse** und den **Stadtraum**. Dabei fällt ihnen häufig **respektloses Verhalten** auf. Am Wochenende nehmen sie häufiger die **Natur** wahr.

Der **Verkehr** ist das dominante Geräusch sowohl an Schultagen als auch am Wochenende. **Motorengeräusche** und **Autos** werden dabei am häufigsten genannt. Am Wochenende hören viele Kinder jedoch insgesamt **weniger Lärm** und mehr **Vögel, Musik** und ihre **Familie.**

Am Schulalltag wie auch am Wochenende riechen Kinder oft **Abgase**. Unter der Woche berichten sie zusätzlich häufiger von unangenehmen Gerüchen wie **Hundekot, Zigaretten, Schweiß** oder **starkem Parfüm**. Am Wochenende nehmen sie häufiger gute **Essens- und Naturgerüche** wahr.

Zwickau aus einer anderen Perspektive – Chancen und Barrieren im Alltag

In einem ersten Schritt wurden die Jugendlichen befragt, was ihnen bei ihren Wegen durch Zwickau allgemein auffällt, wenn es um eine **„Mobilität für alle"** geht. Sie erkannten dabei folgende Herausforderungen:

- **Baustellen**
- **Verspätungen**
- **Stau**
- **Fehlende oder unsichere Fahrradwege**
- **Umleitungen**
- **Schlechte & nicht barrierefreie Fußwege**

Mit Hilfe eines Maßbandes versetzen die Jugendlichen sich in die Lage eines jüngeren Kindes oder einer Person im Rollstuhl mit einer Größe von ca. 1,35 m. So erlebten sie, wie Zwickau aus dieser Perspektive wirkt und welche Barrieren es gibt. Sie stellten fest, dass der Alltag deutlich schwieriger und eingeschränkter sei: **Stoppknöpfe, Haltegriffe** und **Fahrpläne** sind **zu hoch angebracht** und das **Ein- und Aussteigen im ÖPNV** sei sehr problematisch. Auch **hohe Bordsteine, enge Wege** und **unebene** Straßen erschweren das vorankommen. Zudem fühlten sich viele **übersehen** oder **nicht ernst genommen**, vor allem an stark befahrenen Straßen.

Straßen & Plätze der Zukunft aus Sicht der Kinder

Die Kinder wurden gebeten, einen Ort im öffentlichen Raum zu malen: (1) wie sie ihn heute wahrnehmen + (2) wie sie ihn sich in Zukunft vorstellen.

Heute: Die meisten Zeichnungen zeigen **graue Plätze, Straßen, Autos** und **Häuser.** Zwar sind auch **Bäume** und **Pflanzen** zu sehen, aber meist klein und wenig präsent. **Menschen** werden häufig in **negativen Situationen** gemalt, etwa beim Schimpfen.

In Zukunft: Die Kinder zeichnen viele **Bäume, Blumen und Grünflächen**, **weniger Autos** und **mehr Menschen**. Insgesamt wünschen sie sich mehr **Natur** und **schön gestaltete, saubere Straßenräume** – und weniger Verkehr, Gestank und bedrohliche Situationen.

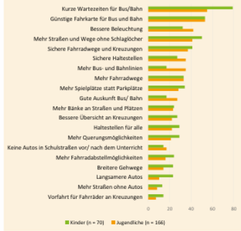




Maßnahmen für eine kinder- & jugendgerechte Mobilität

Den Kindern und Jugendlichen wurden die 20 untenstehenden Maßnahmen genannt, die zu einer altersgerechten Mobilität beitragen. Sie wurden gebeten, die wichtigsten fünf Maßnahmen auszuwählen und ergänzend eigene Ideen vorzustellen.

Maßnahmenpriorisierung der Kinder und Jugendlichen (in %)



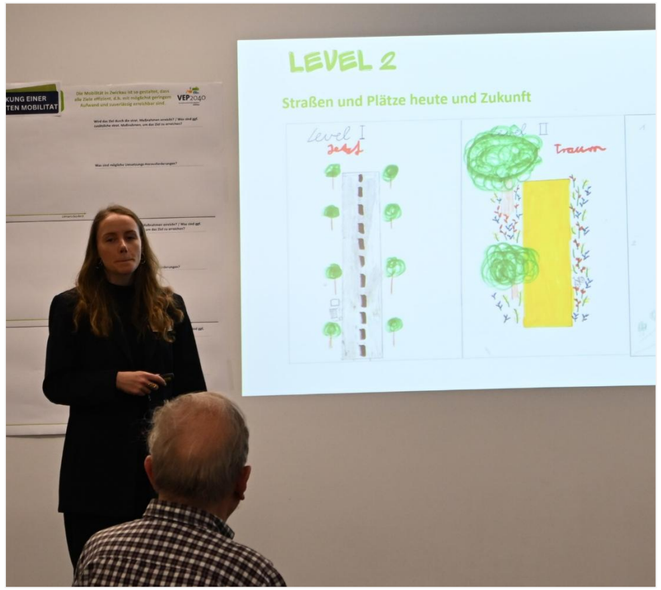
Zusätzliche Schwerpunkte:

- **Freizeit- und Bewegungsflächen:** Mehr Parks, Spielplätze, Skateboard-Parks und ruhige Orte zum Ausruhen, die sicher und altersgerecht gestaltet sind.
- **Natur im Stadtgebiet:** Mehr Grün-flächen, Bäume und bepflanzte Bereiche.
- **Öffentlicher Nahverkehr:** Sicherheit, Sauberkeit und Komfort wurden wie auch die Pünktlichkeit erneut benannt. Dazu werden gut beleuchtete und barrierefreie Haltestellen erwartet.
- **Sichere Wege:** mehr Radwege, die vom Autoverkehr getrennt sind, weniger Autoverkehr vor Schulen.
- **Baustellenmanagement:** Kürzere Bauzeiten und bessere Koordination.

Kinder legen zudem besonders Wert auf Orte zum Spielen, Ausruhen und freie Begegnung. Ihre Vorschläge betonen stärker die Aufenthaltsqualität im Stadtraum.

Jugendliche fokussieren insgesamt stärker auf die Gestaltung des Verkehrsraums wie etwa breite, barrierefreie Gehwege, sichere Radwege und gute Beleuchtung. Dies bestärkt eine eigenständige und sichere Fortbewegung.





Die Dokumentation der Kinder- und Jugendbefragung in Zwickau finden Sie unter **https://vep2040.zwickau.de**

Input: Mobilitätsplanung



Leitbild VEP2040

- Beschluss des Leitbildes im **Oktober 2025**
- Entwicklung des Leitbildes über Mobilitätsdialog, Verwaltungs-workshops, Politik-Beteiligung und fachlich-analytischem Input
- Vision für die Zukunft für die nächsten 15 Jahre
- Vier Zielbilder mit jeweiligen Zielsetzungen legen den Grundstein für die Maßnahmenentwicklung
- Integrierte Betrachtung aller Verkehrsbedürfnisse



ZWICKAU BEWEGT.
MOBILITÄT FÜR EINE STARKE STADT





ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert - dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld bei.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Straßen soll spürbar erhöht werden - durch ansprechende Gestaltung und eine gute Orientierung.

Stärkung der Nahmobilität

Kurze Wege in Zwickau sollen attraktiver werden - lückenlos ausgebaute Geh- und Radwege stärken die Nahmobilität in den Stadtteilen und der Innenstadt.

Reduzierung von Verkehrsbelastungen

Verkehrsbelastungen wie Lärm und Schadstoffe sollen reduziert werden - eine bessere Verkehrslenkung, technologischer Fortschritt und Entlastungen von Wohn- und Geschäftsbereichen tragen dazu wesentlich bei.

MOBILITÄT FÜR ALLE

Die Mobilität in Zwickau trägt zur gesellschaftlichen Teilhabe bei. Sie ist sicher, barrierefrei und bezahlbar.

Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe

Alle Menschen sollen sich in Zwickau gut und sicher fortbewegen können - unabhängig von Alter, Einkommen, Wohnort oder Mobilitätseinschränkungen.

Ausbau der Barrierefreiheit

Die Wege sollen dazu möglichst kurz und direkt sein. Die Verkehrsanlagen und Mobilitätsangebote werden barrierefrei ausgebaut.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit werden durch gut geführte Verkehrswege und konfliktarme Knotenpunkte gestärkt.

STÄRKUNG EINER EFFIZIENTEN MOBILITÄT

Die Mobilität in Zwickau ist so gestaltet, dass alle Ziele effizient, d.h. mit möglichst geringem Aufwand und zuverlässig erreichbar sind.

Verbesserung der Erreichbarkeit

Alle Stadtteile und wichtigen Ziele im Stadtgebiet sind mit allen Verkehrsmitteln gut und zu jeder Zeit erreichbar.

Erhöhung der Zuverlässigkeit

Die Mobilitätsinfrastruktur und alle Verkehrsmittel sind verlässlich und bringen alle sicher ans Ziel.

Förderung der Umweltverträglichkeit

Die Mobilität wird effizient mit möglichst geringem Aufwand und mit möglichst geringen Umweltbelastungen durchgeführt.

INNOVATIVE MOBILITÄT FÜR MENSCH UND WIRTSCHAFT

In Zwickau sind Personen- und Wirtschaftsverkehre innovativ, digital und gut miteinander vernetzt.

Unterstützung von Innovationen

Stadt, Wirtschaft und Forschung entwickeln gemeinsam innovative Lösungen für eine Mobilität, die Menschen u. Unternehmen gleichermaßen voranbringt.

Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Neben leicht verständlichen Angeboten für den Personenverkehr sind auch effiziente Lösungen für Wirtschafts- und Güterverkehre vorhanden.

Smarte Steuerung von Verkehr u. Logistik

Echtzeit-Informationen und smarte Steuerung steigern Vertrauen, Zuverlässigkeit und Effizienz - im Alltag der Bürger und bei Betriebsabläufen von Unternehmen.

Handlungsprämissen

Bedingungen und Voraussetzungen dafür, dass die Ziele erreicht werden können:

1. **Klare Vorgaben für alle Verkehrsträger**
   → Vorrangnetze für Auto, Lkw, ÖPNV, Rad und Fuß

2. **Trennung der Verkehrsträger wo möglich**
   → Verbesserung der Sicherheit, Reisekomfort und Reisezeit wo möglich

3. **Flexible Nutzung des öffentlichen Raums**
   → Nutzungskonflikte innovativ durch Flexibilität lösen, wenn möglich

4. **Nutzung von Opportunitäten**
   → Trotz knapper Ressourcen Projekte anschieben, Fördermittel bestmöglich akquirieren und nutzen



Zielnetz-entwicklung

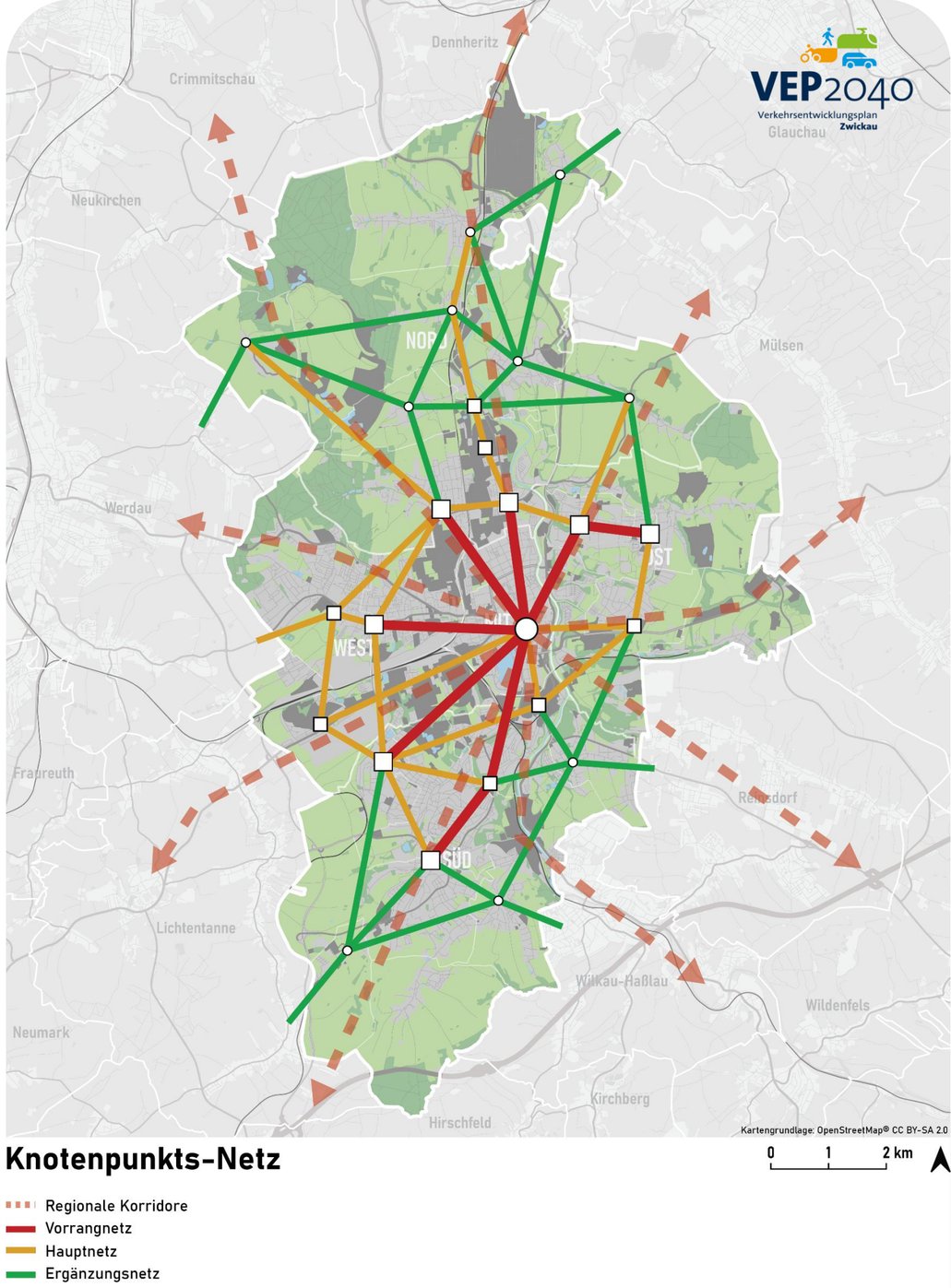
Entwicklung von Zielnetzen für MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

- Ableitung der Netzstruktur aus Mobilitätsdaten sowie den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN):
  - **Welche Verbindungen und Verkehrsbeziehungen gibt es?**
  - **Wie häufig werden bestimmte Beziehungen nachgefragt?**

- Ableitung von bedeutenden Verkehrsachsen/Verbindungen (Knoten zu Knoten):
  - **Wo befinden sich die wichtigsten Ziele im Alltag der Menschen?**
  - **Wo gibt es die größte Verkehrsnachfrage?**

- Umlegung von Knoten auf das bestehende Straßen- und Wegenetz:
  - **Wo verlaufen die heutigen Netze der Verkehrsträger?**
  - **Wo müssen Verbindungen hergestellt werden? Wo bestehen Lücken?**
  - **Wo gibt es Kapazitäts- bzw. Dimensionierungsprobleme?**

Die Zielnetze dienen als Grundlage für die **Ableitung von Handlungsbedarfen** und bietet Ansätze für infrastrukturelle und verkehrslenkende Maßnahmen.



Maßnahmen-entwicklung

Leitbild



- Zielbilder
- Zielformulierungen
- Handlungsprämissen
- Erfolgsindikatoren

Zielnetze

- Festgelegte Vorranrouten für alle Verkehrsträger
- Ausbau- und Qualitätsstandards
- Handlungsystematik

Maßnahmen

- Handlungsstrategien
- Konkrete Maßnahmen im Stadtgebiet
- Erwirken von Veränderungen

VEP 2040

Bericht mit allen Arbeitsschritten und Zielformulierungen

- Maßnahmens-teckbriefe
- Prioritätenliste
- Hinweise zur Umsetzung

Umsetzung

- Priorisierung & Koordination
- Finanzielle Ausstattung
- Personelle Ausstattung
- Systematische Evaluation
- Regelmäßige Berichterstattung

Sammlung von Maßnahmenhinweisen

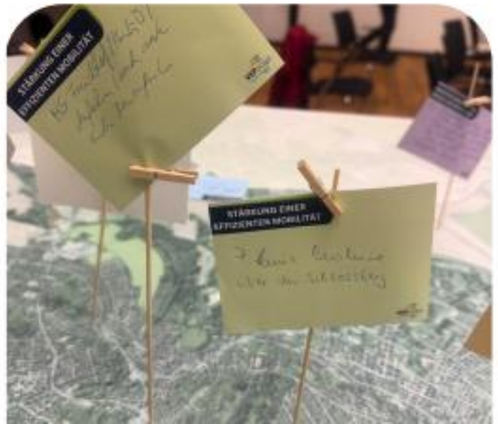
Sammlung von Hinweisen im 2. Forum

- Konkrete Hinweise je Stadtbezirk
  zu den Zielen des Leitbilds
- Breites Spektrum an Eingaben und Vorschlägen

Rolle des Gutachter-Teams:

- Sortierung und Auswertung aller Hinweise
- Kategorisierung und Zuordnung zu Handlungsfeldern / Schwerpunktthemen
- Ableitung von gesamtstädtischen Strategien







Sammlung von Maßnahmenhinweisen

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

ID	Beschreibung	Bezirk	Zielbild-Zuordnung	Themenfeld	Einordnung Strategie
1	Westtangente zur B93	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	MIV	Umgehungsstraßen
2	Lenkung Radverkehr entlang der Mulde direkt	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	Radverkehr	Radwegenetz
3	(Ab-)Lenkung Werkverkehre VW, Senkung Verkehrsbelastung Dorfstaße	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	MIV	Schwerlastverkehr
4	P+R-Fläche Parkplatz ehemals Baumarkt / Parkplatz Kaufland (Teil davon)	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	Intermodalität	Vernetzung MIV-ÖPNV
5	Westtangente zur B93	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	MIV	Umgehungsstraßen
6	Umbau Kreuzung Pöllbitzer Straße / Hochstraße	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	MIV	Verflüssigung MIV
7	Gesamtbezirk: 30er Zone im Wohngbiet	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	MIV	Verkehrsberuhigung
8	Ausbau P&R-Angebote	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	Intermodalität	Vernetzung MIV-ÖPNV
9	Schaffung einer Endhaltestelle, die Sitzplätze und Wetterschutz bietet	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	ÖPNV	Ausbau Haltestellen
10	Anbindung Dorotheenstraße, Errichtung Wendehammer für LKW	Nord	Attraktive und lebenswerte Stadt	MIV / Wirtschaftsverkehr	Schwerlastverkehr
11	Anlegen eines Radweges von ca. 100 m hinter „Reifenschnabel“ + schafft Radverbindung on Schubertstraße zu Dorotheenstraße	Nord	Stärkung einer effizienten Mobilität	Radverkehr	Radwegenetz
12	Weiterbau Radweg Richtung Norden	Nord	Stärkung einer effizienten Mobilität	Radverkehr	Radwegenetz
13	Abstimmung regionaler ÖPNV mit städtischen ÖPNV-Linien aus Mosel oder Glauchau kleinen Umweg fahren lassen	Nord	Stärkung einer effizienten Mobilität	ÖPNV	ÖPNV-Betrieb
14	Asphaltierung der letzten 2 km des Mulderadwegs	Nord	Stärkung einer effizienten Mobilität	Radverkehr	Radwegenetz
15	Verbreiterung Mulderadweg	Nord	Stärkung einer effizienten Mobilität	Radverkehr	Radwegenetz
16	Bahnhof Pöllbitz barrierefrei ausbauen	Nord	Mobilität für alle	ÖPNV	Barrierefreiheit
17	Neue Ampelschaltung verursacht Stau!	Nord	Mobilität für alle	MIV	Verflüssigung MIV
18	Zugang Bahnhof/Gleise barrierefrei gestalten	Nord	Mobilität für alle	ÖPNV	Barrierefreiheit
19	Verbindungsweg Radverkehr schaffen (im Zuge Brückenneubau)	Nord	Mobilität für alle	Radverkehr	Radwegenetz
20	Gesonderte Parkmöglichkeit für Neue Welt schaffen	Nord	Mobilität für alle	MIV	Parkraumangebot
21	Autonomes (Test-)feld für Logitsikverkehre	Nord	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	Wirtschaftsverkehr	
22	Umstieg von PKW, vllt. auch Fahrrad auf Straßenbahn -> dafür Park-/ Abstellflächen schaffen	Nord	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	Intermodalität	Vernetzung Rad-ÖPNV
23	Autonome Fahrsteuerung für den Bereich vom VW-Werk bis zu ersten Knoten-/Anschlussstellen	Nord	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	MIV	Autonomes Fahren
24	Kombinierte Bus-/Straßenbahn Wendeschleife	Nord	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	ÖPNV	ÖPNV-Betrieb
25	Lenkung LKW-Verkehre (smart, digital, usw.)	Nord	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	Wirtschaftsverkehr	Lkw-Routing
26	Verbreiterung des Rad-/ Fußweges + Beleuchtung	Mitte	Attraktive und lebenswerte Stadt	Radverkehr / Fußverkehr	Ausbau Gehwege/Radweg

ID	Beschreibung	Bezirk	Zielbild-Zuordnung	Themenfeld	Einordnung Strategie
139	Anschlussgleise sichern für Gewerbe -> Reduzierung LKW innerhalb der Stadt	Süd	Attraktive und lebenswerte Stadt	Wirtschaftsverkehr	Logistikkonzept
140	Radweg endet, bleibt nur noch Bundesstraße oder enge Dorfstraße mit viel LKW Verkehr	Süd	Attraktive und lebenswerte Stadt	Radverkehr	Radwegenetz
141	Straßenbahn-Durchmesserlinie von Wilkau-Haßbau-Innenstadt bis Weißenborn bauen!! Sehr attraktive Verbindung!	Süd	Attraktive und lebenswerte Stadt	ÖPNV	Ausbau ÖPNV-Netz
142	für 20 m muss hier nicht von 30 o. 20 auf 50 km/h erhöht werden (Wohngebiet -> ggf. generelle Zone 30?)	Süd	Stärkung einer effizienten Mobilität	MIV	
143	Erreichbarkeit Radweg entlang der Bürgerschachtstraße als Verbindung Planitz -> Bhf	Süd	Stärkung einer effizienten Mobilität	Radverkehr	Radwegenetz
144	Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Oberplanitz	Süd	Stärkung einer effizienten Mobilität	ÖPNV	Ausbau ÖPNV-Netz
145	Außenstadtbezirke und direktes Umland stärker mit ÖPNV erschließen	Süd	Stärkung einer effizienten Mobilität	ÖPNV / Pendlerverkehr	
146	Öffnung Weg hinter oder verlängern Audizentrum	Süd	Stärkung einer effizienten Mobilität	Radverkehr	Radwegenetz
147	Parkplätze in Außenbereichen (P+R) einschl. Transport von z.B. Einkäufen aus der Innenstadt zum Parkplatz -> ist auch Digitalisierung	Süd	Stärkung einer effizienten Mobilität	Intermodalität	Vernetzung MIV-ÖPNV
148	keine Buslinie über den Schlossberg	Süd	Stärkung einer effizienten Mobilität	ÖPNV	
149	6 Radweg wieder ausbauen	Süd	Mobilität für alle	Radverkehr	Radwegenetz
150	Fahrstuhl am Bahnhof Schedewitz	Süd	Mobilität für alle	ÖPNV	Barrierefreiheit
151	Kombination der Bus und Straßenbahnhaltestelle für sicheres Umsteigen	Süd	Mobilität für alle	ÖPNV	Ausbau Haltestellen
152	Offensichtliche Warnung vor folgender Ampel nach Kurve -> evtl mit Lichtzeichen? Stau teilweise sehr plötzlich nach Kurve	Süd	Mobilität für alle	MIV	Verkehrssicherheit
153	Abzweig vom Radweg sicherer bis zur Oscar-Arnold-Straße	Süd	Mobilität für alle	Radverkehr	Radwegenetz
154	Radweg Richtung Reinsdorf bzw. Umleitung auf bestehende Wege	Süd	Mobilität für alle	Radverkehr	Radwegenetz
155	Abgrenzungen/ Markierung eines Radfahrerstreifens auf der Straße (die Breite der Straße sollte es hergeben)	Süd	Mobilität für alle	Radverkehr	Radwegenetz
156	6 Bau Wendeschleife in Cainsdorf Mitte	Süd	Mobilität für alle	ÖPNV	ÖPNV-Betrieb
157	Anschlussstelle schaffen für Verkehr in die Stadt/Außenbezirke	Süd	Mobilität für alle	MIV	Umgehungsstraßen
158	Einkaufstrolleys kann man sich nehmen, um Einkäufe zu transportieren. Trolley fährt autonom an den Supermarktstellplatz zurück	Süd	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	Allgemein	
159	Gemeinsame Fahrplanaushänge von RVW + SVZ	Süd	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	ÖPNV	Informationen
160	mögliche Vernetzung als Knotenpunkt nutzen	Süd	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	Intermodalität	Mobilstationen

Themenfelder

MIV

ÖPNV

Radverkehr

Fußverkehr

E-Mobilität

Wirtschafts-verkehr

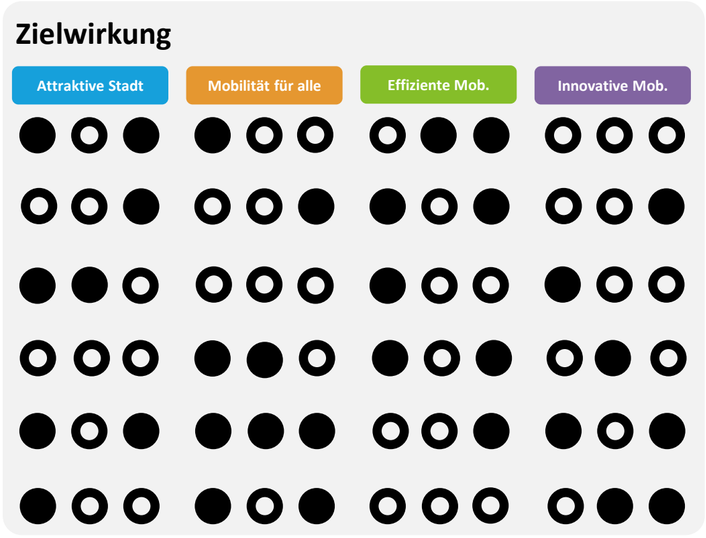
Schülerverkehr

Pendlerverkehr

Intermodalität

Aufbau des Maßnahmenkonzepts im VEP2040:





VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Ergebnisse der Arbeitsphase



Arbeitsphase

Die Mobilitätsplanung (BüroStadtverkehr) hat auf Basis des Leitbildes, der Eingaben aus dem 2. Mobilitätsforum sowie eigener fachlicher Einschätzungen für jedes der 12 Ziele (jeweils 3 Ziele pro Zielbild) strategische Maßnahmen entwickelt.

Die Teilnehmenden der Werkstätten haben die strategischen Maßnahmen in zwei Kleingruppen nach *Wirksamkeit* sowie *Umsetzbarkeit* bewertet. Zu beiden Aspekten wurden *erklärende Hinweise* aufgenommen. Außerdem konnten *weitere strategische Maßnahmen* genannt werden, wenn diese zur Erreichung der Ziele wichtig seien.

Nachfolgend werden für jedes Zielbild zunächst die drei Ziele mit den strategischen Maßnahmen dargestellt. Darin finden sich Verweise, wenn strategische Maßnahmen auf mehrere Ziele wirken. Anschließend folgt die Bewertung der strategischen Maßnahmen durch die Teilnehmenden beider Werkstätten.




CARSHARING

Attraktive und lebenswerte Stadt

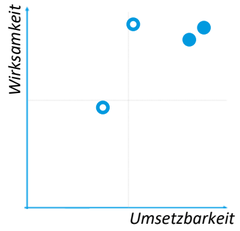
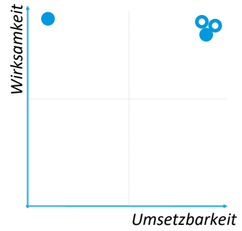
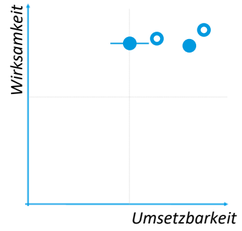
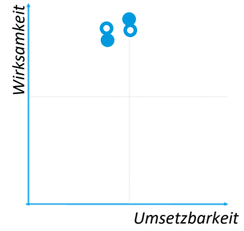
Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
A Erhöhung der Aufenthaltsqualität	(1) Stadtverträgliche Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen zur Reduzierung der Lärm- & Schadstoffemissionen (ähnlich Blau C5, Orange C2) (2) Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofes zur zentralen Mobilitätsdrehscheibe (3) Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen durch Sitzmöglichkeiten/Mobiliar, Baumstandorte und/oder mobiles Grün (4) Verbesserung des Stadtklimas und Reduktion von Hitzeinseln durch Begrünung und Entsiegelung (5) Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch bessere Beleuchtung in ausgewählten Bereichen (6) Kampagnen/Öffentlichkeitsarbeit zu Sauberkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum (ähnlich Orange C6, Grün C3) (7) Umwandlung von Stellplätzen am Straßenrand in Grünflächen/Parklets/Außengastronomie

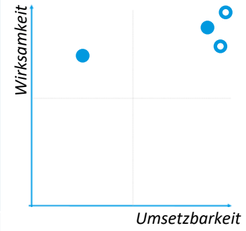
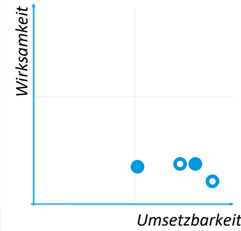
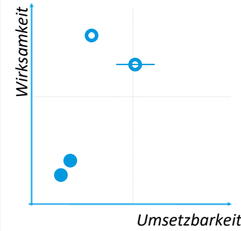
Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
B Stärkung der Nahmobilität	(1) Trennung von Fuß- und Radverkehr wo immer möglich (ähnlich Orange C1) (2) Schaffung von stadtweiten Radvorrangrouten zur Verbindung größerer Siedlungsbereiche (Grün B3) (3) Umgestaltung und Aufwertung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten (4) Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs an Querungsstellen (5) Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren (Grün B5, Lila B3) (6) Errichtung von sicheren, witterungsgeschützten Radabstellmöglichkeiten an zentralen Orten (ähnlich Grün A5) (7) Aufstellung einer Sondernutzungsverordnung für E-Tretroller mit Festlegung von Abstellbereichen

Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
C Reduzierung von Verkehrsbelastung	(1) Reduzierung der Schwerlastverkehre in der Innenstadt durch besseres Lkw-Routing (Lila C3) (2) Bündelung des MIV-Durchgangsverkehrs auf wenigen Hauptachsen (3) Verflüssigung des Verkehrs zu Hauptverkehrszeiten und Hauptlastrichtung (Grün B4) (4) Parkraumstrategie zur Entlastung der Innenstadt von Parksuchverkehren (ähnlich Lila C1) (5) Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr zur Verringerung der Unfallschwere (Vision Zero) (ähnlich Blau A1, Orange C2) (6) Bau von Umgehungsstraßen zur Entlastung hochfrequentierter Bereiche (Grün A1)

Attraktive und lebenswerte Stadt

Teilziel A: Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Stadtverträgliche Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen Beide Bürgergruppen empfinden die Maßnahme als wirksam und umsetzbar. In einigen Bereichen der Stadt sei sie auch bereits gut umgesetzt. Zur Ausweitung könnte sich auf Schulstandorte konzentriert werden. Als Herausforderung wird jedoch die Akzeptanz der Autofahrenden gesehen. Eine der Fachakteursgruppen sieht daher die politische Umsetzbarkeit derzeit auch als schwierig an.	
2. Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofes zur zentralen Mobilitätsdrehscheibe Die Maßnahme wird von allen Gruppen als wirksam bewertet. Lediglich eine der Bürgergruppe schätzt die Umsetzbarkeit als eher gering ein, da sie die Anhängigkeit von der Deutschen Bahn hier als Hindernis sehen.	
3. Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen durch Sitzmöglichkeiten/Mobiliar, Baumstandorte und/oder mobiles Grün Insgesamt wird die Maßnahme von allen Gruppen als wirksam bewertet. Eine Bürgergruppe sieht Herausforderungen in der Finanzierung dieser Maßnahme, da sie ggf. keine hohe Priorität bei der Politik hat. Bei der Umsetzung müsse beachtet werden, dass die Sichtachsen bei Begrünung sichergestellt werden.	
4. Verbesserung des Stadtklimas und Reduktion von Hitzeinseln durch Begrünung und Entsiegelung Alle Gruppen schätzen diese Maßnahme als wirksam ein. Als Herausforderung sieht eine Bürgergruppe allerdings den großen Aufwand bei der Entsiegelung und der Finanzierung. Als Hemmnis für die Umsetzbarkeit nennen die Fachakteursgruppen die baulichen Voraussetzungen, fehlende Akzeptanz von Bürgerinnen und Bürgern und fehlender politischer Wille. Es wurde bemerkt, dass fehlender Grünschnitt ein Sicherheitshemmnis darstellen könne.	

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
5. Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch bessere Beleuchtung in ausgewählten Bereichen Diese Maßnahme wird insgesamt als wirksam von allen Gruppen eingestuft. Eine Bürgergruppe sieht die Finanzierung jedoch als mögliches Problem für die Umsetzung. Auch müssen Umweltrichtlinien berücksichtigt werden. Die andere Bürgergruppe hält vor allem die Instanthaltung für eine Herausforderung.	
6. Kampagnen/Öffentlichkeitsarbeit zu Sauberkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird von allen Gruppen als eher gering eingeschätzt, auch wenn sie insgesamt als recht umsetzbar bewertet wird. Eine der Bürgergruppe sieht zudem die Finanzierung als Hindernis bzgl. der Umsetzbarkeit.	
7. Umwandlung von Stellplätzen am Straßenrand in Grünflächen/Parklets/ Außengastronomie Die Bürgergruppen sehen die Maßnahme als weniger sinnvoll für dieses Teilziel an, da die Akzeptanz der Bewohnerinnen und Bewohner zu niedrig eingeschätzt wird. Eine der Bürgergruppe merkt an, das wenig dafür geeignete Gastronomie vorhanden sei. Die Fachakteursgruppen wiederum empfinden die Maßnahme als sinnvoll. Eine Gruppe sieht als Hindernis bei der Umsetzung jedoch fehlende Akzeptanz und eingeschränkte Sicherheit, beispielsweise bei engen Straßen. Die andere Fachakteursgruppe sieht eine Realisierung dieser Maßnahme hauptsächlich im Stadtzentrum, im äußeren Bereich wird sie als weniger umsetzbar eingestuft. Als Maßnahme gegen unrechtmäßiges Parken wird das Aufstellen zusätzlicher Poller vorgeschlagen.	

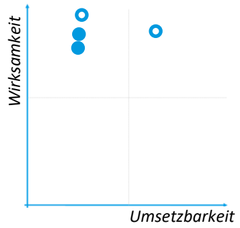
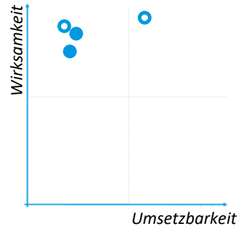
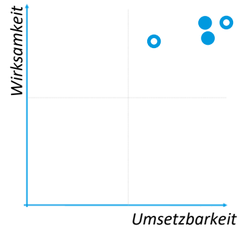
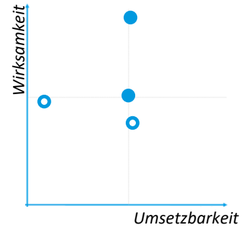
Braucht es zusätzliche strategische Maßnahmen, um das Teilziel zu erreichen?
Eine Bürgergruppe schlägt die Verbesserung der Qualität von Gehwegen vor. Die andere Bürgergruppe wünscht sich Alkoholverbot an ausgewiesenen Plätzen und mehr Mülleimer und Leergutbehälter für mehr Sauberkeit im öffentlichen Raum.

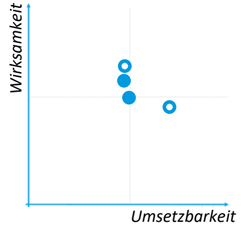
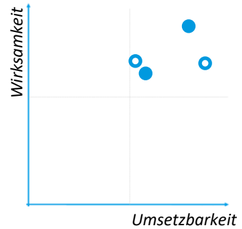
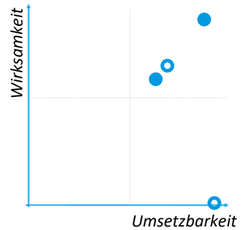
● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Attraktive und lebenswerte Stadt

Teilziel B: Stärkung der Nahmobilität

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Trennung von Fuß- und Radverkehr wo immer möglich Die Maßnahme wird von allen Gruppen als sehr wirksam angesehen. Die beiden Bürgergruppen sehen jedoch Probleme bei der Umsetzung bzgl. des Platzes.	
2. Schaffung von stadtweiten Radvorrangrouten zur Verbindung größerer Siedlungsbereiche Die Maßnahme wird insgesamt als wirksam bewertet, jedoch problematisch in der Umsetzung. Eine neue Infrastruktur müsse dafür vorhanden sein. Eine der Fachakteursgruppen sieht einen Konflikt beim politischen Willen bedingt durch die Fläche, welche derzeit der MIV nutze.	
3. Umgestaltung und Aufwertung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten Laut der Gruppen sei bereits schon viel in Zwickau diesbezüglich umgesetzt und geplant. Ein Ausbau wird als leicht umsetzbar und mit hoher Wirksamkeit eingeschätzt, auch wenn eine der Fachakteursgruppen diese Maßnahme nicht als Priorität sieht. Die Maßnahme sei bei kleineren Verknüpfungspunkte eher schwierig.	
4. Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs an Querungsstellen Die Maßnahme wird bezüglich Wirksamkeit und Umsetzbarkeit von den Gruppen im Mittelfeld eingeordnet. Die Fachakteursgruppen sehen einen Konflikt mit dem MIV und dadurch fehlende Akzeptanz. Stattdessen wird eine umfassende Verbesserung statt einer grundsätzlichen Priorisierung vorgeschlagen. Eine bessere LSA-Steuerung wird vorgeschlagen. Eine der Bürgergruppen sieht die Maßnahme als sinnvoll an, wenn diese ortsspezifisch an hochfrequentierten Stellen eingesetzt werde und der Verkehrsfluss nicht drunter leidet.	

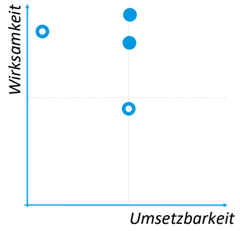
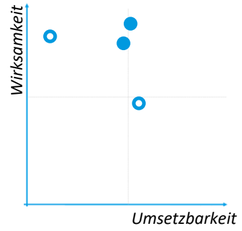
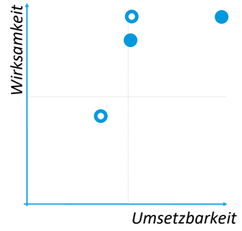
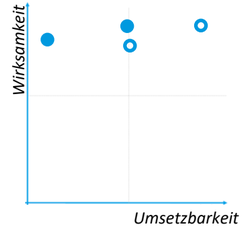
Maßnahmenvorschlag	Bewertung
5. Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren Die Maßnahme wird von den Gruppen im mittleren Bereich zur Wirksam- und Umsetzbarkeit verortet. Von einer Fachakteursgruppe wird die Verstetigung der Stationen als Problem gesehen.	
6. Errichtung von sicheren, witterungsgeschützten Radabstellmöglichkeiten an zentralen Orten Die Gruppen stufen die Maßnahme als wirksam und umsetzbar ein. Eine der Fachakteursgruppen merkt an, dass hier vor allem auf Sicherheit geachtet werden müsse. Die Finanzierung und die Flächenverfügbarkeit kann ein Hindernis bei der Umsetzung sein.	
7. Aufstellung einer Sondernutzungsverordnung für E-Tretroller mit Festlegung von Abstellbereichen Alle Gruppen sehen wenige Schwierigkeiten in der Umsetzung dieser Maßnahme. Bis auf eine Bürgergruppe wird sie auch als recht wirksam bewertet. Jene Gruppe sieht eine Sondernutzungsverordnung als problematisch, da dies die Flexibilität nehme und die Roller dann gar nicht mehr genutzt würden. Eine Fachakteursgruppe sieht dabei auch eine Flächenkonkurrenz zur Aufenthaltsqualität.	

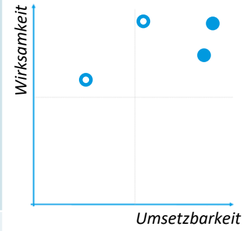
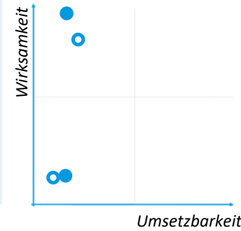
Braucht es zusätzliche strategische Maßnahmen, um das Teilziel zu erreichen?
Eine Fachakteursgruppe merkt an, dass eine Maßnahme sich auf die Aufwertung der Qualität der Verkehrsfläche konzentrieren könne. Ebenfalls gibt es aus der Gruppe den Vorschlag einer autofreien Zone in Zwickau.

● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Attraktive und lebenswerte Stadt

Teilziel C: Reduzierung von Verkehrsbelastung

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Reduzierung der Schwerlastverkehre in der Innenstadt durch besseres Lkw-Routing Die Maßnahme wird von den Gruppen als wirksam eingeordnet. Eine Fachakteursgruppe bewertet diese etwas geringer, da diese für sie nur in Verbindung mit der Maßnahme C2 aus diesem Teilziel als sinnvoll betrachtet wird. Die andere Fachakteursgruppe sieht hier die Umsetzbarkeit als sehr gering an.	
2. Bündelung des MIV-Durchgangsverkehrs auf wenigen Hauptachsen Die beiden Bürgergruppen sehen die Maßnahme als wirksam und auch umsetzbar an, wenn auch mit Herausforderungen. So könnte die Bündelung Stau bestärken. Eine Bürgergruppe fragt sich, wo die Verantwortung der Kontrolle liegt und und ob es in Zwickau dahingehend überhaupt ein Problem gebe. Von Fachakteurssicht bringt die Maßnahme nur etwas in Verbindung mit Maßnahme C1 aus diesem Teilziel. Fehlender politischer Wille könnte die Umsetzbarkeit einschränken.	
3. Verflüssigung des Verkehrs zu Hauptverkehrszeiten und Hauptlastrichtung Die beiden Bürgergruppen und eine Fachakteursgruppe sehen diese Maßnahme als wirksam und im mittleren bis hohen Bereich in der Umsetzbarkeit. Eine Fachakteursgruppe sieht dies kritischer: Es werden Konflikte zwischen ÖV, Rad- und Fußverkehr gesehen und die Maßnahme wirke laut dieser gegen andere Ziele.	
4. Parkraumstrategie zur Entlastung der Innenstadt von Parksuchverkehren Alle Gruppen sehen die Wirksamkeit der Maßnahme als hoch an. Eine Gruppe zweifelt am politischen Willen, diese Maßnahme umzusetzen.	

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
5. Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr zur Verringerung der Unfallschwere Beide Bürgergruppen sehen die Maßnahme als sowohl wirksam als auch gut umzusetzen an. Eine Fachakteursgruppe ordnet die Maßnahme eher im unteren Mittelfeld der beiden Faktoren ein. In einigen Bereichen der Stadt sei sie auch bereits gut umgesetzt. Als Herausforderung wird die Akzeptanz der Autofahrenden gesehen. Eine der Fachakteursgruppen sieht daher die politische Umsetzbarkeit derzeit als schwierig an.	
6. Bau von Umgehungsstraßen zur Entlastung hochfrequentierter Bereiche Sowohl eine Bürgergruppe als auch eine Fachakteursgruppe sieht die Maßnahme als recht unwirksam und schwierig umzusetzen an. Als Begründung dafür wurde der Flächenkonflikt und das Argument „mehr Straßen = mehr Verkehr“ angebracht. Die anderen Gruppen zweifeln ebenfalls an der Umsetzung, finden die Maßnahme aber wirksam.	

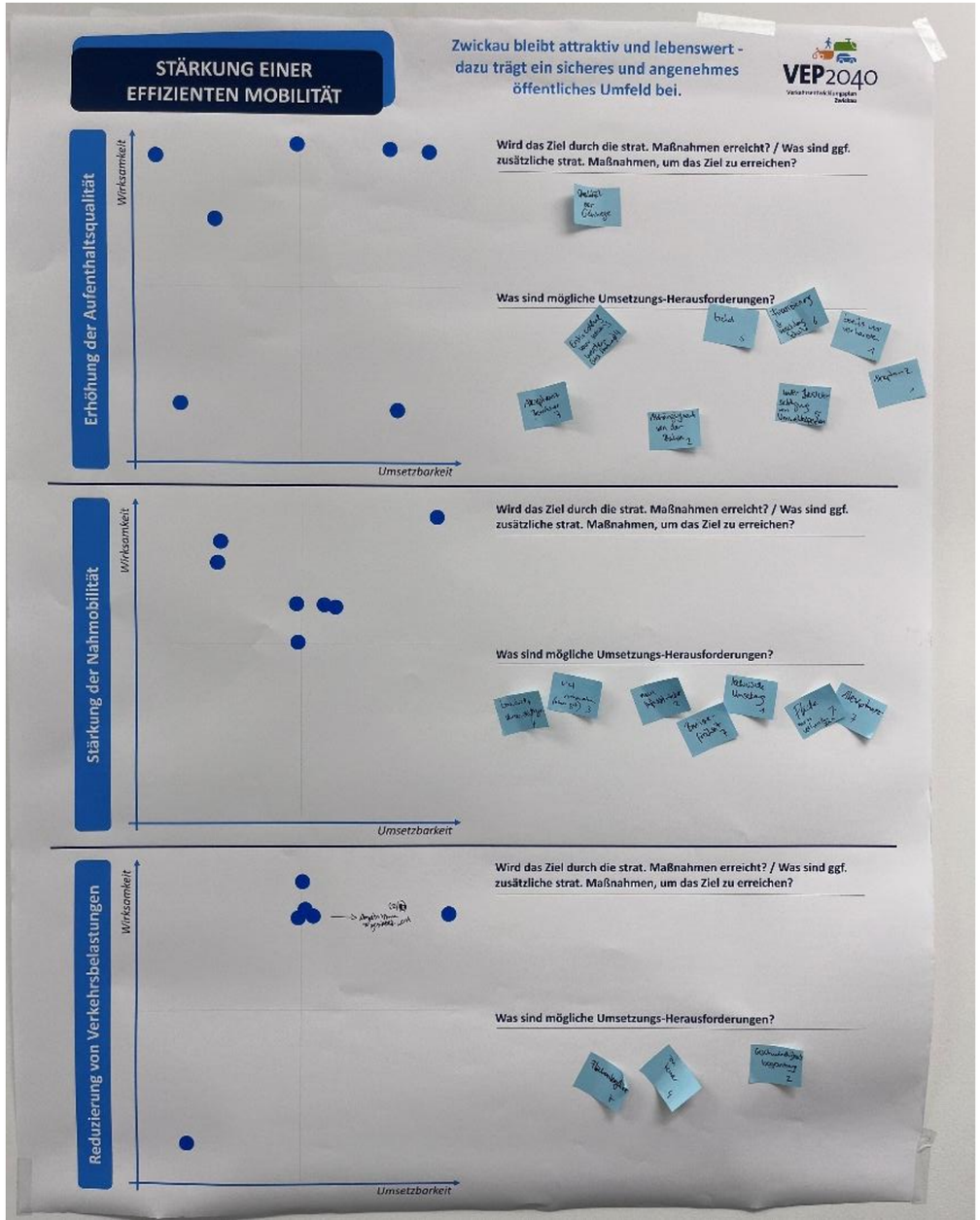
Braucht es zusätzliche strategische Maßnahmen, um das Teilziel zu erreichen?
Aus einer der Fachakteursgruppen kam der Wunsch für eine Maßnahme zur Stärkung des ÖPNV in Zwickau für dieses Teilziel.

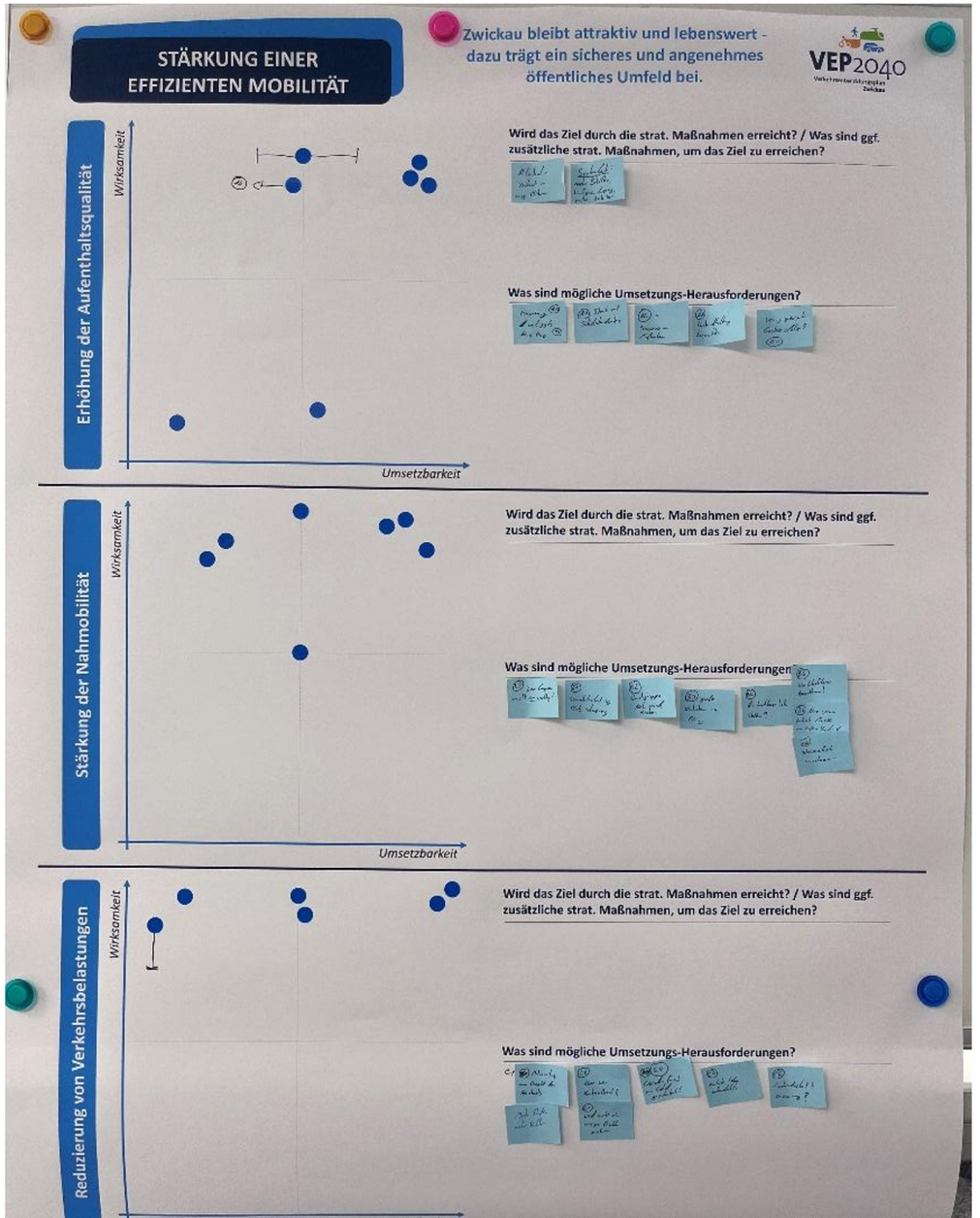
● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Attraktive und lebenswerte Stadt

Plakate der Bürgerinnen und Bürger

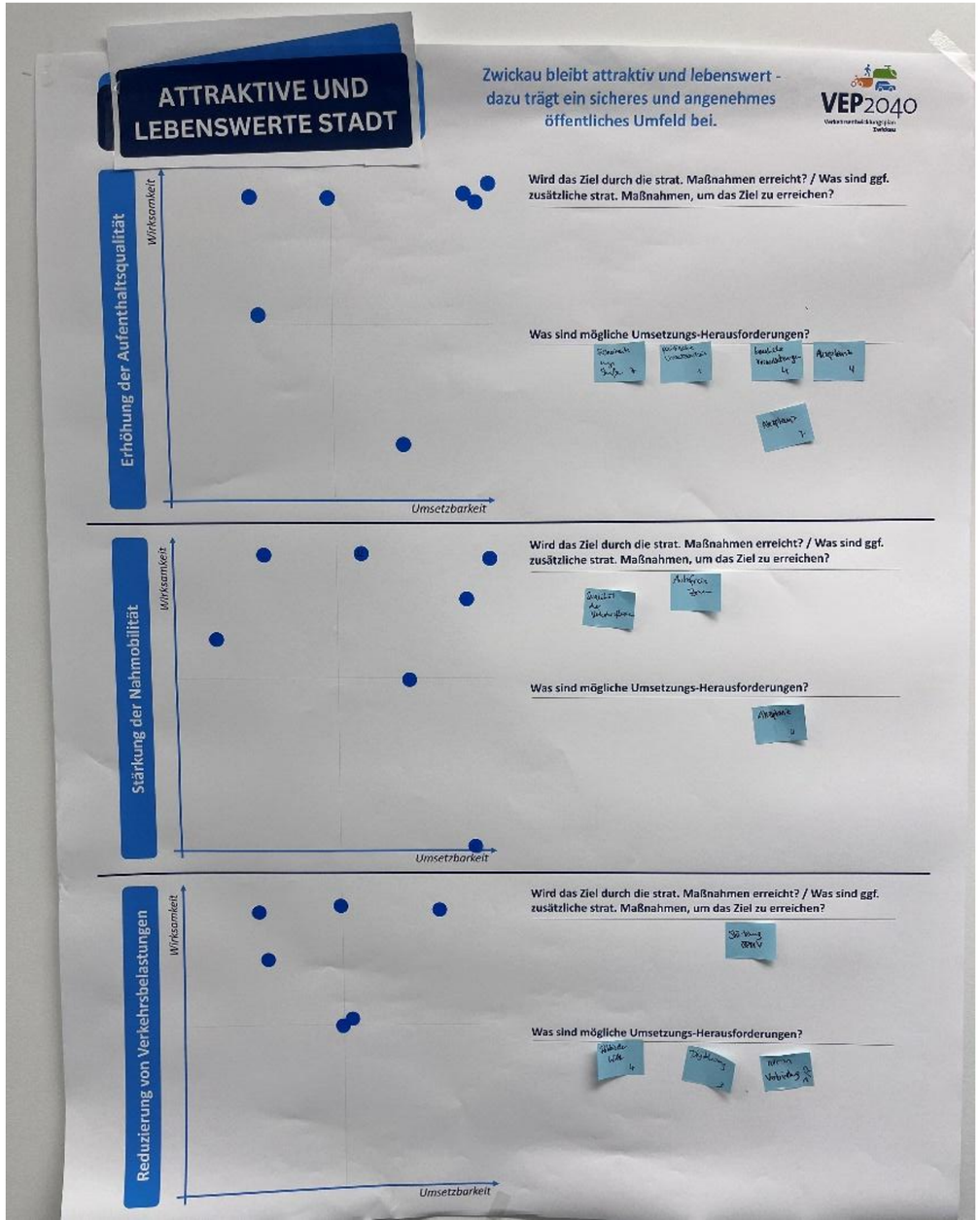
Hinweis: bei den Werkstätten der Bürgerinnen und Bürger waren die Überschriften der Zielbilder Blau und Grün vertauscht. Der Fehler wurde noch in der Sitzung aufgeklärt.

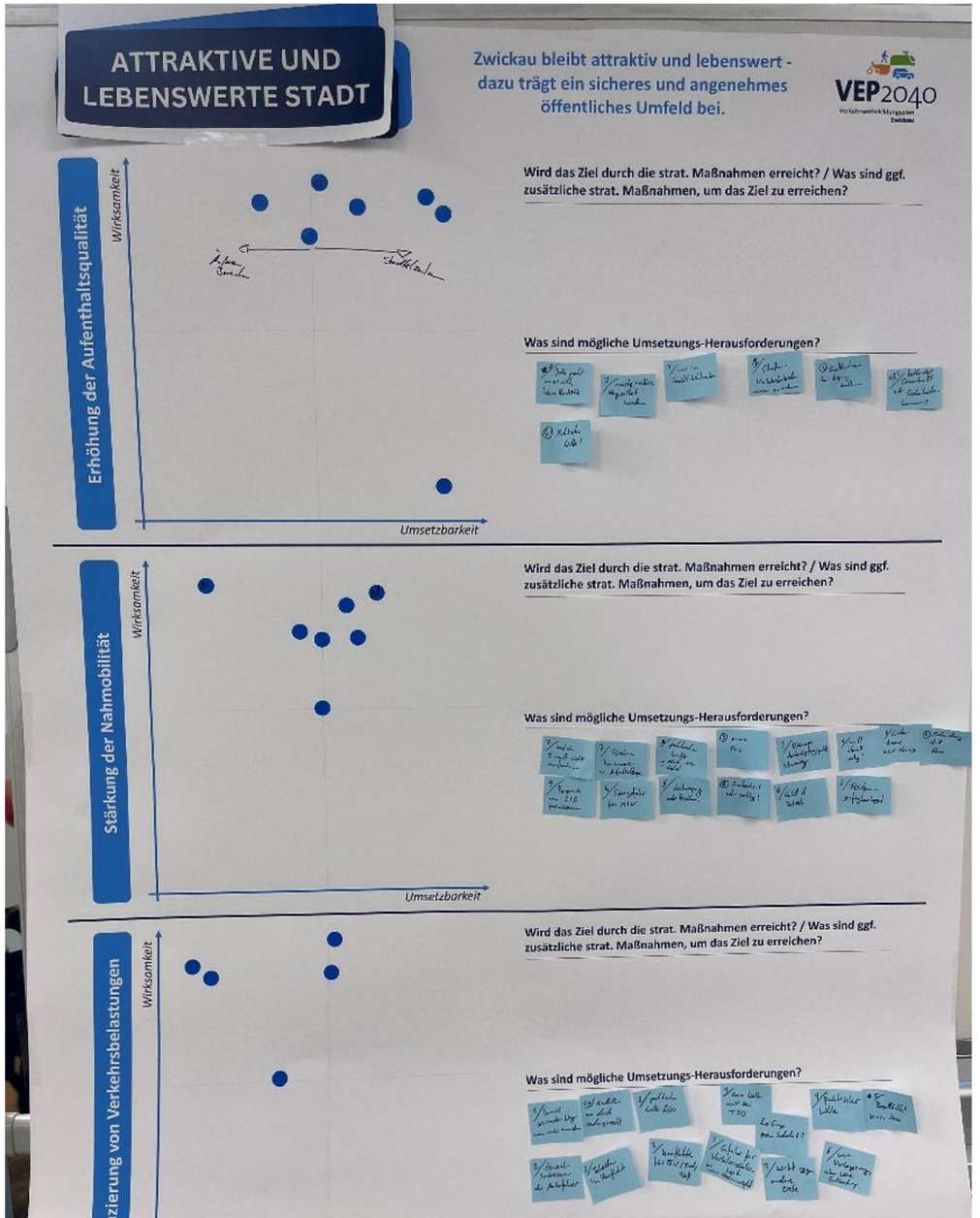




Attraktive und lebenswerte Stadt

Plakate der Fachakteure





Mobilität für alle

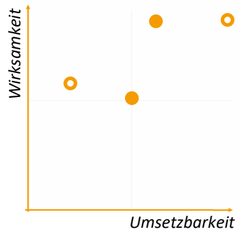
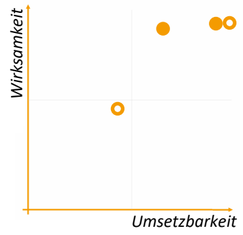
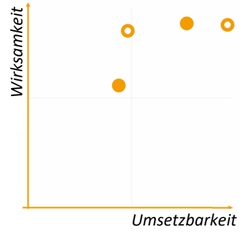
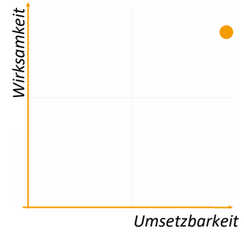
Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
A Gesellschaftliche Teilhabe	(1) Ausweitung der Bedienzeiten im ÖPNV (Nachts und an Wochenenden) (2) Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum (3) Nutzergruppenspezifische Anreize für alternative Mobilitätsangebote (4) [Ausbau barrierefreier Gehwege und Querungsstellen] → Teilziel B (5) Förderung von Begegnungsorten im Quartier (6) Stärkung von Mitbestimmung & Bürgerbeteiligung bei verkehrlichen Themen

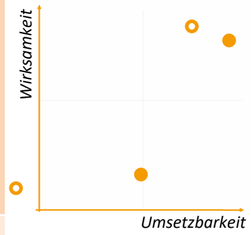
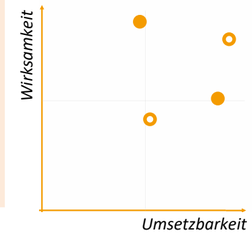
Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
B Ausbau der Barrierefreiheit	(1) Herstellung von barrierefreien Fußwegeachsen auf wichtigen Wegebeziehungen (2) Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen (3) Regelmäßige Bürgerspaziergänge (Beteiligung) zur Überprüfung der Qualität von Gehwegen (4) Digitale Barrierefreiheit und inklusive Kommunikation für alle Nutzergruppen

Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
C Verbesserung der Verkehrssicherheit	(1) Bauliche Trennung von Verkehrsträgern, wo immer möglich (ähnlich Blau B1) (2) Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr zur Verringerung der Unfallschwere (Vision Zero) (Blau A1) (3) Getrennte Signalisierung von MIV/Fuß/Rad an Knotenpunkten (Verringerung des Unfallrisikos beim Rechtsabbiegen) (4) Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche in Wohn- und Geschäftsbereichen (5) Regelmäßige Sicherheitsaudits im Straßen- und Wegenetz (6) Kampagnen/Öffentlichkeitsarbeit für Verkehrssicherheit (ähnlich Blau A6, Grün C3) (7) Verringerung von Hol- und Bringverkehren an wichtigen Einrichtungen (z.B. Schulen, Ärzte, Geschäftsbereiche, usw.) (Grün C4)

Mobilität für alle

Teilziel A: Gesellschaftliche Teilhabe

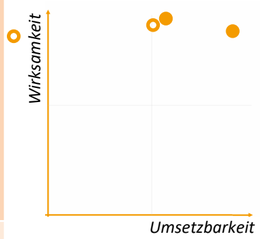
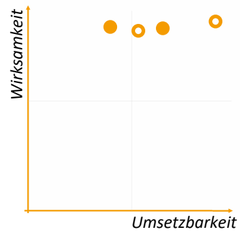
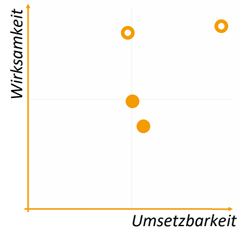
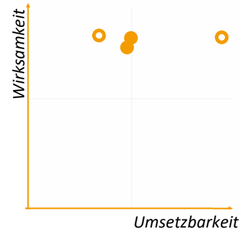
Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Ausweitung der Bedienzeiten im ÖPNV (Nachts und an Wochenenden) Eine Fachakteursgruppe sieht sowohl die Umsetzung als auch die Wirksamkeit als hoch an, eine Bürgergruppe sieht dies ähnlich, ordnet die Umsetzbarkeit aber etwas geringer an. Die andere Bürgergruppe sieht sowohl die Umsetzung als auch die Wirksamkeit im Mittelfeld. Die zweite Fachakteursgruppe sieht Schwierigkeiten in dem Verhältnis von Kosten und Nutzen und es wird angemerkt, dass die Maßnahme für Zwickau nicht zwingend nötig sei, wird aber für Großevents empfohlen.	
2. Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum Die Maßnahme wurde von den Gruppen als wirksam und umsetzbar bewertet. In einer Fachakteursgruppe wurde diskutiert, ob dies eine relevante Maßnahme sei, da die Orientierung bereits recht gut sei.	
3. Nutzergruppenspezifische Anreize für alternative Mobilitätsangebote Die Gruppen sehen die Maßnahme als recht wirksam an, leichte Abstufungen gibt es bezüglich der Umsetzbarkeit. Einer Bürgergruppe ist die Maßnahme noch zu unspezifisch. Eine Fachakteursgruppe sieht die Abhängigkeit von Dritten als Herausforderung.	
4. Ausbau barrierefreier Gehwege und Querungsstellen Da diese Maßnahme für Städte verpflichtend sind, wurde sie in den Gruppen weitestgehend nicht diskutiert. Eine Bürgergruppe verortete diese trotzdem bei hoch wirksam und umsetzbar.	

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
5. Förderung von Begegnungsorten im Quartier Zwei Gruppen sehen diese Maßnahme als wirksam und umsetzbar an. Eine Bürgergruppe sieht hierbei wenig Bezug zu Mobilität. Sie schlägt vor, dass stattdessen die Anbindung zu Begegnungsorten fokussiert werden müsse. Eine Fachakteursgruppe ordnet die Maßnahme als nicht notwendig ein.	
6. Stärkung von Mitbestimmung & Bürgerbeteiligung bei verkehrlichen Themen Eine Fachakteursgruppe verortet die Maßnahme als sehr wirksam und leicht umsetzbar. Die Bürgergruppen sehen die Herausforderung, dass Zeit und Geld die Umsetzbarkeit erschweren. Die Fachakteure wünschen sich professionell konzipierte Konzepte, damit die Wirksamkeit hoch ist und nicht nur „laute Stimmen“ gehört werden.	

● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Mobilität für alle

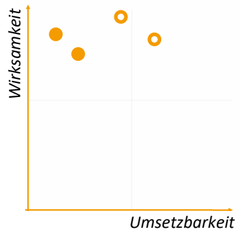
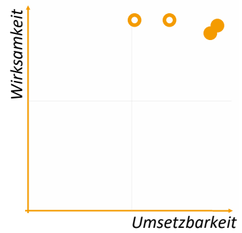
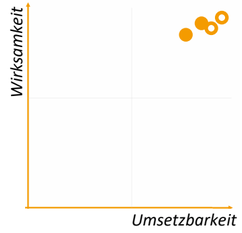
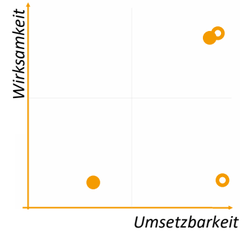
Teilziel B: Ausbau der Barrierefreiheit

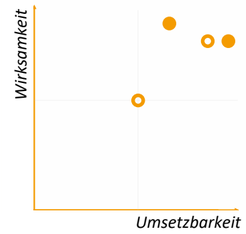
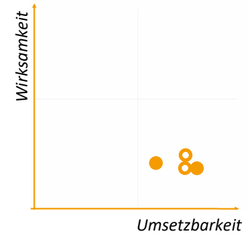
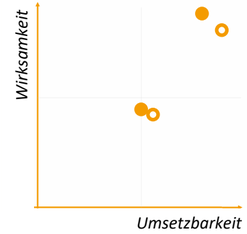
Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Herstellung von barrierefreien Fußwegeachsen auf wichtigen Wegebeziehungen Die Maßnahme wird von den Gruppen als sehr wirksam angesehen. Herausforderungen bei der Umsetzbarkeit seien unter anderem die Finanzierung. Eine Bürgergruppe schlägt vor, dass die Bordsteine auf 0cm anstelle von 3cm abgesenkt werden sollen. Dies ist im Einklang mit der Diskussion in einer der Fachakteursgruppen, bei der es um die Interpretation von Barrierefreiheit ging. Eine Gruppe verortet die Maßnahme nicht, da barrierefreie Fußachsen überall gewährleistet werden sollten.	
2. Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen Alle Gruppen bewerten diese Maßnahme als hoch wirksam. Eine Bürgergruppe bemängelt die Abhängigkeit von der Bahn bezüglich der Umsetzbarkeit. Auch die andere Bürgergruppe wünscht sich hier die Umsetzung von der Stadt. Eine der Fachakteursgruppen sieht den politischen Willen als mögliches Hindernis bei der Umsetzbarkeit.	
3. Regelmäßige Bürgerspaziergänge (Beteiligung) zur Überprüfung der Qualität von Gehwegen Die Fachakteursgruppen sehen die Maßnahme als wirksam an, lediglich der politische Wille wird bei einer Gruppe als mögliche Schwierigkeit bei der Umsetzung genannt. Die Bürgergruppen ordnen diese Maßnahme im mittleren Bereich von Umsetzung und Wirksamkeit ein.	
4. Digitale Barrierefreiheit und inklusive Kommunikation für alle Nutzergruppen Beide Bürgergruppen schätzen die Maßnahme als recht wirksam ein, bei der Umsetzung sehen sie diese im mittleren Bereich. Eine Bürgergruppe sieht digitale Störungen als Herausforderungen. Ansagen im Bus zu Haltestelle werden hier als wichtig erachtet. Eine Fachakteursgruppe sieht die Maßnahme als sehr wirksam und gut umsetzbar an, die andere sieht den Aufwand hierfür als sehr groß an und ist eher skeptisch bezüglich der Umsetzbarkeit.	

● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Mobilität für alle

Teilziel C: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Bauliche Trennung von Verkehrsträgern, wo immer möglich Alle Gruppen sehen diese Maßnahme hoch in ihrer Wirksamkeit an. Vor allem die Gruppen der Bürgerinnen und Bürger sehen aber Schwierigkeiten in der Umsetzbarkeit aufgrund des zur Verfügung stehenden Platzes.	
2. Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr zur Verringerung der Unfallschwere Alle Gruppen bewerten die Maßnahme als sehr wirksam und recht gut bis sehr gut umsetzbar.	
3. Getrennte Signalisierung von MIV/Fuß/Rad an Knotenpunkten (Verringerung des Unfallrisikos beim Rechtsabbiegen) Die Maßnahme wird von allen Gruppen als sehr wirksam und gut umsetzbar bewertet. Eine Bürgergruppe schlägt eine schnellere grüne Ampelschaltung für Fuß- und Radverkehr vor.	
4. Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche in Wohn- und Geschäftsbereichen Diese Maßnahme wurde recht unterschiedlich von den Gruppen bewertet. Die positive Bewertung einer Bürgergruppen basiert vor allem auf die Betrachtung von Wohnbereichen. Geschäftsbereiche sollen individuell betrachtet werden. Eine Fachakteursgruppe sieht die Wirksamkeit als ganz niedrig an, da sie befürchten, dass diese aus fehlender Akzeptanz nicht eingehalten werden würde.	

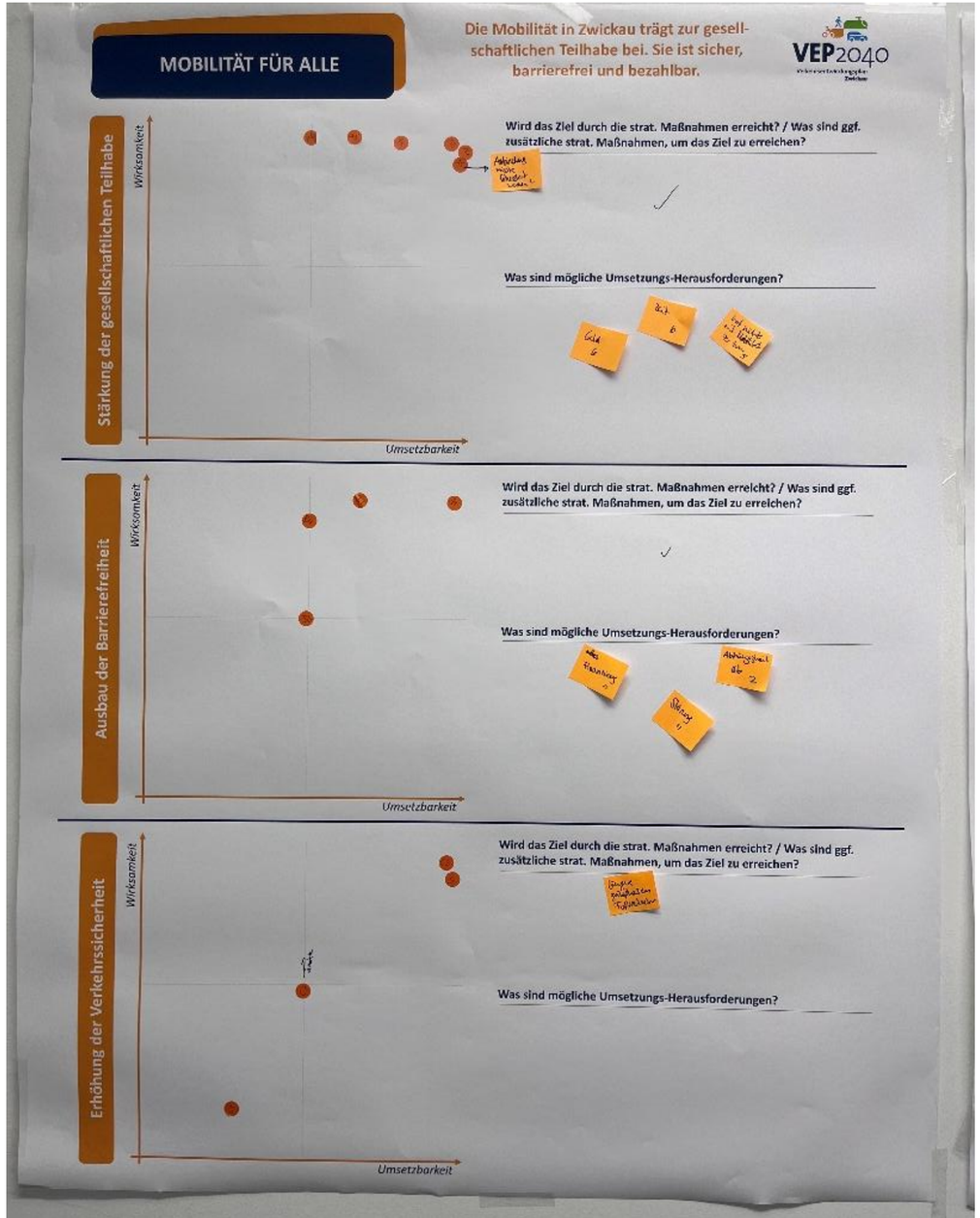
Maßnahmenvorschlag	Bewertung
5. Regelmäßige Sicherheitsaudits im Straßen- und Wegenetz Die Maßnahme wird von drei Gruppen als sehr wirksam und gut umsetzbar bewertet. Eine Fachakteursgruppe ordnet diese im mittleren Bereich an.	
6. Kampagnen/Öffentlichkeitsarbeit für Verkehrssicherheit Alle Gruppen sehen die Maßnahme als umsetzbar an, jedoch wird die Wirksamkeit eher gering eingestuft. Es wird angemerkt, dass es bereit viele Kampagnen gäbe. Eine Fachakteursgruppe schlägt eine gezielte Kampagne mit dem Fokus auf Elterntaxis vor.	
7. Verringerung von Hol- und Bringverkehren an wichtigen Einrichtungen (z.B. Schulen, Ärzte, Geschäftsbereiche, usw.) Eine Fachakteursgruppe bewertet die Maßnahme als gut umsetzbar und sehr wirksam. Eine Bürgergruppe sieht die Maßnahme im ähnlichen Bereich, wenn sie Schulen und Geschäftsbereiche umschließt. Ärztliche Einrichtungen sehen sie hier ausgeschlossen. Die anderen beiden Gruppen verorten sie im mittleren Bereich.	

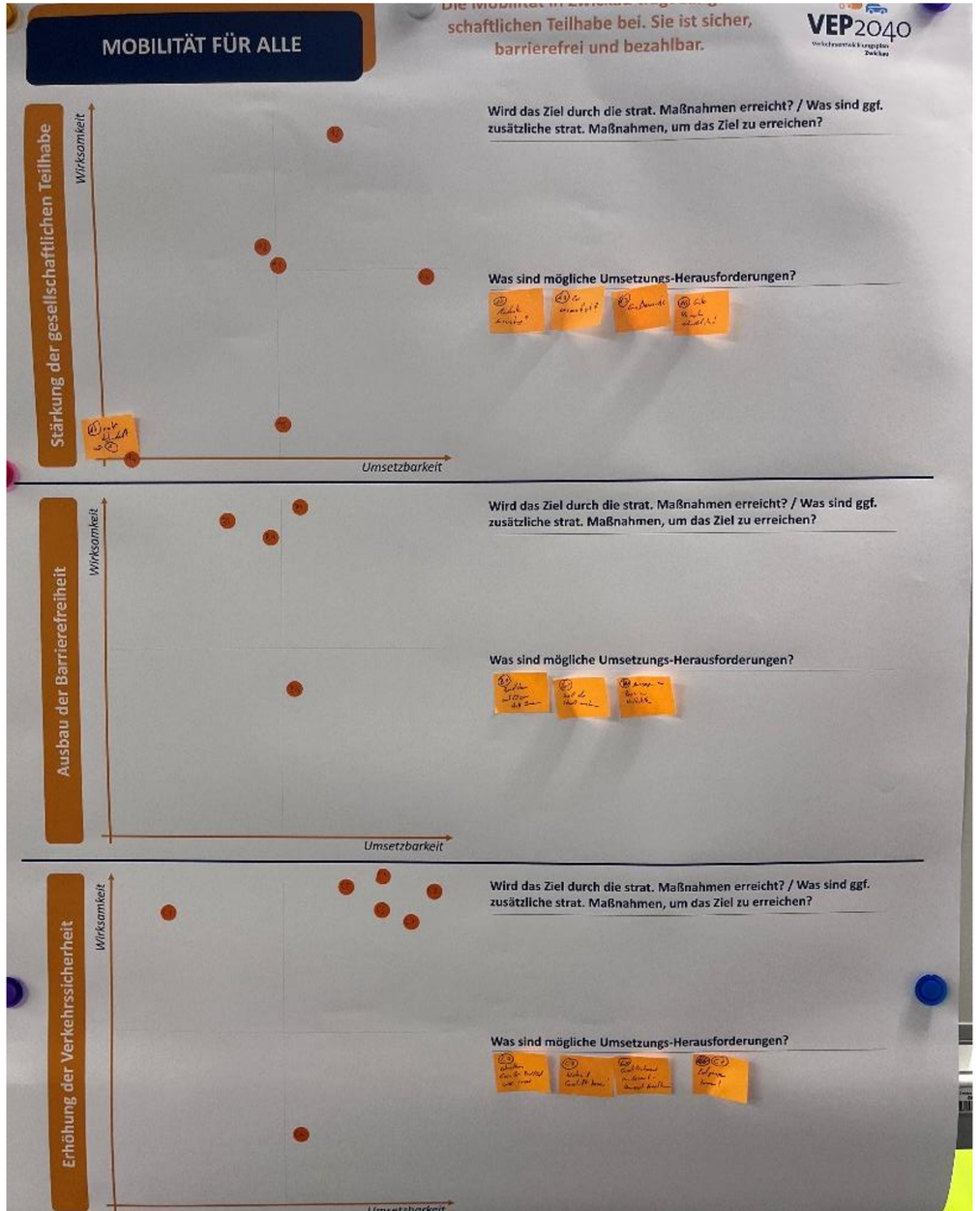
Braucht es zusätzliche strategische Maßnahmen, um das Teilziel zu erreichen?
Eine Bürgergruppe fehlt der Fokus auf längere Grünphasen für Fußgänger, um auf ältere und beeinträchtigte Personen mehr einzugehen. Eine Fachakteursgruppe möchte eine Maßnahme zu Schulstraßen, um das Teilziel zu erreichen.

● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Mobilität für alle

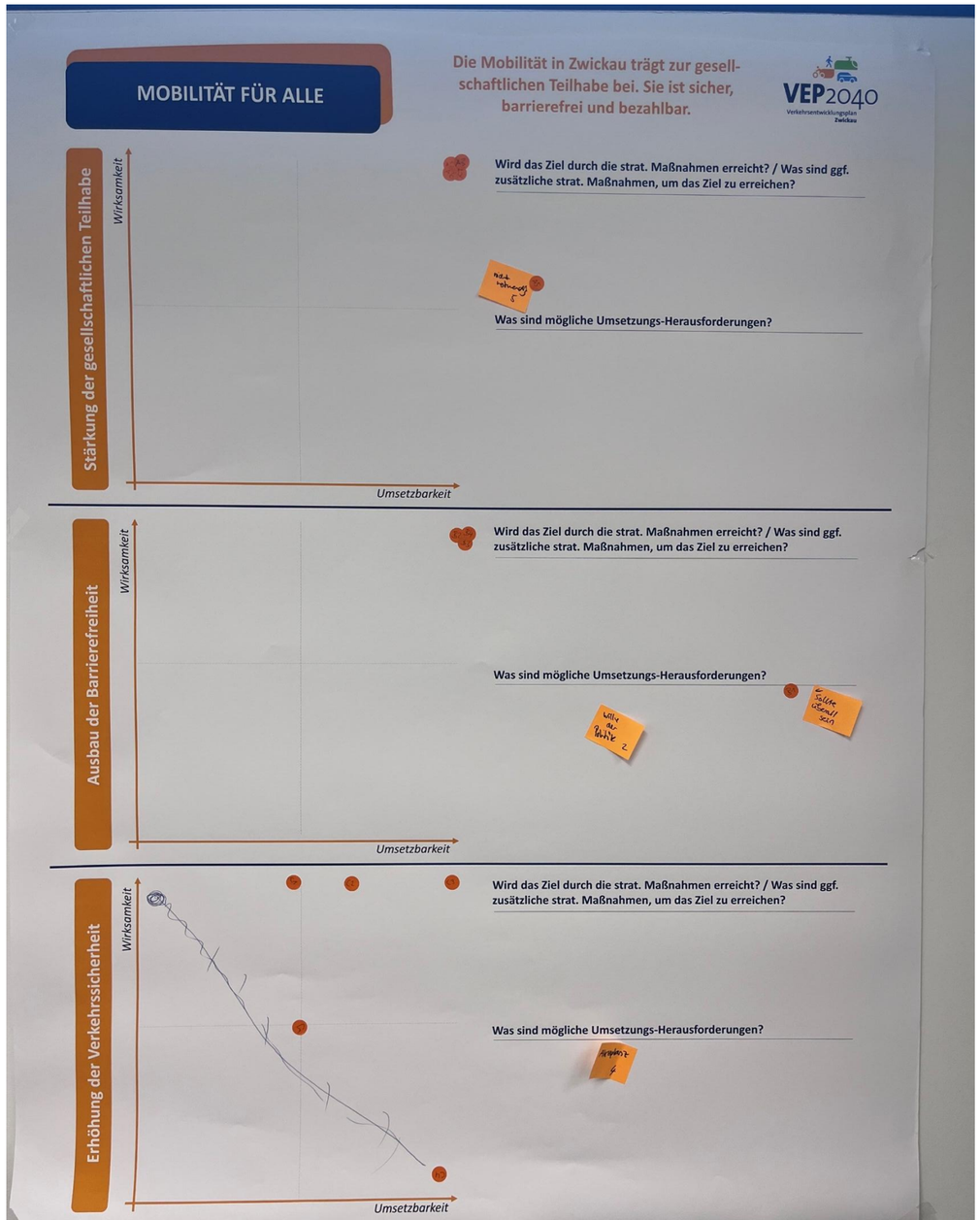
Plakate der Bürgerinnen und Bürger

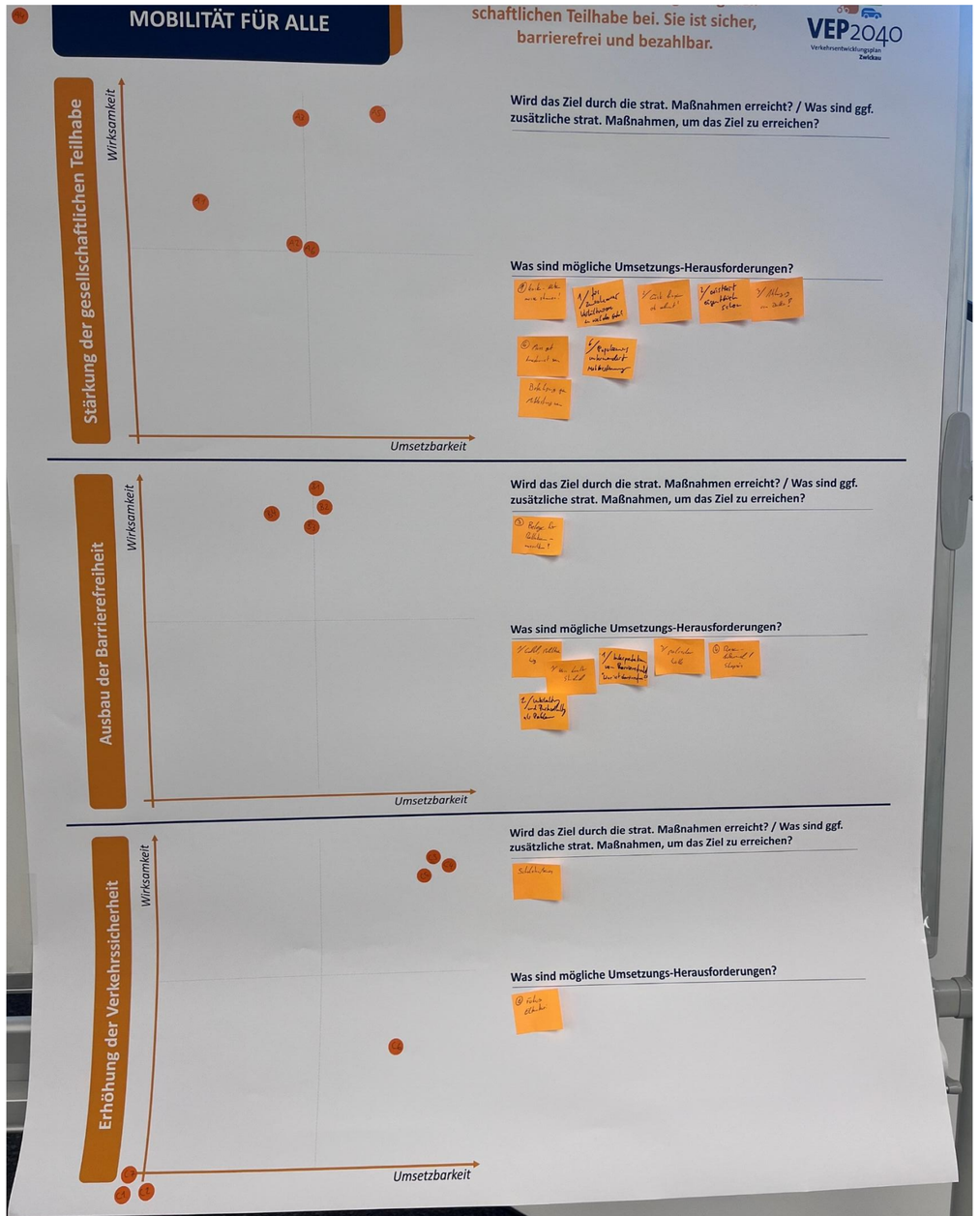




Mobilität für alle

Plakate der Fachakteure





Stärkung einer effizienten Mobilität

Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
A Verbesserung der Erreichbarkeit	(1) Bau von Umgehungsstraßen zur Verbesserung der Erreichbarkeit (Blau C6) (2) Erhöhung des Takt- und Linienangebots im ÖPNV (3) Förderung von digitalen On-Demand-Angeboten im ÖPNV (Rufbus) (4) Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr (5) Errichtung von öffentlichen Radabstellmöglichkeiten in zentralen Bereichen (ähnlich Blau B6) (6) Einrichtung von Wirtschafts-/Ladezonen für Handwerker, soziale Dienste und Lieferdienste (Lila C2) (7) Schaffung von weiteren Querungsmöglichkeiten der Mulde für den Fuß- und Radverkehr

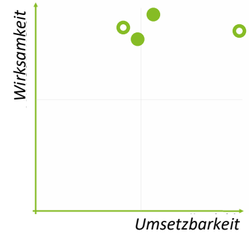
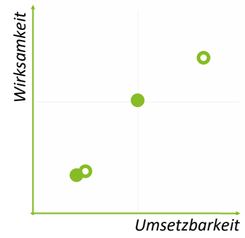
Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
B Erhöhung der Zuverlässigkeit	(1) Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV (2) „Grüne Welle“ für Radfahrer auf ausgewählten Routen (3) Schaffung von stadtweiten Radvorrangrouten zur Verbindung größerer Siedlungsbereiche (Blau B2) (4) Verflüssigung des Kfz-Verkehrs auf den Vorrangrouten zu Hauptverkehrszeiten und Hauptlastrichtung (Blau C3) (5) Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren (Blau B5, Lila B3)

Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
C Umweltfreundliche Mobilität	(1) Umstellung der ÖPNV-Fahrzeugflotte auf emissionsarme Fahrzeuge (2) Ausbau von öffentlichen E-Ladesäulen (3) Kampagne für E-Mobilität in Unternehmen und Betrieben (ähnlich Blau A6, Orange C6) (4) Verringerung von Hol- und Bringverkehren an wichtigen Einrichtungen (z.B. Schulen, Ärzte, Geschäftsbereiche, usw.) (Orange C7)

Stärkung einer effizienten Mobilität

Teilziel A: Verbesserung der Erreichbarkeit

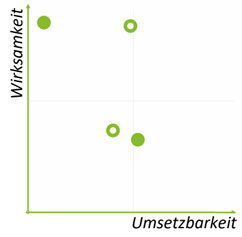
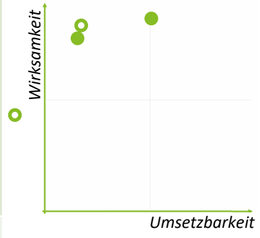
Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Bau von Umgehungsstraßen zur Verbesserung der Erreichbarkeit Sowohl eine Bürgergruppe wie auch die Fachakteursgruppen sehen die Maßnahme als recht unwirksam und schwierig umzusetzen an. Als Begründung dafür wurde der Flächenkonflikt und das Argument „mehr Straßen = mehr Verkehr“ angebracht. Eine Bürgergruppe zweifeln ebenfalls die Umsetzung, findet die Maßnahme aber wirksam zur Erreichung dieses Teilziels.	
2. Erhöhung des Takt- und Linienangebots im ÖPNV Alle Gruppen sehen diese Maßnahme als sehr wirksam an. Als Herausforderung bei der Umsetzung wird vor allem Personalmangel genannt. Zusätzlich werden von einer Fachakteursgruppe auch Finanzierung und politischer Wille als potenzielles Hindernis in der Umsetzung genannt.	
3. Förderung von digitalen On-Demand-Angeboten im ÖPNV (Rufbus) Die Maßnahme wird insgesamt als wirksam eingestuft. Die Fachakteursgruppen sehen die Umsetzbarkeit etwas kritischer, die Verfügbarkeit könnte eine Herausforderung sein. Ein Einsatz sei aber vor allem in Wohngebieten sinnvoll. Eine der Fachakteursgruppen möchte Rufbusse aus der Maßnahme rausnehmen.	
4. Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr Alle Gruppen sehen diese Maßnahme als wirksam und leicht umsetzbar an. Die baulichen Voraussetzungen müssen hierbei für die Umsetzbarkeit gegeben sein, wie eine Bürgergruppe anmerkt.	

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
5. Errichtung von öffentlichen Radabstellmöglichkeiten in zentralen Bereichen Die Gruppen stufen die Maßnahme als wirksam und umsetzbar ein, wobei die Fachakteursgruppen etwas kritischer sind. Eine der Fachakteursgruppen merkt an, dass hier vor allem auf Sicherheit geachtet werden müsse. Die Finanzierung und die Flächenverfügbarkeit kann ein Hindernis bei der Umsetzung sein, weswegen eine Fachakteursgruppe diese als geringer einschätzt.	
6. Einrichtung von Wirtschafts-/Ladezonen für Handwerker, soziale Dienste und Lieferdienste Insgesamt wird die Maßnahme als recht wirksam eingestuft von allen Gruppen. Die Umsetzbarkeit ist, bis auf die Einschätzung von einer Fachakteursgruppe, im mittleren Bereich eingestuft. Eine Fachakteursgruppe sieht Herausforderungen in den Kapazitäten der Parkmöglichkeiten und der Umstellung für die Autofahrerinnen und Autofahrer. Auch könnten Bequemlichkeit und Wegfall von Stellplätzen die Umsetzbarkeit erschweren.	
7. Schaffung von weiteren Querungsmöglichkeiten der Mulde für den Fuß- und Radverkehr Die Gruppen bewerteten diese Maßnahme recht unterschiedlich. Eine Fachakteursgruppe sieht sie als wichtig an und wünscht sich eine Verbesserung des Radangebotes. Bei einer Anbindung an das Fahrradnetz sieht sie die Maßnahme als wirksam. Eine Bürgergruppe sieht die Maßnahme im mittleren Bereich von Umsetzung und Wirksamkeit. Die anderen beiden Gruppen bewerten die Umsetzbarkeit als schwierig und die Wirksamkeit gering, und daher als nicht notwendig an.	

● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Stärkung einer effizienten Mobilität

Teilziel B: Erhöhung der Zuverlässigkeit

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV Eine der Bürger- und eine der Fachakteursgruppen bewerten die Maßnahme als sehr wirksam und gut in der Umsetzbarkeit. Die anderen Gruppen bewerten die Umsetzbarkeit geringer an, da sie an dem politischen Willen zweifeln, diese umzusetzen.	
2. „Grüne Welle“ für Radfahrer auf ausgewählten Routen Eine Bürger- und eine Fachakteursgruppe sehen die Maßnahme als sehr wirksam an, sehen die Umsetzbarkeit aber im niedrigen Bereich. Dies würde nur für Fahrradrouten funktionieren, da die unterschiedlichen Geschwindigkeiten sonst zu Problemen führen. Dies bemängeln auch die anderen Gruppen. Die anderen zwei Gruppen zweifeln an der Wirksamkeit. Die Fachakteure begründen dies damit, dass es zu wenig Radfahrende gäbe und es sei nachteilig für die anderen Verkehrsteilnehmenden.	
3. Schaffung von stadtweiten Radvorrangrouten zur Verbindung größerer Siedlungsbereiche Die Maßnahme wird insgesamt als wirksam bewertet, jedoch problematisch in der Umsetzung. Eine neue Infrastruktur müsse dafür vorhanden sein. Eine der Fachakteursgruppen sieht einen Konflikt beim politischen Willen bedingt durch die Finanzierung und durch die Fläche, welche der MIV benötigt. Eine Fachgruppe sieht die Maßnahme besser in dem Teilziel C verortet.	
4. Verflüssigung des Kfz-Verkehrs auf den Vorrangrouten zu Hauptverkehrszeiten und Hauptlastrichtung Die beiden Bürgergruppen und eine Fachakteursgruppe sehen diese Maßnahme als wirksam an und im mittleren bis hohen Bereich in der Umsetzbarkeit. Eine Fachakteursgruppe sieht die Umsetzung kritischer, die andere hat auch Bedenken bei der Wirksamkeit: Es werden Konflikte zwischen ÖV, Rad- und Fußverkehr gesehen und die Maßnahme wirke gegen andere Ziele.	

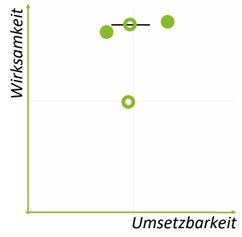
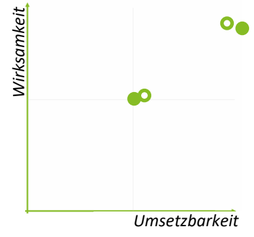
● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
5. Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren Für dieses Teilziel wurde die Wirksamkeit und Umsetzbarkeit eher im mittleren Bereich eingestuft. Eine Bürgergruppe jedoch bewertet beide Bereiche jedoch als gut.	

Braucht es zusätzliche strategische Maßnahmen, um das Teilziel zu erreichen?
Eine Bürgergruppe schlägt vor, noch weiter auf die Themen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit beim ÖPNV einzugehen. Dies wird auch bei der anderen Bürgergruppe diskutiert. Diese wünschen sich eine Maßnahme zur Einhaltung der Zeitpläne.

Stärkung einer effizienten Mobilität

Teilziel C: Umweltfreundliche Mobilität

Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Umstellung der ÖPNV-Fahrzeugflotte auf emissionsarme Fahrzeuge Die Maßnahme wird von allen Gruppen als sehr wirksam für diese Teilziel bewertet. Eine Bürgergruppe sieht jedoch die Finanzierung als Herausforderung. Eine Akteursgruppe sieht die Maßnahme bereits gut umgesetzt, aber sieht bei der Umsetzbarkeit Probleme hinsichtlich der Dauer von der Umstellung und Flächennutzung.	
2. Ausbau von öffentlichen E-Ladesäulen Die Umsetzbarkeit der Maßnahme sehen alle Gruppen im mittleren Bereich, wobei es in einer der Fachakteurgruppen innerhalb auch unterschiedliche Einschätzungen diesbezüglich gibt. Hindernisse seien mangelnder Platz und fehlende Akzeptanz. Eine Fachakteursgruppe sieht die Maßnahme im mittleren Bereich der Wirksamkeit. Es gab in der Vergangenheit bereits E-Ladesäulen in Zwickau, welche aber wieder abgebaut werden mussten, da diese aufgrund einer neuen EU-Vorgabe nicht mehr zugelassen waren.	
3. Kampagne für E-Mobilität in Unternehmen und Betrieben Eine der Bürgergruppen empfindet die Maßnahme als nicht sinnvoll für Zwickau. Die andere Bürgergruppe und eine Fachakteursgruppe sehen die Umsetzbarkeit zwar als hoch ein, zweifeln allerdings an der Wirksamkeit zur Erreichung des Teilziels. Eine Fachakteursgruppe verortet die Maßnahme im mittleren Bereich, findet aber, dass Kampagnen zu kurz greifen.	
4. Verringerung von Hol- und Bringverkehren an wichtigen Einrichtungen (z.B. Schulen, Ärzte, Geschäftsbereiche, usw.) Die Maßnahme wird von einer Fachakteurs- und einer Bürgergruppe als gut umsetzbar und sehr wirksam bewertet, wenn sie Schulen und Geschäftsbereiche umschließt. Ärztliche Einrichtungen sehen sie hier ausgeschlossen. Die anderen beiden Gruppen verorten sie im mittleren Bereich, die Gruppe der Akteure merkt an, sie sehen diese Maßnahmen im Leitziel „Attraktive und lebenswerte Stadt. Es werden Gefahren bei der Sicherheit diskutiert, beispielsweise beim Aussteigen aus einem Auto.	

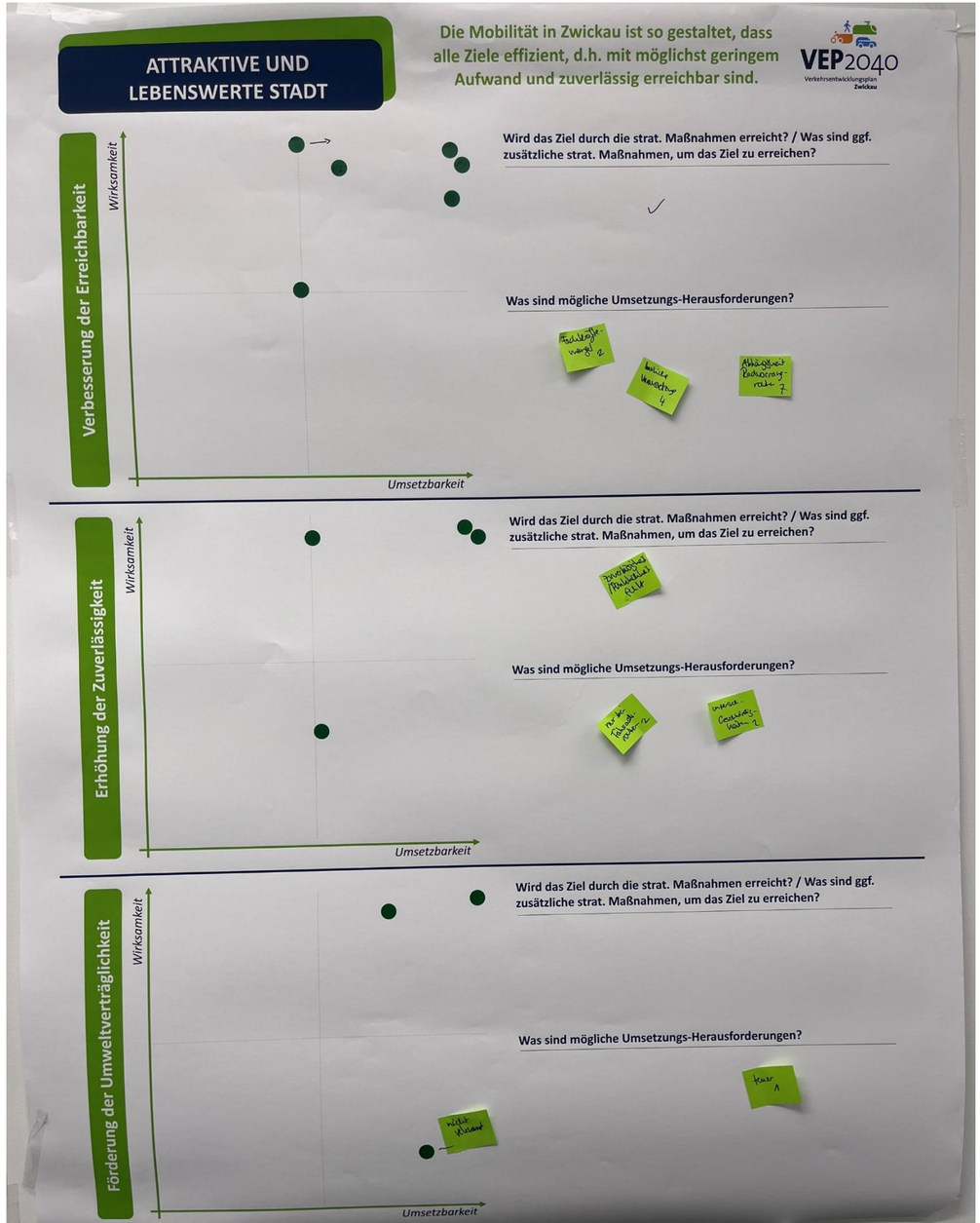
● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

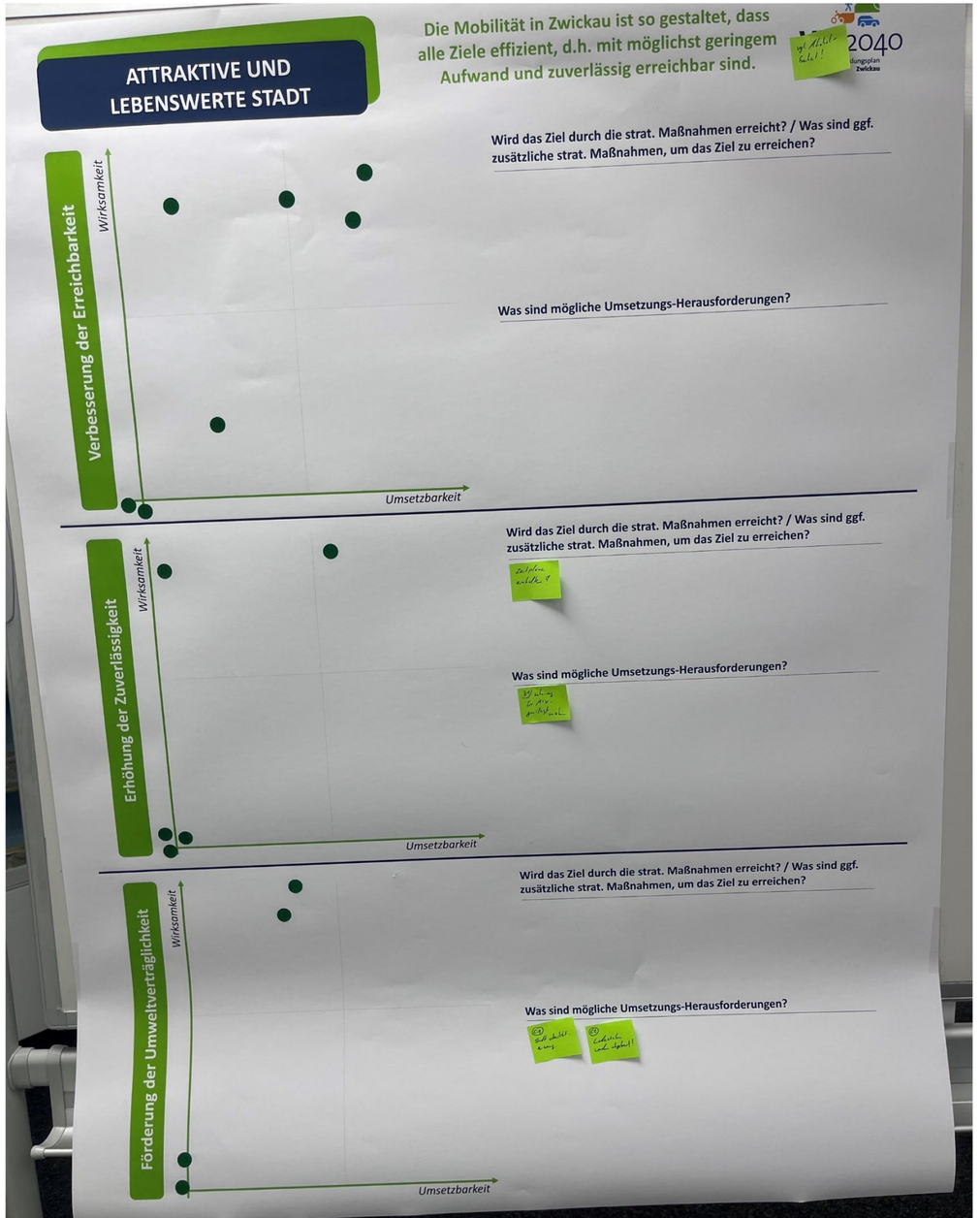
Braucht es zusätzliche strategische Maßnahmen, um das Teilziel zu erreichen?
Eine Fachakteursgruppe wünscht sich eine weitere Stärkung des ÖPNV zur Erreichung dieses Teilziels. Die andere Fachakteursgruppe sieht Chancen in einer Maßnahme zu betrieblichen Mobilitätsmanagements. Auch wurde der Vorschlag gemacht, dass städtische Unternehmen ein Job-Rad und Job-Ticket ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern finanzieren können.

Stärkung einer effizienten Mobilität

Plakate der Bürgerinnen und Bürger

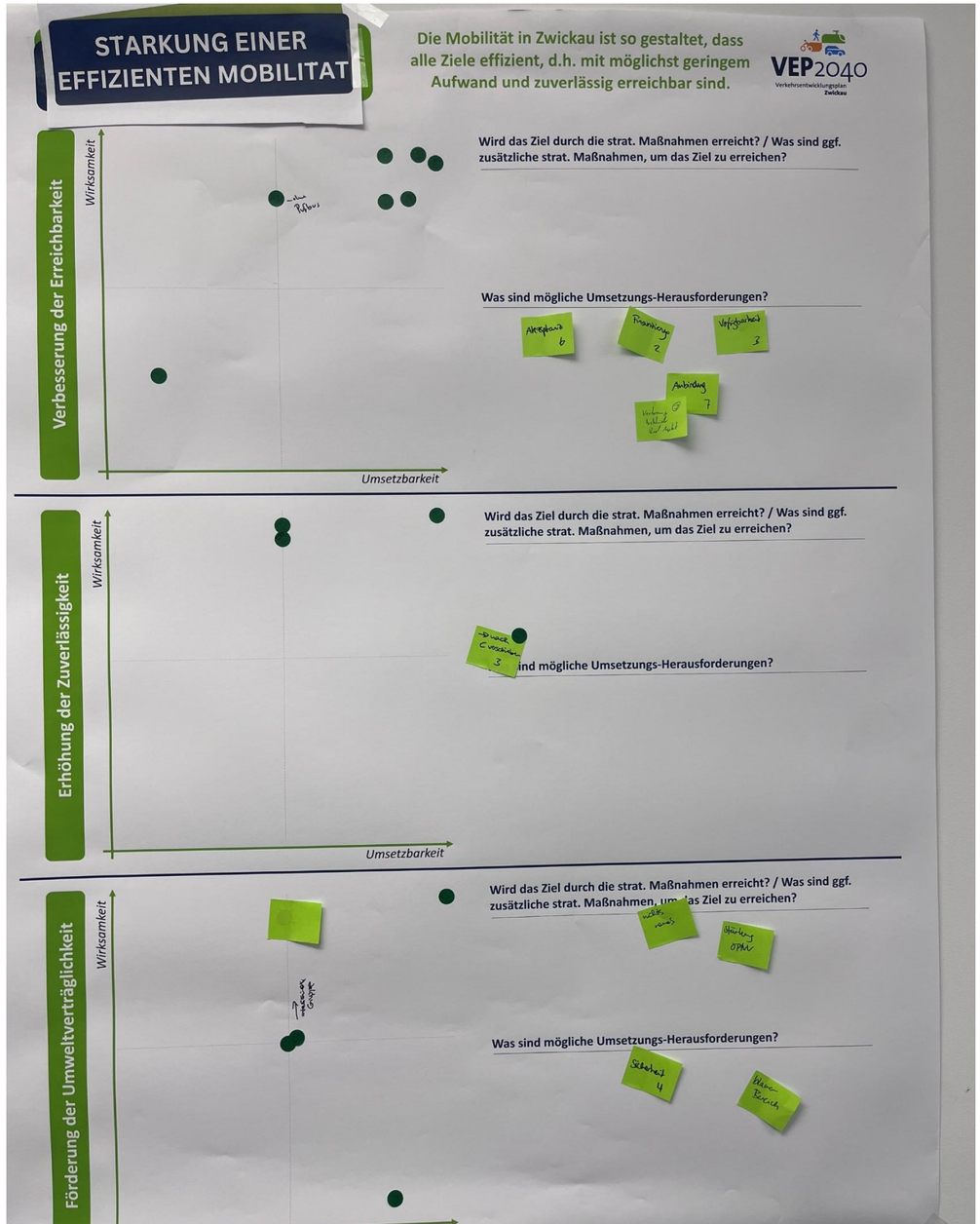
Hinweis: bei den Werkstätten der Bürgerinnen und Bürger waren die Überschriften der Zielbilder Blau und Grün vertauscht. Der Fehler wurde noch in der Sitzung aufgeklärt.

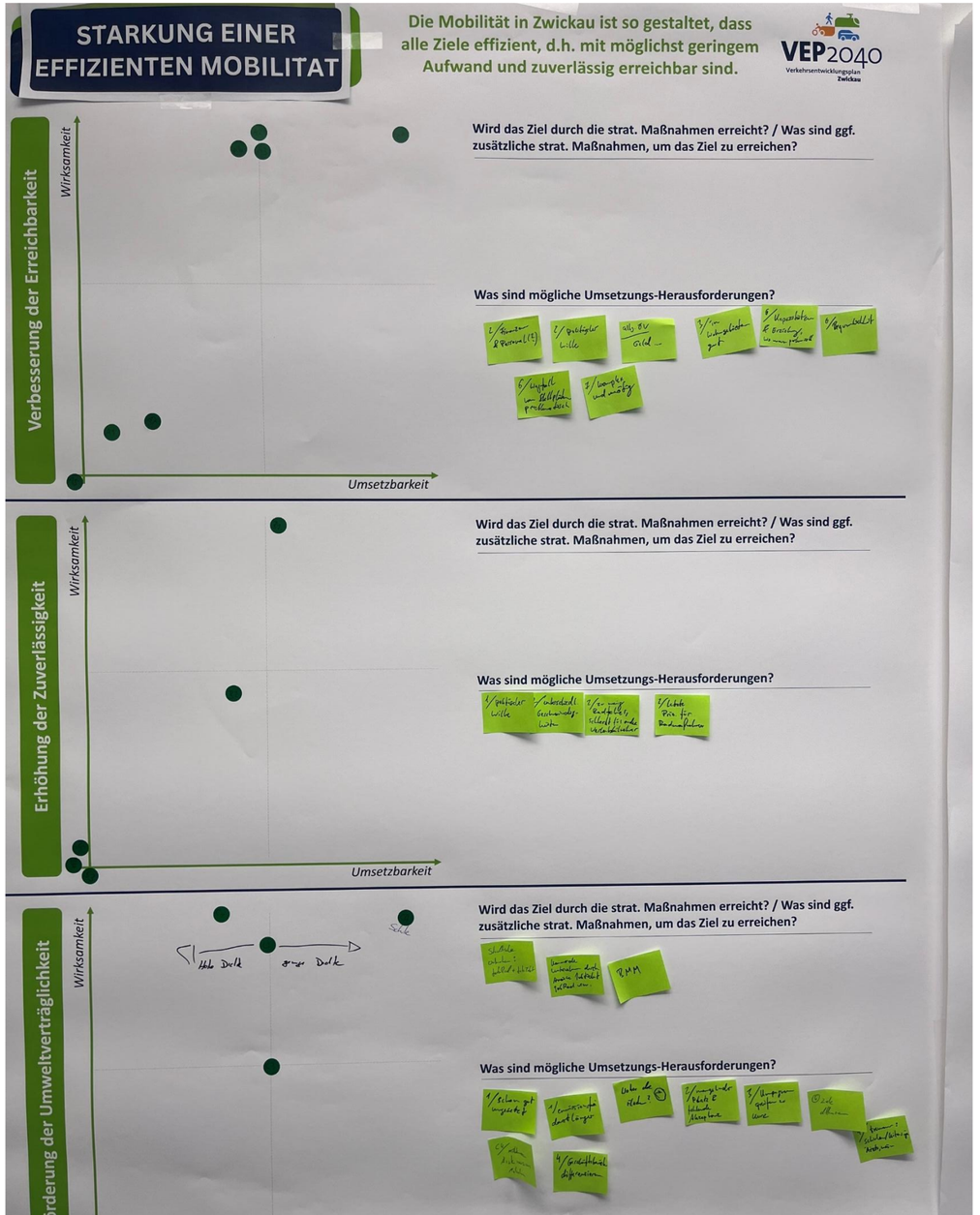




Stärkung einer effizienten Mobilität

Plakate der Fachakteure





Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

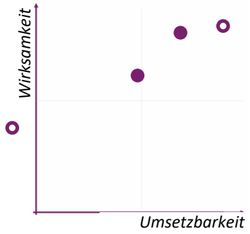
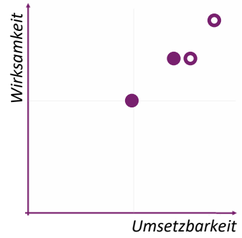
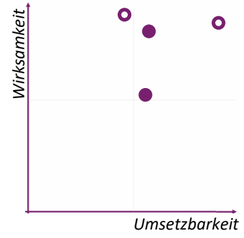
Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
A Unterstützung von Innovation	(1) Digitalisierung der Verkehrssysteme (sog. Mobilitätsdashboard) (Lila B1) (2) Förderung autonomer Mobilität durch Pilotprojekte (3) Aufstellung eines Lieferverkehr- und Logistikkonzeptes (4) Förderung von betrieblichem und kommunalem Mobilitätsmanagement

Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
B Vernetzung von Mobilitätsangeboten	(1) Digitalisierung der Verkehrssysteme (sog. Mobilitätsdashboard) (Lila A1) (2) Schaffung von P+R- und B+R-Standorten an Bahnhöfen und größeren Haltestellen (3) Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren (Blau B5, Grün B5) (4) Ausbau von Sharing-Angeboten (Car-Sharing, Bike-Sharing)

Teilziel	Strategischer Maßnahmenvorschlag
C Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	(1) Digitales Parkleitsystem zur Entlastung der Innenstadt (ähnlich Blau C4) (2) Einrichtung von Wirtschafts-/Ladezonen für Handwerker, soziale Dienste und Lieferdienste (Grün A6) (3) Reduzierung der Schwerlastverkehre in der Innenstadt durch besseres Lkw-Routing (Blau C1)

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

Teilziel A: Unterstützung von Innovation

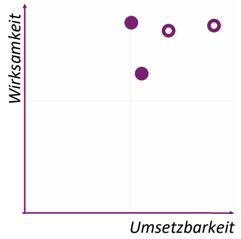
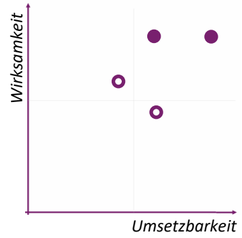
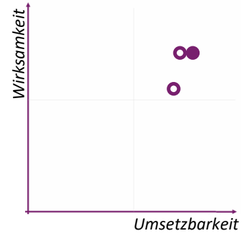
Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Digitalisierung der Verkehrssysteme (sog. Mobilitätsdashboard) Die Gruppen bewerten die Maßnahme als sehr bis recht wirksam. Einer Fachakteursgruppe war es wichtig, dass hier nicht nur ein Dashboard fokussiert werde, sondern die Maßnahme noch mehr beinhaltet. In der anderen Fachakteursgruppe wird diskutiert, inwiefern die Maßnahme priorisiert werden müsse, da die Planung wichtiger sei, als die Darstellung.	
2. Förderung autonomer Mobilität durch Pilotprojekte Die Maßnahme wird als sehr wirksam und recht gut in der Umsetzung von einer Bürger- und einer Fachakteurgruppe bewertet. Die andere Bürgergruppe schätzt die Umsetzbarkeit und die Wirksamkeit eher im mittleren Bereich der Skala ein. Eine der Fachakteursgruppe war sich unsicher zu dieser Maßnahme und hat sie nicht verortet.	
3. Aufstellung eines Lieferverkehr- und Logistikkonzeptes Die Maßnahme wird als recht wirksam und umsetzbar von den Gruppen eingeschätzt. Eine Bürgergruppe ordnet die Maßnahme im mittleren Bereich beider Faktoren ein.	
4. Förderung von betrieblichem und kommunalem Mobilitätsmanagement Die beiden Fachakteursgruppen und eine der Bürgergruppe bewerten die Maßnahme als sehr wirksam. Kritisch bezüglich der Umsetzung sieht die Bürgergruppe die Abhängigkeit vom Angebot der Stadt und die Fachakteursgruppe die Abhängigkeit von Unternehmen. Eine Bürgergruppe verortet die Maßnahme im mittleren Bereich.	

● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Braucht es zusätzliche strategische Maßnahmen, um das Teilziel zu erreichen?
Eine Bürgergruppe wünscht sich weiteres Eingehen auf die „letzte Meile“.

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

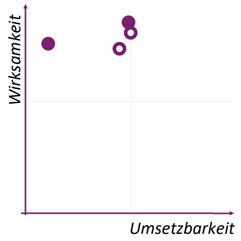
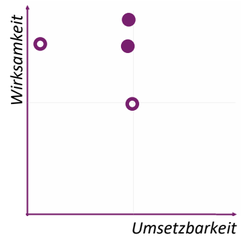
Teilziel B: Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Maßnahmenvorschlag	Bewertun
1. Digitalisierung der Verkehrssysteme (sog. Mobilitätsdashboard) Die Gruppen bewerten die Maßnahme als sehr bis recht wirksam. Einer Fachakteursgruppe war es wichtig, dass hier nicht nur ein Dashboard fokussiert werde, sondern die Maßnahme noch mehr beinhaltet. In der anderen Fachakteursgruppe wird diskutiert, inwiefern die Maßnahme priorisiert werden müsse, da die Planung wichtiger sei, als die Darstellung.	
2. Schaffung von P+R- und B+R-Standorten an Bahnhöfen und größeren Haltestellen Die Maßnahme wird von allen Gruppen als wirksam angesehen, wobei eine Bürger- und eine Fachakteursgruppe diese Verortung nur unter Ausschluss des P+R-Angebotes machen. Dieses sehen sie als recht wenig wirksam und umsetzbar an. Die Bürger sehen für P+R nur den Bahnhof als sinnvollen Standort an. Bei B+R ist die Sicherheit der Abstellanlagen wichtig.	
3. Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren Für dieses Teilziel wurde die Maßnahme von den Bürgergruppen als sehr wirksam eingestuft, eine Gruppe ordnet sie im hohen Bereich und eine im mittleren Bereich der Umsetzbarkeit an. Die Fachakteursgruppen sehen die Wirksamkeit im mittleren Bereich, genauso wie die Umsetzbarkeit.	
4. Ausbau von Sharing-Angeboten (Car-Sharing, Bike-Sharing) Die Gruppen sehen die Maßnahme noch im oberen Bereich von Umsetzbarkeit und Wirksamkeit an. Bei der Bürgergruppe wird dies aber nur für Bike-Sharing bewertet. Car-Sharing sieht diese als weniger wirksam und umsetzbar an. Auch eine der Fachakteursgruppen sieht die Wirksamkeit der Maßnahme kritischer an, solange sie Car-Sharing beinhaltet. Sie schlägt vor, sich auf Bike-Sharing zu konzentrieren.	

● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

Teilziel C: Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik

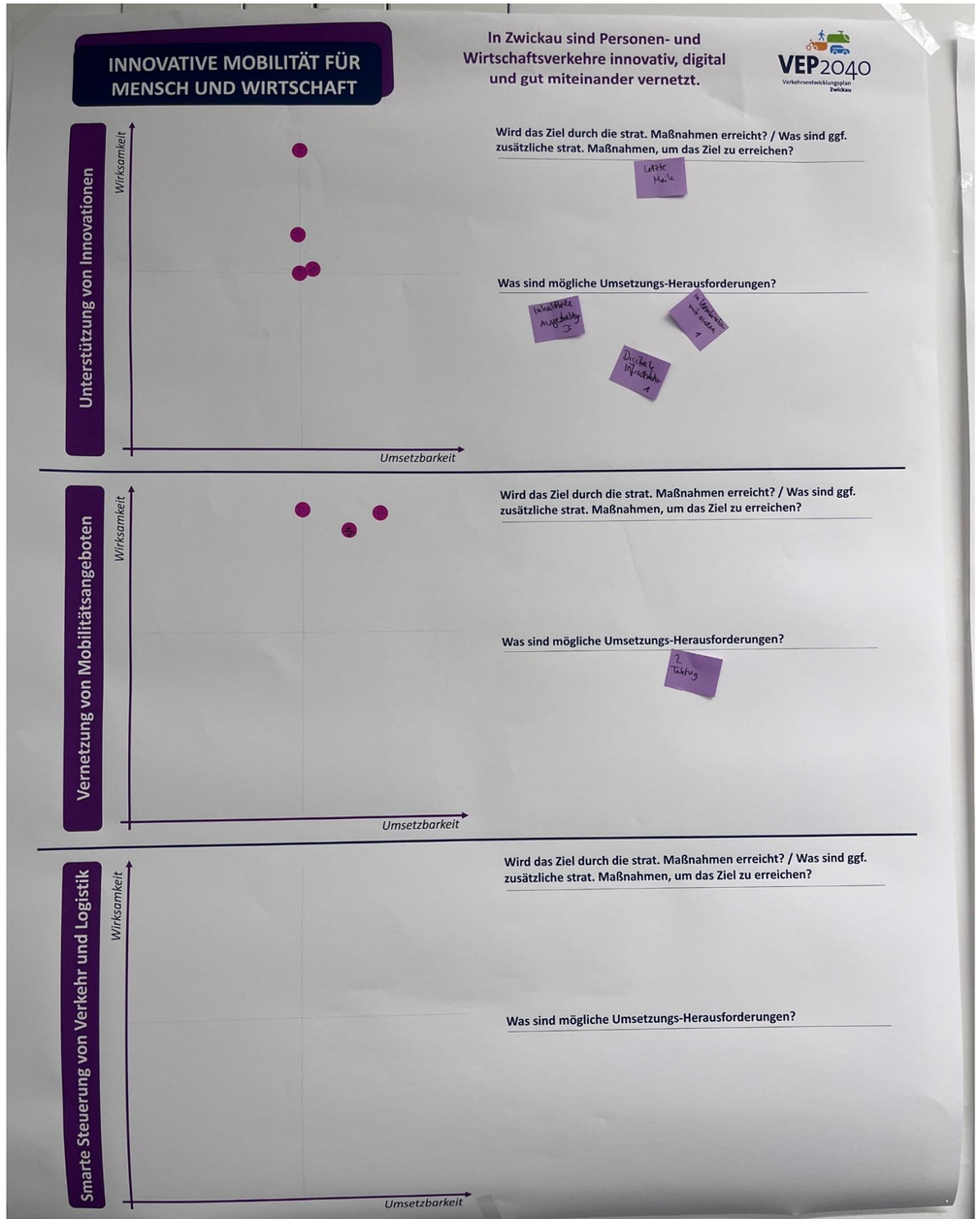
Maßnahmenvorschlag	Bewertung
1. Digitales Parkleitsystem zur Entlastung der Innenstadt Die Maßnahme wird von allen Gruppen als sinnvoll bewertet. Die Umsetzbarkeit wird jedoch im mittleren Bereich geschätzt, eine Bürgergruppe sieht sie als schlecht umsetzbar an. Grund dafür ist die Absage des Stadtrats an ein dahingehend geplantes Projekt, was sehr bedauert wird.	
2. Einrichtung von Wirtschafts-/Ladezonen für Handwerker, soziale Dienste und Lieferdienste In diesem Teilziel wird die Umsetzbarkeit von beiden Bürgergruppen und einer Fachakteursgruppe ebenfalls wie bei dem Teilziel A6 aus dem Zielbild „Stärkung einer effizienten Mobilität“ im mittleren Feld eingeordnet. Wirksamkeit zur Erreichung des Teilziels wurde hier aber geringer bewertet. Eine Bürgergruppe sieht die Wirksamkeit und Umsetzbarkeit bei dieser Maßnahme als hoch an.	
3. Reduzierung der Schwerlastverkehre in der Innenstadt durch besseres Lkw-Routing Die Maßnahme wird von den Gruppen als wirksam eingeordnet. Eine Fachakteursgruppe bewertet diese etwas geringer, da diese für sie nur in Verbindung mit der Maßnahme C1 aus dem Leitziel „Attraktive und lebenswerte Stadt“ als sinnvoll betrachtet wird. Die andere Fachakteursgruppe sieht hier die Umsetzbarkeit als sehr gering an.	

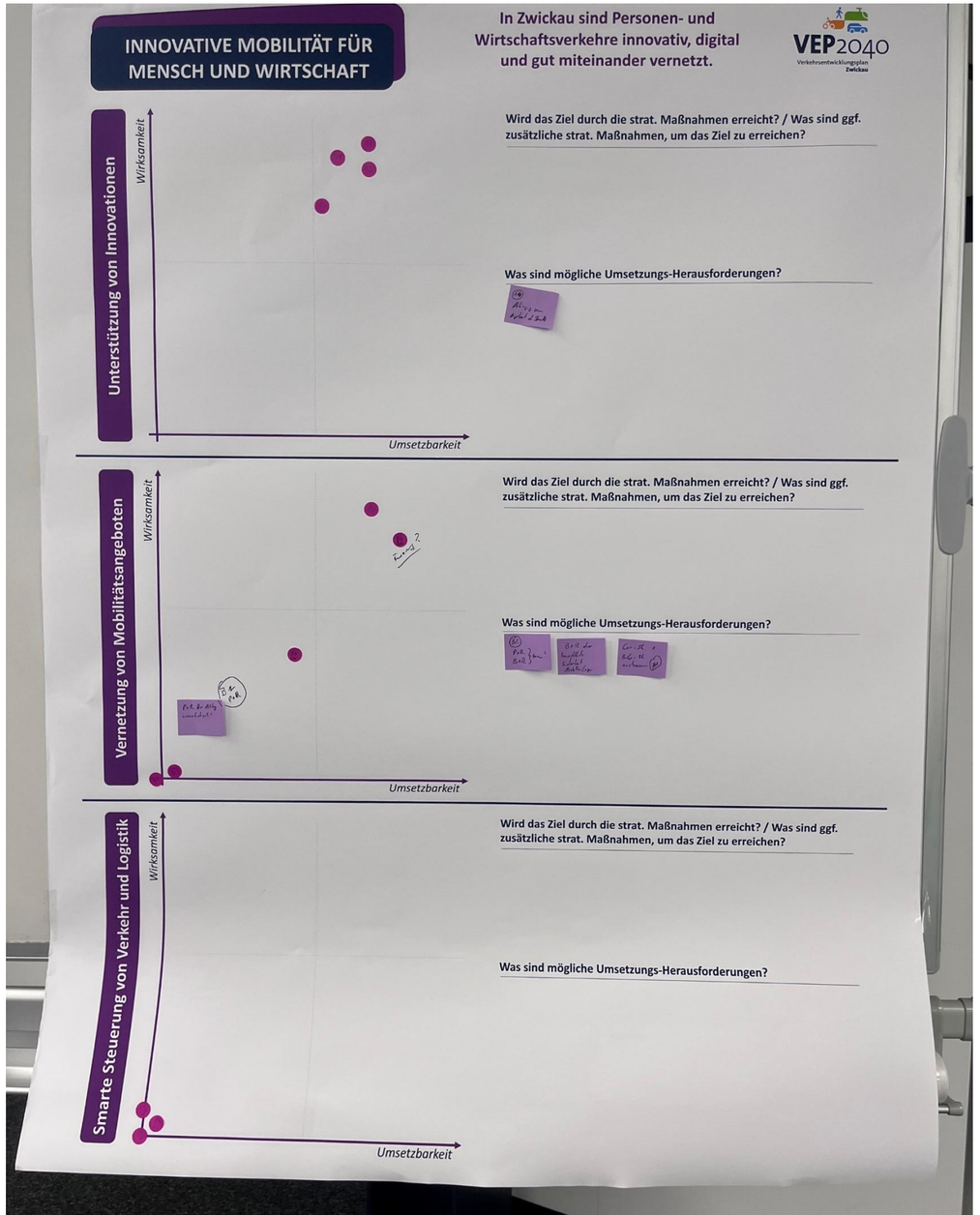
Braucht es zusätzliche strategische Maßnahmen, um das Teilziel zu erreichen?
In einer Akteursgruppe wurde angemerkt, dass eine ggf. zusätzliche strategische Maßnahme der Einsatz von LSA - Bevorrechtigungen wäre.

● Bürgergruppen ○ Fachakteursgruppen

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

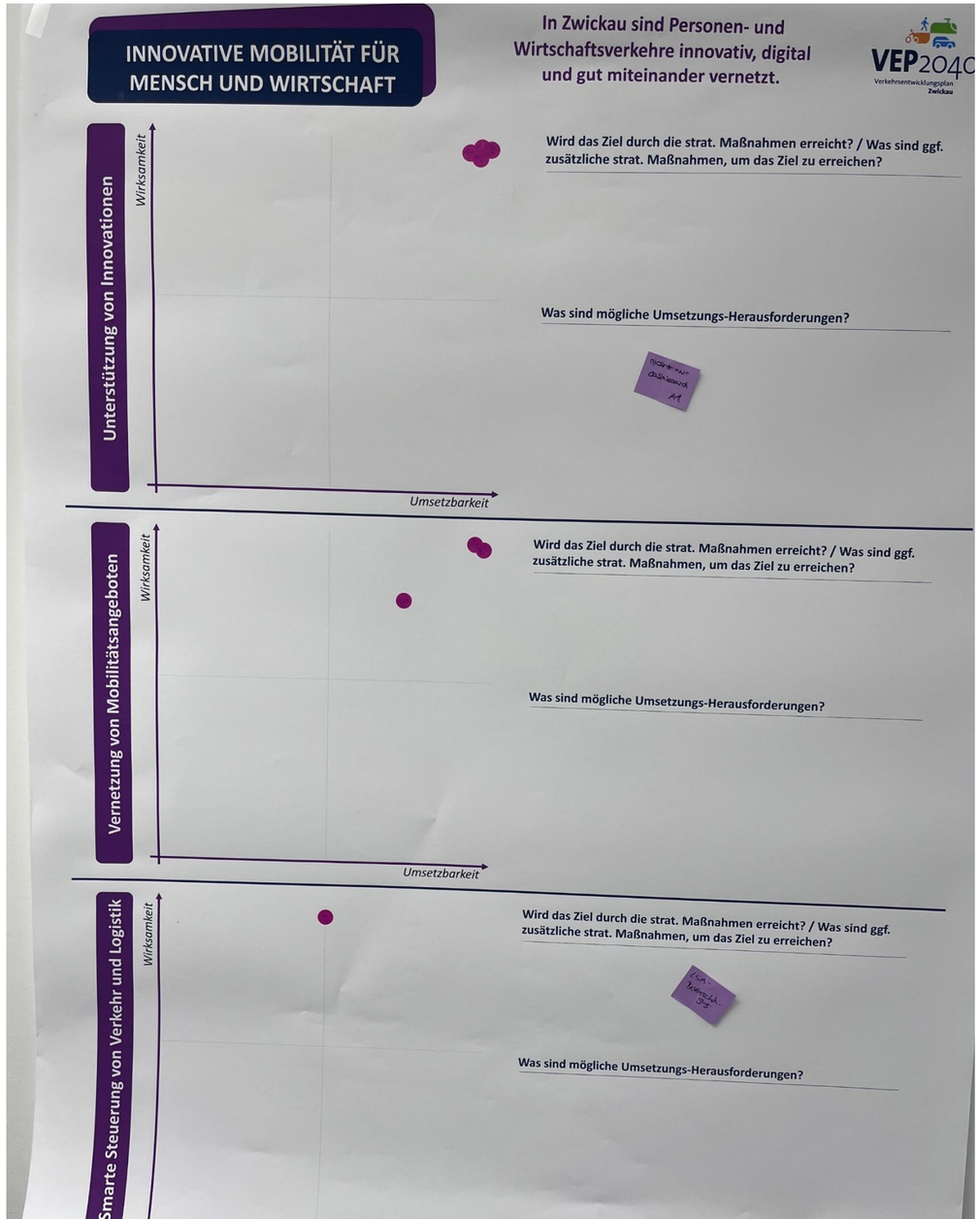
Plakate der Bürgerinnen und Bürger

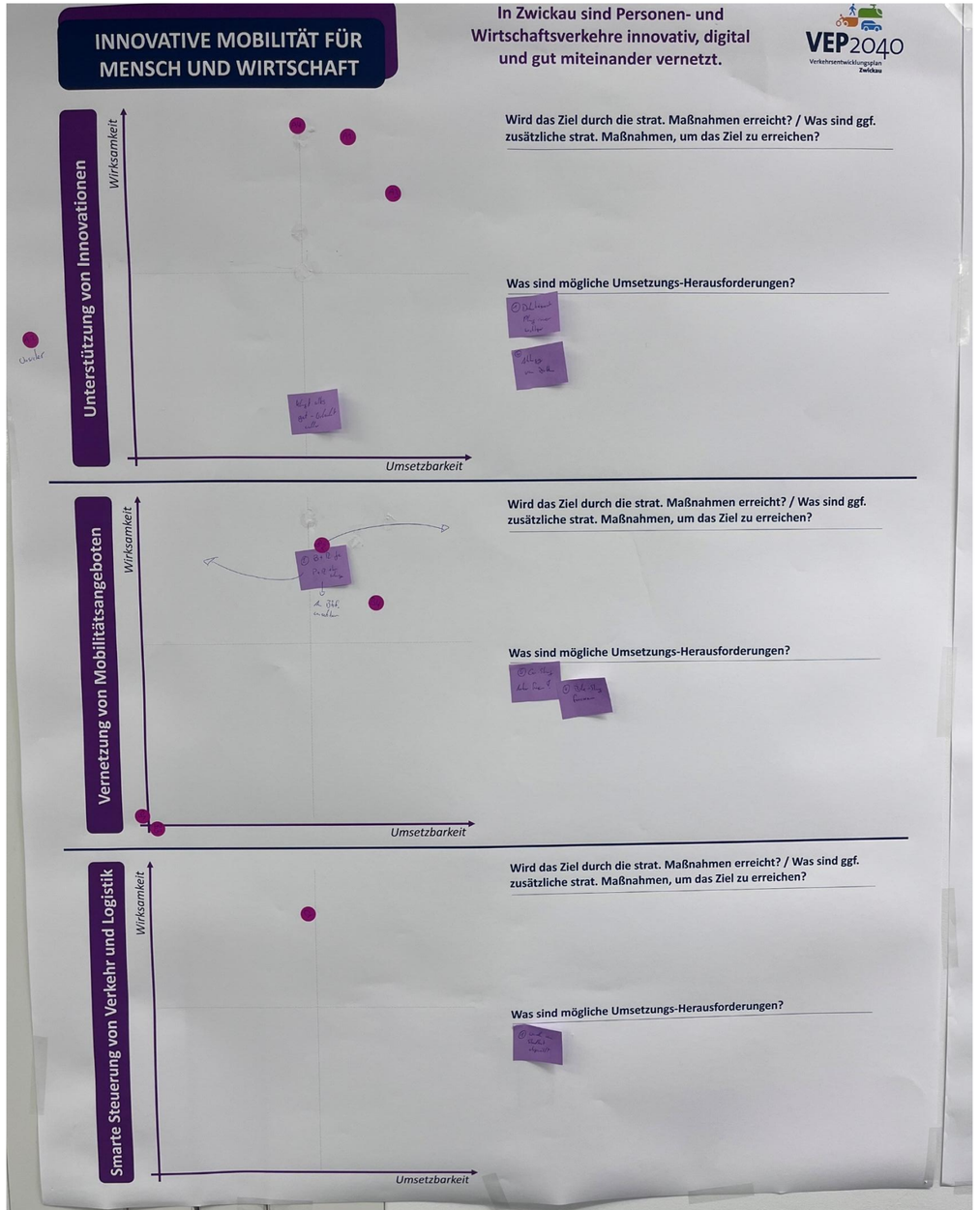




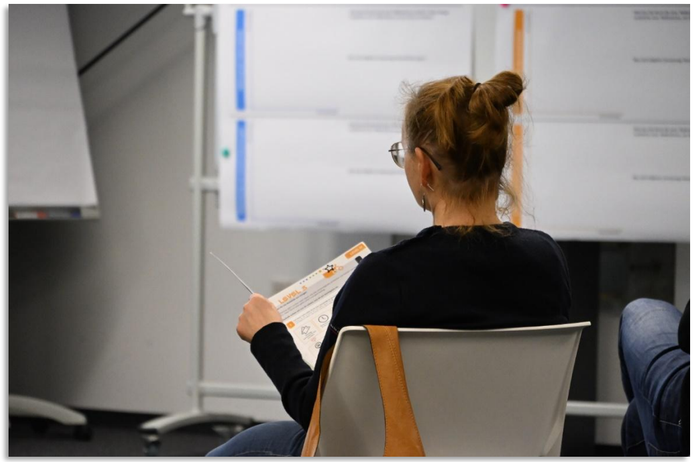
Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

Plakate der Fachakteure



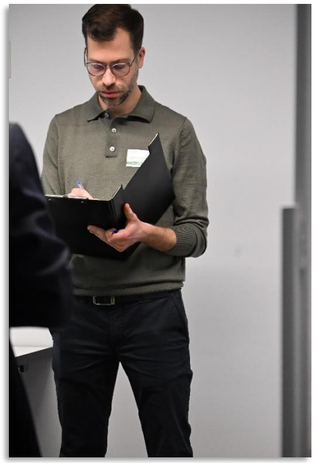


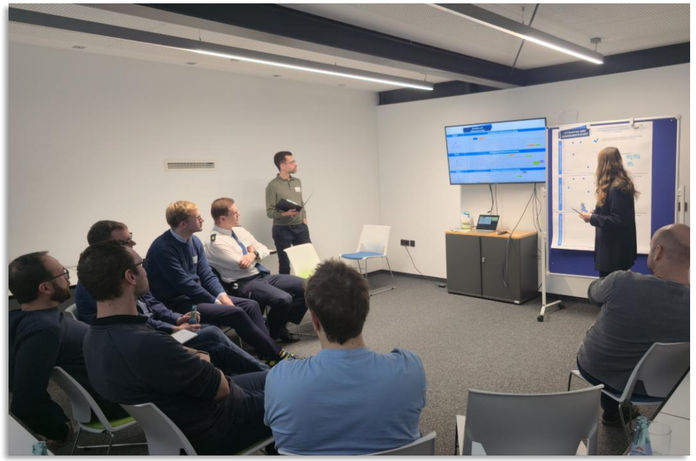
Impressionen















VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Mobilitätsforum III

Dokumentation der 3. Sitzung am 24.02.2025



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Mobilitätsforum

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau.

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist ein strategischer Plan, der zukünftig als Grundlage einer integrierten Mobilitätsentwicklung in Zwickau dienen soll und alle Belange, die mit dem Verkehr zu tun haben, berücksichtigt. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehre) sowie den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der VEP zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu erfüllen und damit die Lebensqualität in Zwickau zu verbessern. Er stellt das langfristige gesamtstädtische Konzept der Verkehrsplanung aller Verkehrsarten dar und wird in verschiedenen Fachämtern der Stadt verankert sein.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Mitte 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der Zwickauer Mobilitätsdialog.

Das Mobilitätsforum als Teil des Mobilitätsdialogs.

Der **Mobilitätsdialog** ist eine Plattform für einen konstruktiven Meinungsaustausch und die Mitwirkung an der Erstellung des VEP 2040. Der Mobilitätsdialog besteht aus zwei Formaten: den Mobilitätswerkstätten und dem Mobilitätsforum.

In den beiden **Mobilitätswerkstätten** diskutieren die Bürgerinnen und Bürger bzw. die Fachakteure die Zwischenstände der Mobilitätsplanung. Sie finden während des Prozesses vier Mal statt.

Auch die **Mobilitätsforen** finden vier Mal im Prozess statt. Hier kommen die Bürgerinnen und Bürgern und die Fachakteure der Werkstätten mit Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie der Verwaltung zusammen. Ähnlich wie in den Mobilitätswerkstätten werden im Mobilitätsforum Problemlagen analysiert, Zukunftsvisionen entworfen und mögliche Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Zwickau diskutiert.

Das Mobilitätsforum tagte am 24.02.2026 zum dritten Mal im Bürgersaal des Rathauses in Zwickau. Die Ergebnisse des Forums sind im Folgenden zusammengefasst.

Agenda

Überblick

- Die Mobilitätsplanung im Lichte der Stadt- und Regionalplanung
- Erik Höhne, Projektkoordinator VEP 2040

Zielnetze

- Präsentation der Mobilitätsplanung
- Arbeitsphase in Kleingruppen

Maßnahmen

- Präsentation der Mobilitätsplanung
- Arbeitsphase im Plenum

20.00 Uhr: Gemeinsamer Ausklang mit Abendessen

Ablauf

So lief das dritte Mobilitätsforums ab…

Teil 1
Bewertung der Konfliktstellen der Zielnetze

Im ersten Teil des Mobilitätsforums haben die Teilnehmenden in Kleingruppen die wichtigsten Konfliktstellen innerhalb der Vorrangnetzen diskutiert.



Teil 2
Rundgang zu den Maßnahmen

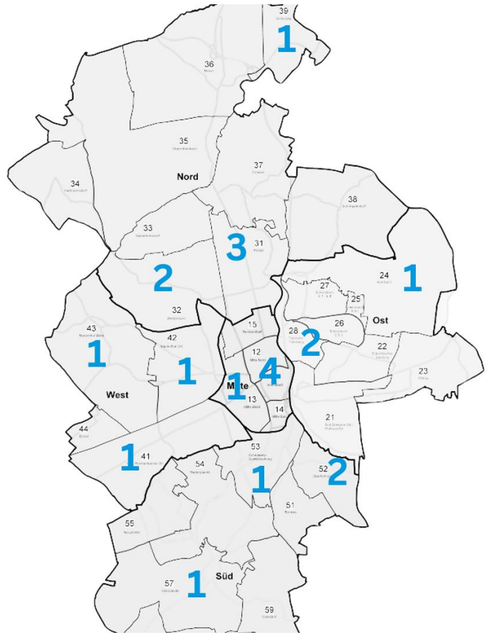
Im zweiten Teil des Forums haben die Teilnehmenden in Kleingruppen die Maßnahmenvorschläge im Rundgang diskutiert. Sie konnten die Maßnahmen bewerten und kommentieren.



Zusammensetzung des Mobilitätsforums

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Zufallsbürger & -bürgerinnen



Fachakteure

- VdK Kreisverband Zwickau
- WHZ Westsächsische Hochschule Zwickau – Hochschule für Mobilität
- wegebund – Wandel für Rad und Fuß
- adfc Sachsen
- FGB Zwickau – Tram BUS
- SVZ Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau – Zuhause unterwegs
- ADAC
- IHK
- Stadtmanagement Zwickau e.V.
- Seniorenbeauftragter
- VMS
- Feuerwehr Zwickau
- Jugendbeirat Zwickau
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung
- Kultour Z. – Viel Kultur, viel Vergnügen!
- Studentenrat WHZ

Stadtratsfraktionen

- AfD
- CDU
- BfZ Bürger für Zwickau
- Bündnis Sahra Wagenknecht
- SPD
- Die Linke
- Freie Demokraten FDP

Progressive Demokraten

Verwaltung

Oberbürgermeisterin

Bürgermeisterin Bauen

Bürgermeister Finanzen und Ordnung

VEP-Erarbeitung



Maßnahmen

Zielnetze

VEP 2040

Gespräch mit Erik Höhne
Projektkoordinator VEP 2040

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Die Mobilitätsplanung im Lichte der Stadt- und Regionalplanung

Das Projektteam befasst sich im Rahmen des Vorhabens mit der Frage, wie Mobilitätsplanung enger mit **Stadt- und Regionalplanung** verzahnt werden kann.

Grundlage ist der Blick auf das Zieljahr 2040. Neue Prognosen bestätigen die absehbare Entwicklung: Die **Bevölkerungszahl** von Zwickau wird weiter sinken. Für die Mobilitätsplanung bedeutet das zweierlei: Positiv hervorzuheben ist, dass Zwickau im Gegensatz zu vielen anderen Städten nur in geringem Maße ein Platzproblem haben wird. Allerdings wird es schwieriger, große Verkehrsprojekte durch Fördermittel von Land oder Bund zu finanzieren.

Um der letztgenannten Herausforderung zu begegnen, hat das Projektteam einen **nach innen und nach außen integrierten Ansatz** entwickelt, mit dem sich Verkehre auf neue Infrastrukturen (z.B. Innenstadttangente) bündeln lassen. So soll die Mobilitätsplanung stärker mit Stadt- und Gewerbeentwicklung verknüpft werden (Innen-Perspektive). Zudem soll die Regionalplanung gezielt so ausgerichtet werden, dass Zwickau als Oberzentrum in der Region gestärkt wird (Außen-Perspektive).

Damit der Ansatz (bzw. die Verkehrsberechnung) funktioniert, werden weitere **Verkehrsverlagerungen** auf die neue gewünschte Infrastruktur erforderlich. Der Bau der Innenstadttangente erfordert etwa zusätzlich eine begründete Verkehrsreduzierung in der Innenstadt. Als Begründung für die Verkehrsreduzierung dient das Leitbild des VEP.

Der vorgestellte Ansatz wurde von der Politik bereits sehr positiv aufgenommen. Auch aus der **Wirtschaft** kommen klare Rückmeldungen: Die (Innen)Stadt und die Betriebe müssen gut erreichbar sein. Zugleich muss die Stadt Zwickau zum Leben attraktiv bleiben, um Fachkräfte zu sichern. Für die weitere Arbeit am VEP heißt das: stärkeres Paket-Denken für eine effiziente Mittelverwendung.



VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Fokus: Zielnetze

Vorgehensweise Maßnahmenkonzept

Leitbild



- Zielbilder
- Zielformulierungen
- Handlungsprämissen
- Erfolgsindikatoren

Zielnetze

- Festgelegte Vorrangrouten für alle Verkehrsträger
- Ausbau- und Qualitätsstandards
- Handlungssystematik

Maßnahmen

- Handlungsstrategien
- Konkrete Maßnahmen im Stadtgebiet
- Erwirken von Veränderungen

VEP 2040

Bericht mit
allen Arbeitsschritten
und Zielformulierungen

- Maßnahmen-steckbriefe
- Prioritätenliste
- Hinweise zur Umsetzung

Umsetzung

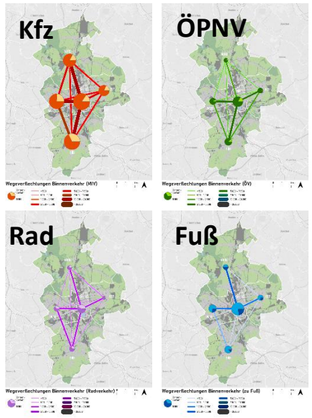
- Priorisierung & Koordination
- Finanzielle Ausstattung
- Personelle Ausstattung
- Systematische Evaluation
- Regelmäßige Berichterstattung

Zielnetz-entwicklung

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Zielnetze

Herleitung & Datengrundlagen



Netzgestaltung

Vorrangnetz	*Auf diesen Routen hat das jew. Verkehrsmittel Priorität*
Hauptnetz	*Auf diesen Routen ist das jew. Verkehrsmittel wichtig*
Ergänzungsnetz	*Auf diesen Routen kann das jew. Verkehrsmittel verkehren*
Lokale Verkehre	*Erschließung von Einrichtungen und Gebäuden*

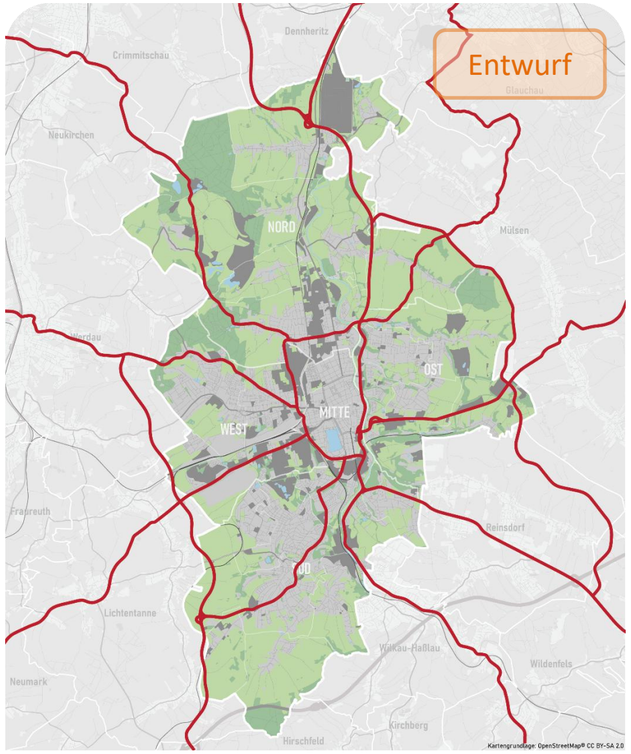
- orientiert sich an den bedeutenden Quell-/Zielrelationen im Stadtgebiet.
- orientiert sich weitestgehend am bestehenden Straßen- und Wegenetz.

Qualitätsstandards

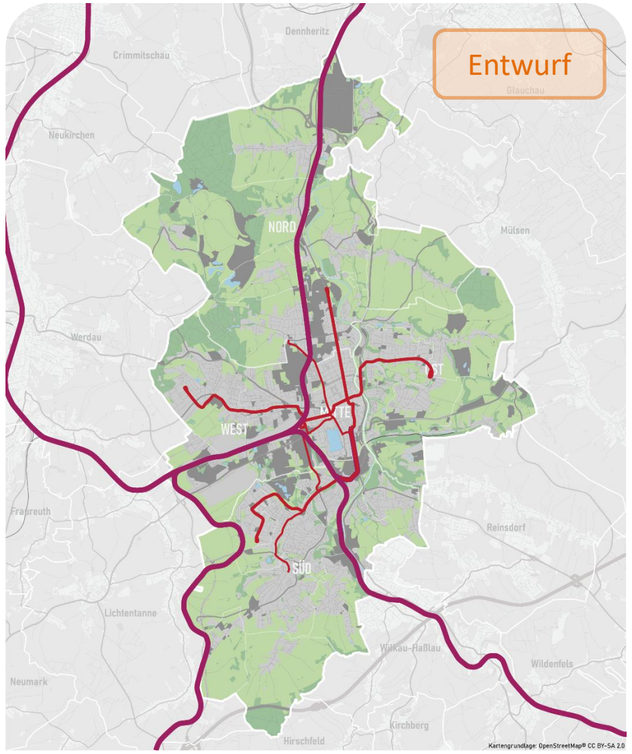
Vorrang =	*hohe Reisegeschwindigkeit, kurze Wartezeiten*
Haupt =	*hoher Komfort, gute Befahrbarkeit*

- orientieren sich an den gängigen Regeln der Technik.
- orientieren sich am VEP-Leitbild.

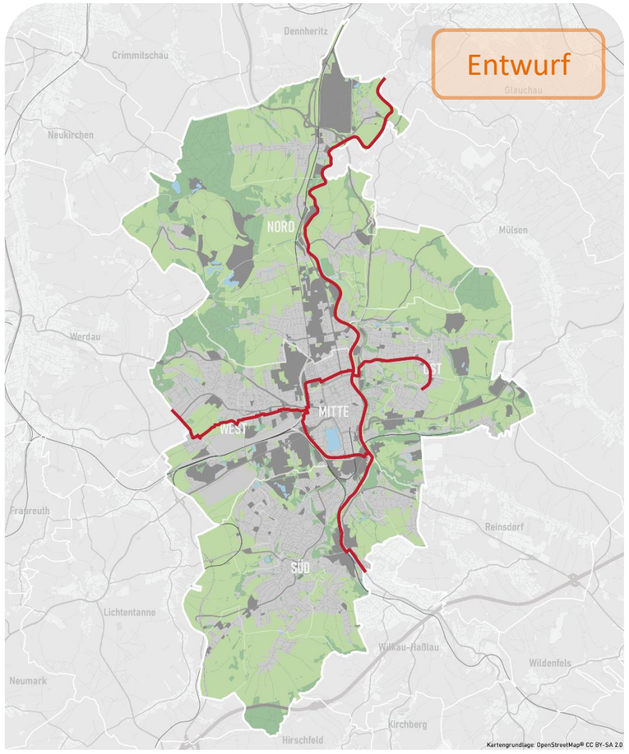
Zielnetze Zusammenfassung



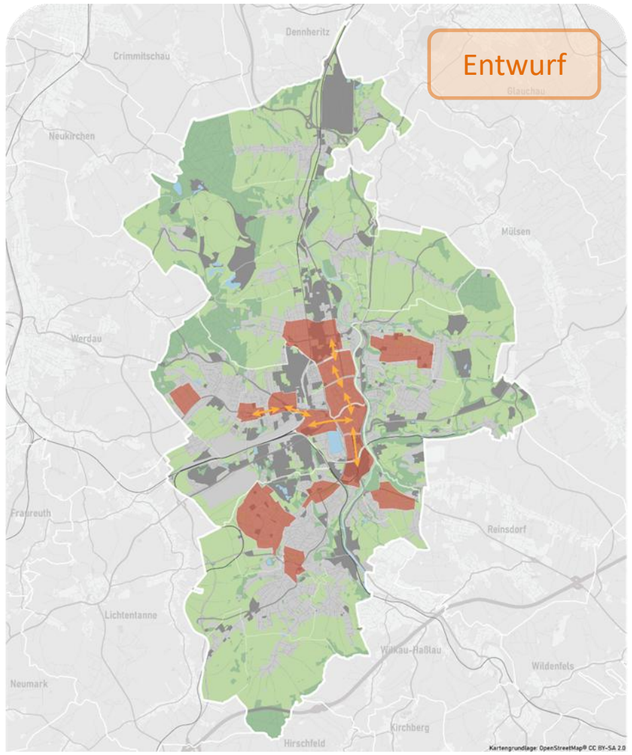
Kfz-Verkehr



ÖPNV



Radverkehr

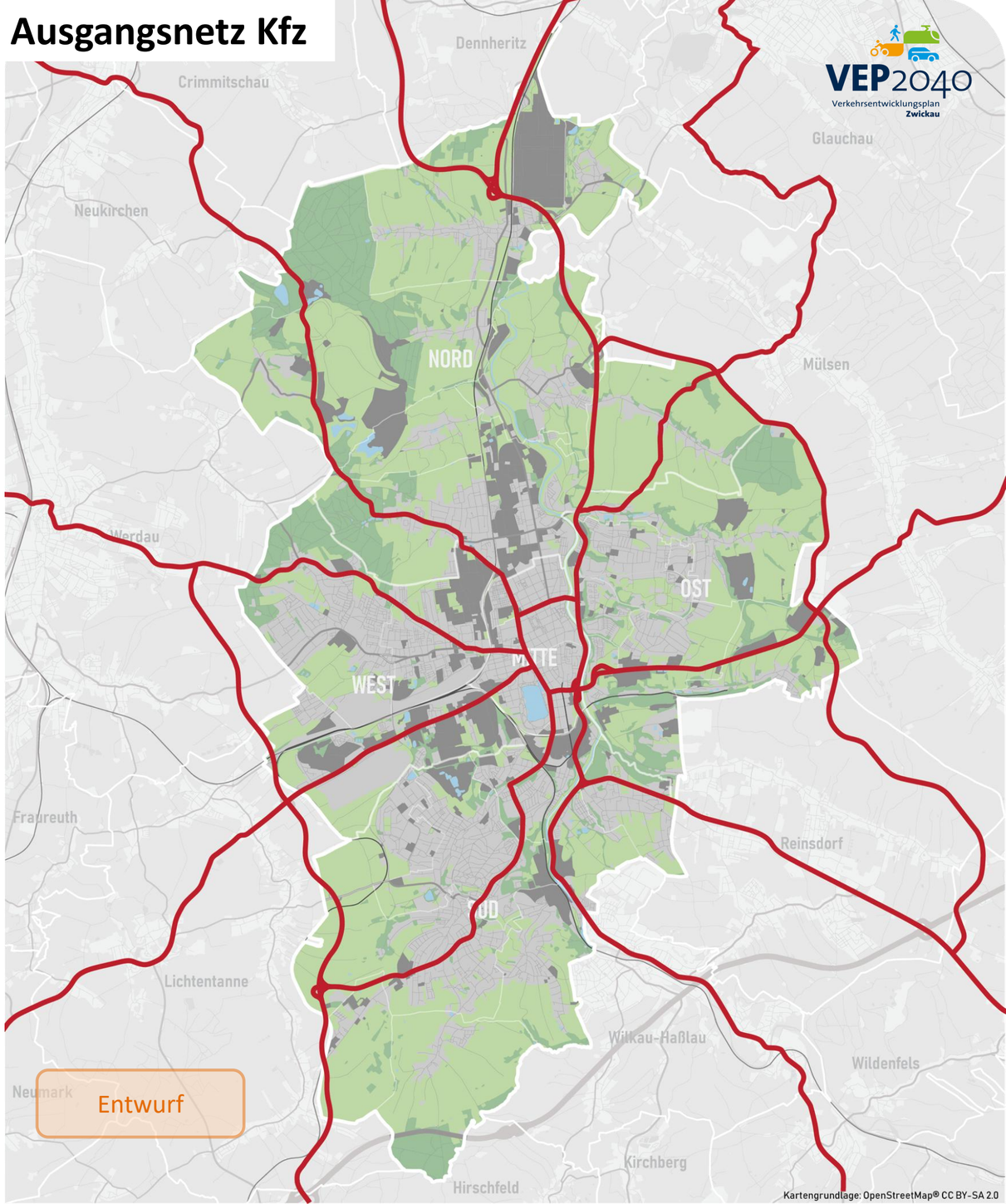


Fußverkehr

Vorrangnetz Kfz

Ausgangsnetz - „natürliches“ Vorrangnetz

- „Innenstadtring“ als Verteilring für Binnen-Durchgangsverkehr
- Fahrbeziehungen und Wegefindung wie heute (Status Quo)
- **Vorteil:** keine Veränderungen (alles bleibt, wie es ist)
- **Nachteil:** keine Veränderungen (Ziele des VEP werden nicht erreicht)



Kfz

Zielnetz – geplantes Vorrangnetz

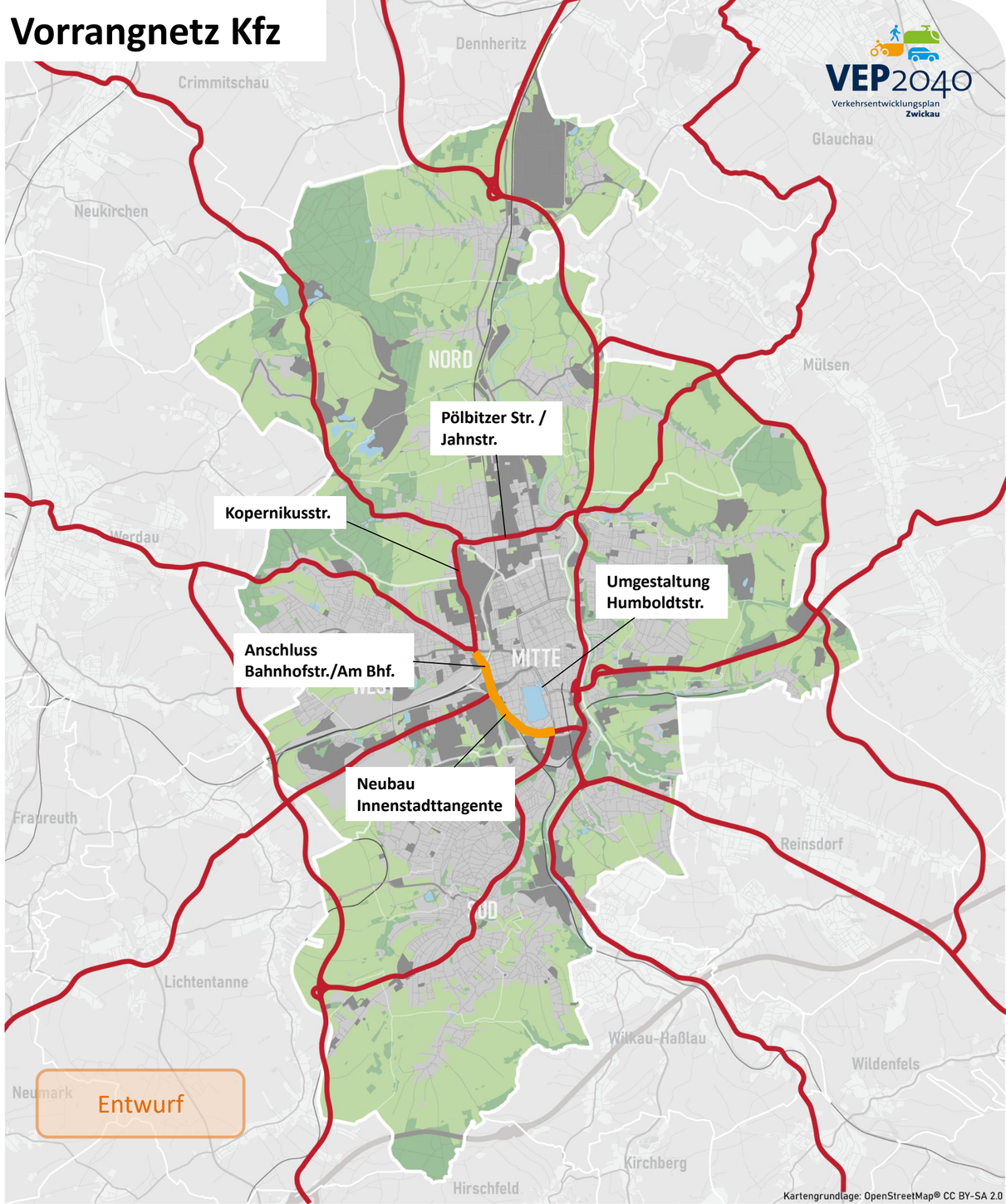
- „Innenstadtring“ nicht mehr im Vorrangnetz
- Vorrangige Führung über
  Pölbitzer Str. - Kopernikusstr. – „Innenstadttangente“ – B93
- Ein-/Ausfallstraßen im Vorrangnetz für adäquate Reisezeiten aus der Region nach Zwickau
- **Vorteil:**
  Entlastung der Innenstadt eröffnet städtebauliche Potenziale
- **Nachteil:**
  Straßenneubau (Kosten), Veränderungen von Gewohnheiten

<u>Was bedeutet Priorisierung / Vorrang im Kfz-Netz?</u>

➔ Angemessene Fahrgeschwindigkeiten (≥ 50 km/h)

➔ Hoher Verkehrsfluss („Grüne Welle“, kurze Wartezeiten an LSA)

➔ Verkehrsaufkommensgerechte Gestaltung des Straßenraums
(Fahrspuren, Fahrbahnbreiten, Hindernisfreiheit, Oberflächen)



Hauptnetz Kfz

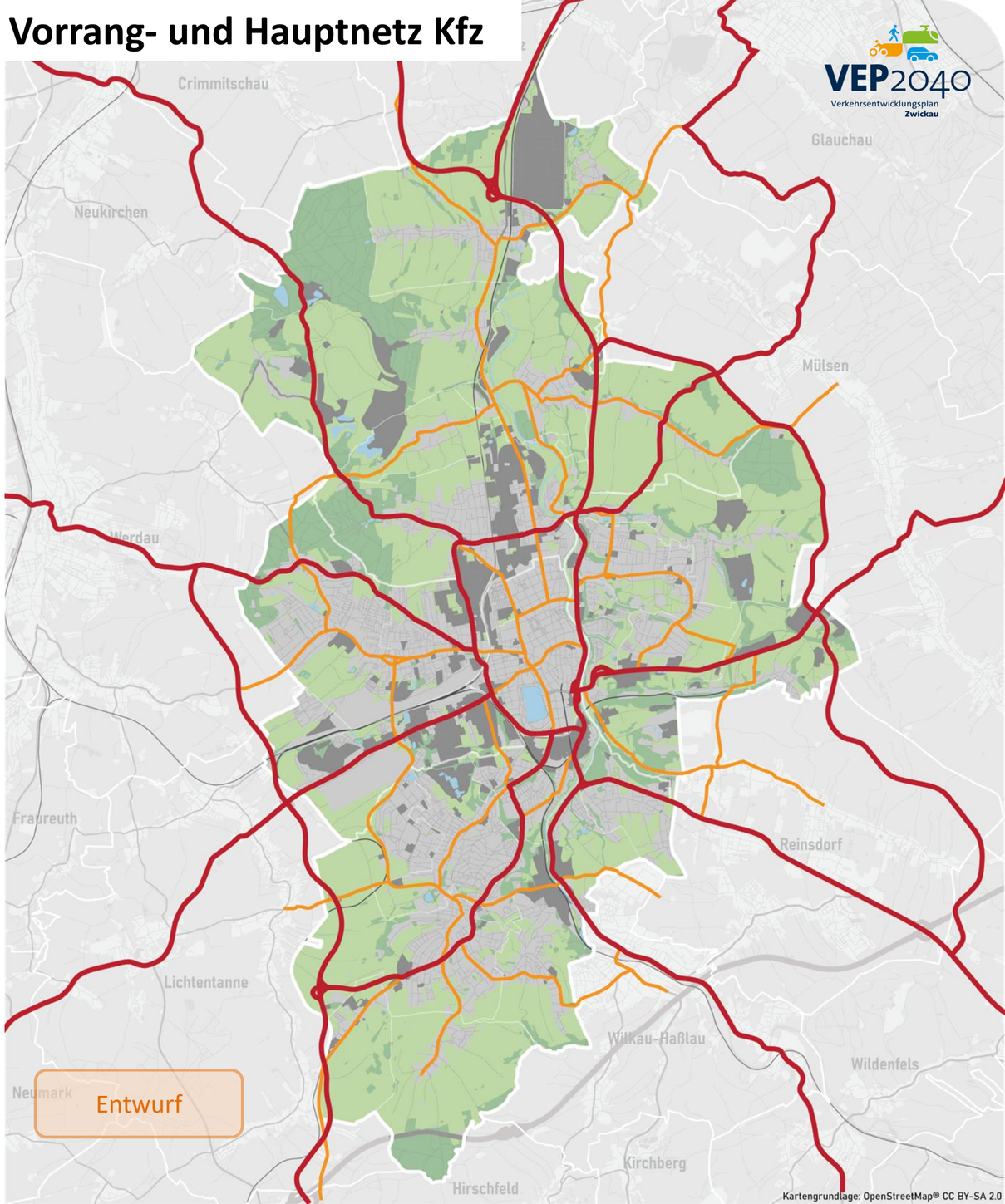
Zielnetz – Hauptnetz

- Erschließungsstraßen in größere Siedlungsbereiche (Stadtteile)
- Wichtige Verbindungsstraßen

<u>Was bedeutet Hauptnetz im Kfz-Netz?</u>

➔ Verkehrsaufkommensgerechte Gestaltung des Straßenraums (Fahrspuren, Fahrbahnbreiten, Hindernisfreiheit, Oberflächen)

➔ Nach Möglichkeit gute Leistungsfähigkeit



Vorrang- & Hauptnetz ÖPNV

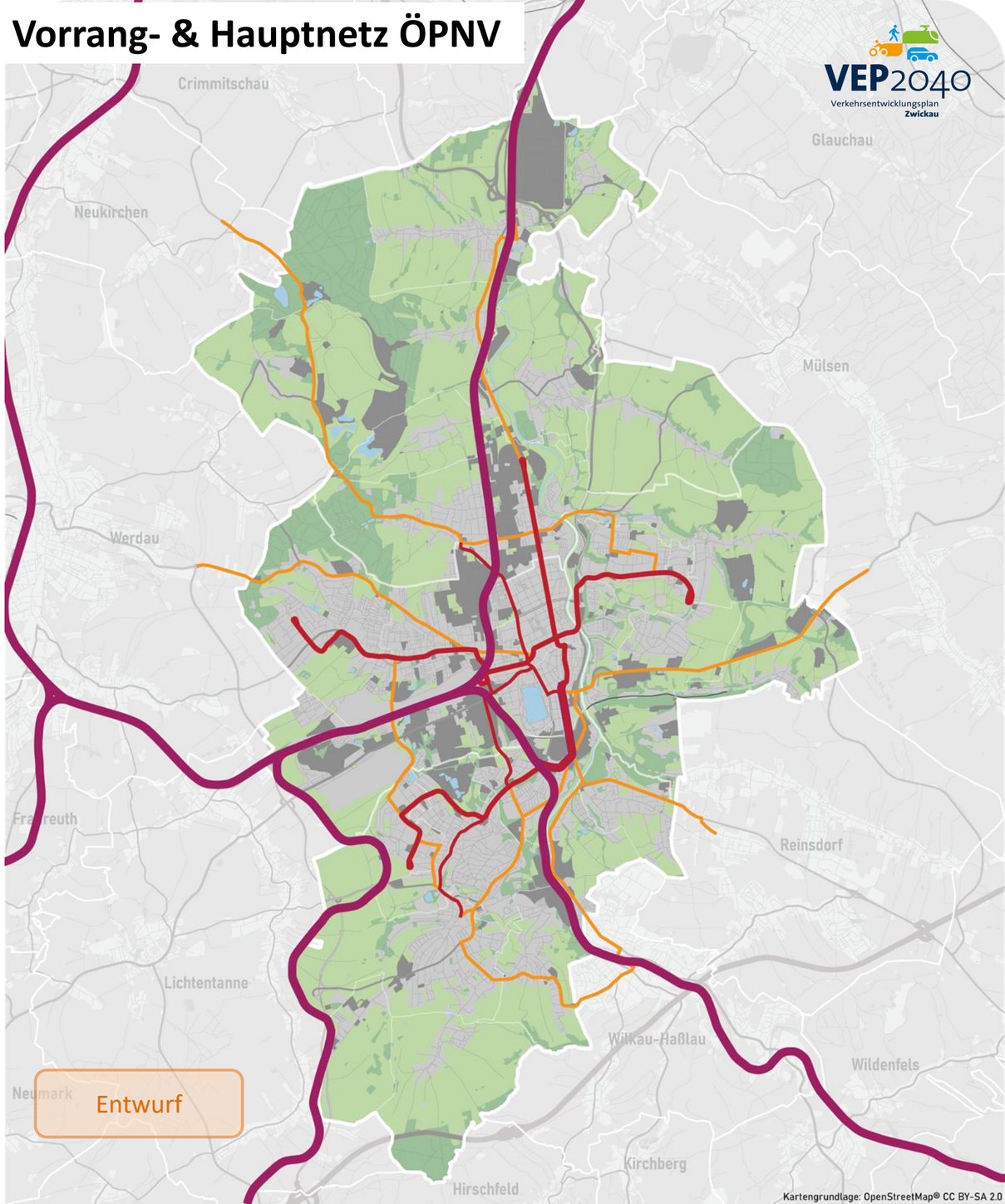
- SPNV als „logisches“ Vorrangnetz (kreuzungsfrei)
- Straßenbahn & „Zwickauer Modell“ im Vorrangnetz
- Linie 10 und weitere Buslinienabschnitte in der Innenstadt im Vorrangnetz

Was bedeutet Priorisierung / Vorrang im ÖPNV-Netz?

➔ Möglichst störungs- bzw. hindernisfrei
(Vermeidung von Busbuchten bzw. Ein-/Ausfädelung des ÖPNV vom Verkehr, ÖPNV mit „Pulkführerschaft“)
➔ Beschleunigung und Bevorrechtigung an Knotenpunkten
(Busspuren, eigene Führungen, LSA-Vorrangschaltungen)

Was bedeutet Hauptnetz im ÖPNV?

➔ straßengebundene Linien (Bus)
➔ Möglichst störungs- bzw. hindernisarm
➔ Beschleunigung nach Bedarf (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit)



Vorrang- & Hauptnetz Radverkehr

- Vorrangnetz im Radverkehr aus allen Teilen der Stadt ins Zentrum
  - Mulderadweg, Marienthaler Bachweg, Scheffelstraße – Sternenstraße, „Verteilring“ außerhalb der Innenstadt

- Hauptrouten zur Erschließung von Siedlungsbereichen
- **Grobe Orientierung am ERA-Standard:**
  - „In städtischen Gebieten sollen ca. 90 % der Einwohner maximal 200 m entfernt von einer Hauptverbindung wohnen.“
  - „Der Radverkehrsnetz ist so geplant, dass Hauptrouten des Alltagsradverkehrs breit verfügbar sind.“

  -> ca. 70 % der Einwohner sind mit dem vorgeschlagenen Netz abgedeckt. Ergänzungen und Weiterentwicklungen sind möglich.

<u>Was bedeutet Priorisierung / Vorrang im Rad-Netz?</u>

➔ Komfortable und sichere Führungsformen, schnelle Befahrbarkeit (baulich getrennte Führung vom Kfz-Verkehr, ausreichend breit)

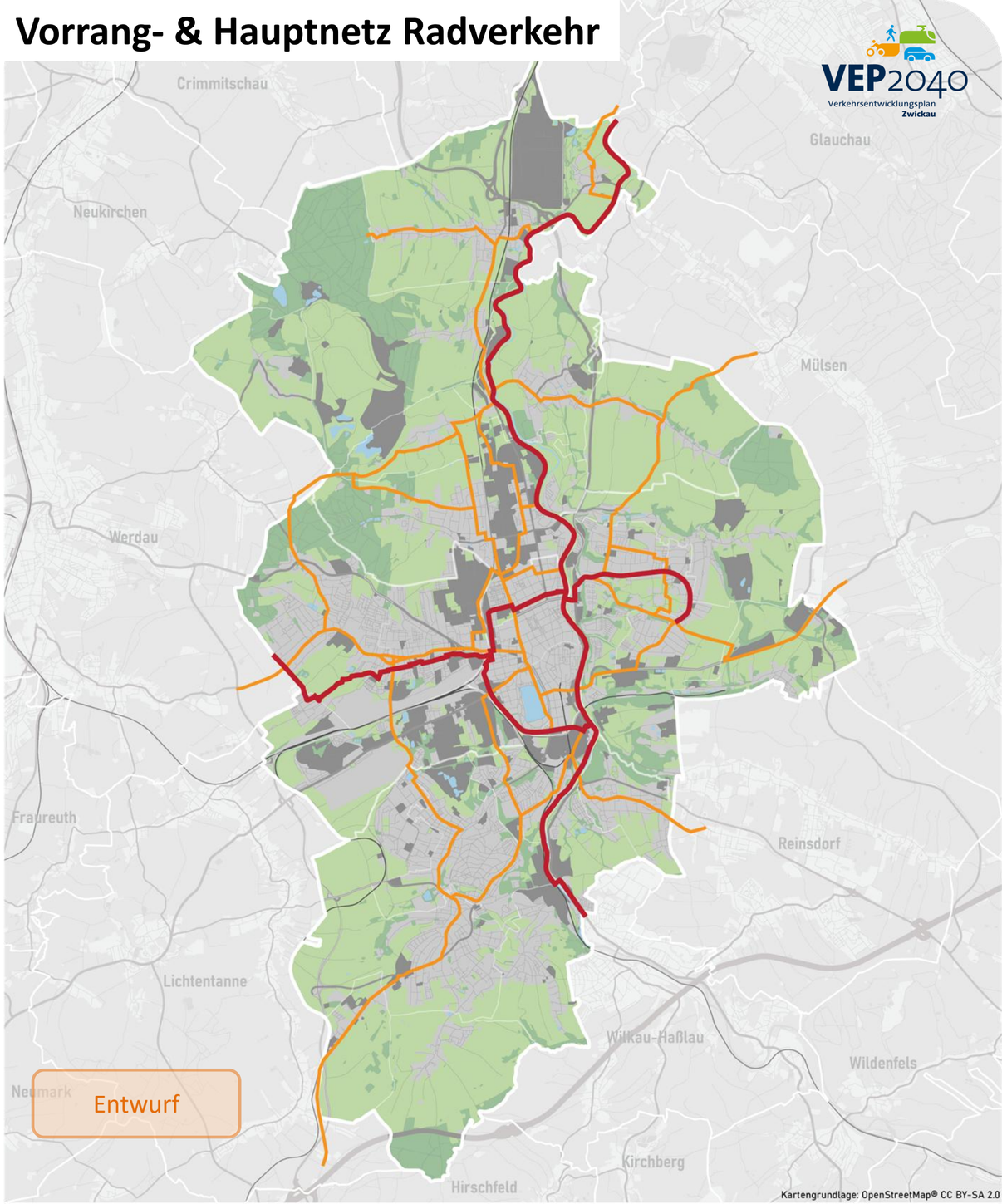
➔ Sichere Führungen an Knotenpunkten und Querungsstellen (Aufstellflächen, ggf. Fahrradampeln, gesicherte Querungsstellen)

<u>Was bedeutet Hauptnetz im Radverkehr?</u>

➔ Sichere Führungsformen (baulich getrennte Führung vom Kfz-Verkehr)

➔ Sichere Führungen an Knotenpunkten und Querungsstellen (gesicherte Querungsstellen)

Vorrang- & Hauptnetz Radverkehr



Zielnetz Fußverkehr

- **Vorrangbereiche ("Planräume"):**
  Planungsgrundlage zur Einzelbetrachtung von Bereichen zur Identifikation, wichtiger fußverkehrsrelevanter Straßen und Wege.

- **Hauptachsen:**
  Verbindungswege zwischen wichtigen Bereichen, für die adäquate Fußverkehrsinfrastruktur gewährleistet werden sollte.

<u>Was bedeutet Vorrang im Fußwege-Netz?</u>

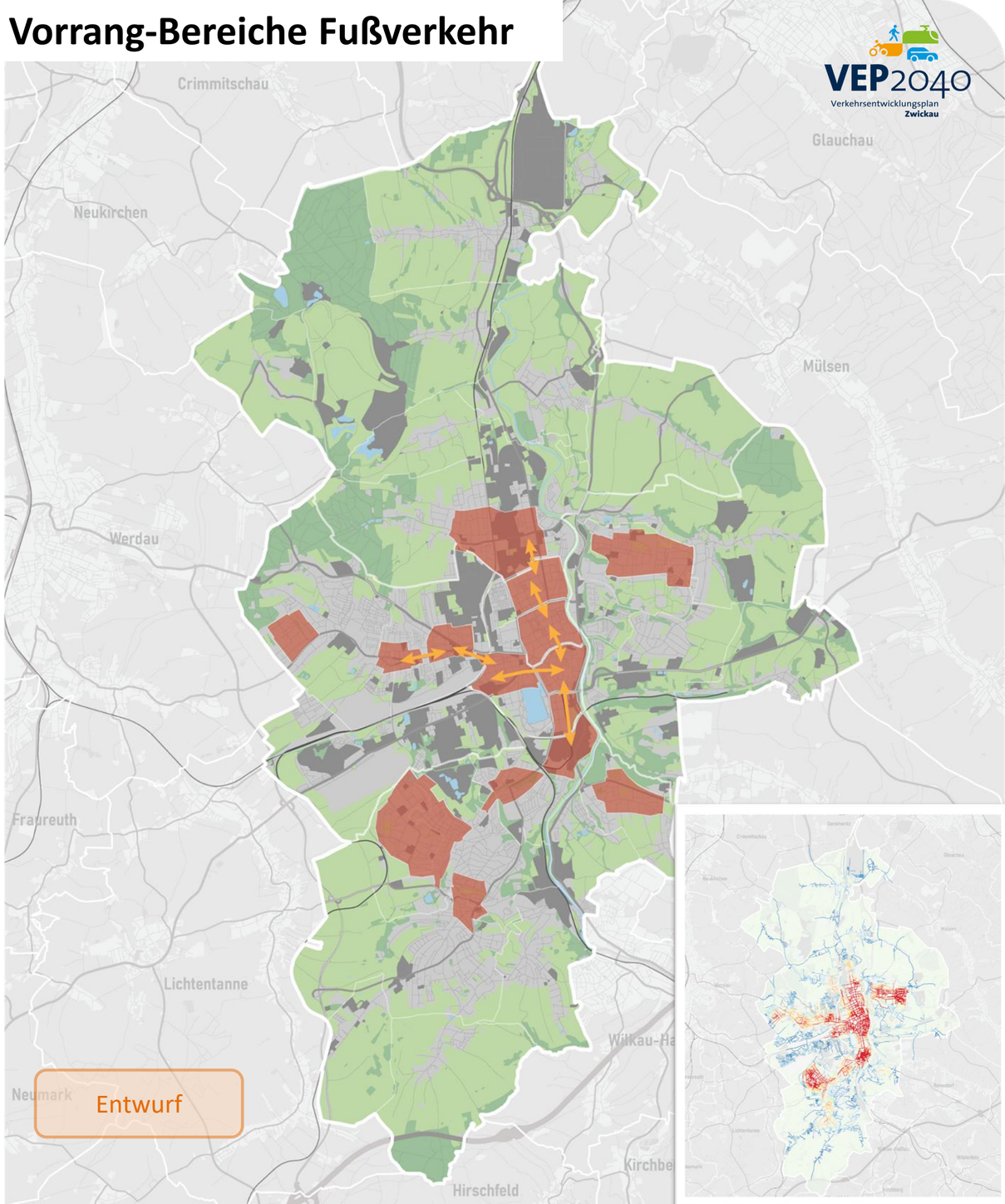
➔ Komfortable und barrierefreie Gehwege mit ausreichender Breite

➔ Sichere Querungsmöglichkeiten mit komfortablen Wartezeiten bzw. Bevorrechtigung (z.B. Zebrastreifen)

➔ Gute Beleuchtung und Orientierung sowie akzeptable (subjektive) Sicherheit (=Aufenthaltsqualität)

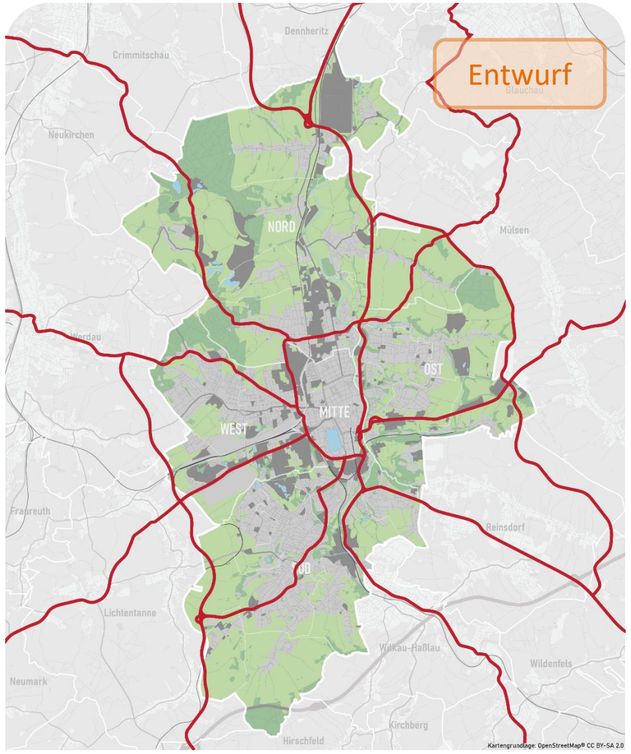
➔ Sitzbänke und andere Stadtmöbel entlang wichtiger Achsen

Vorrang-Bereiche Fußverkehr

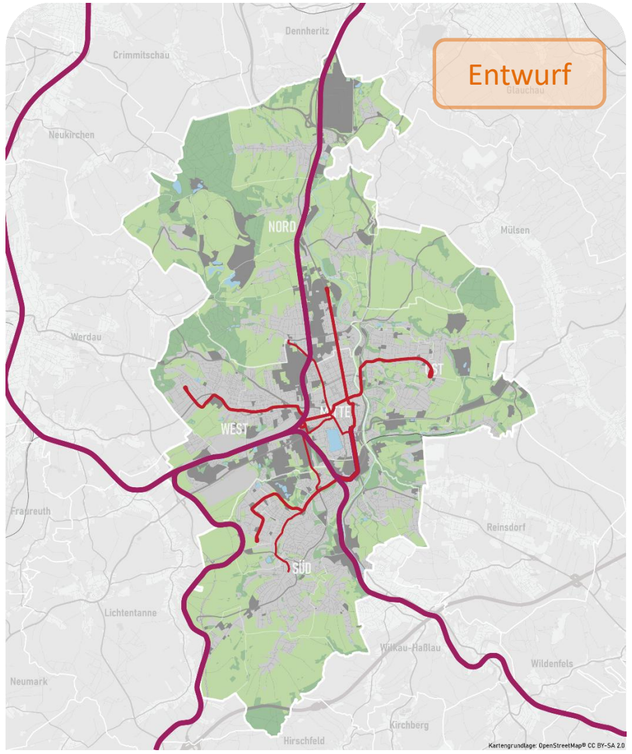


Zielnetze Zusammenfassung

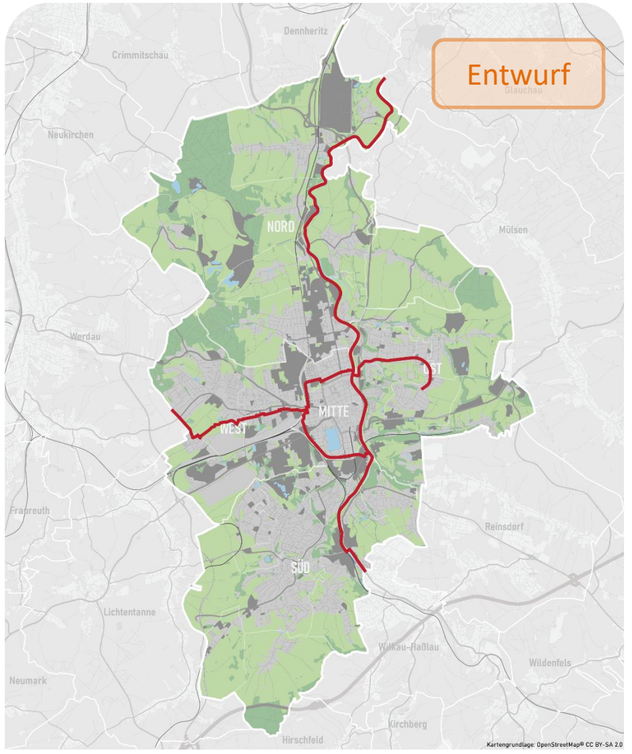
- **Abstimmungen mit Verkehrsplanung der Stadt Zwickau**
- **Orientiert an städtebaulichen Gegebenheiten und Richtlinien**
- **Möglichst konfliktfreie bzw. konfliktarme Netzgestaltung**
  ➔ Entwicklung koordinierter Vorgehensweisen bei Konflikten für deren Lösungen



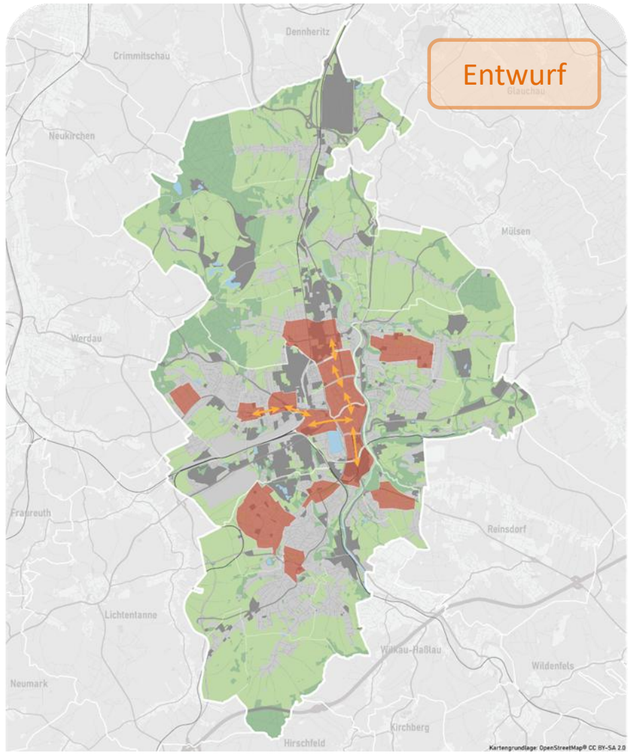
Kfz-Verkehr



ÖPNV



Radverkehr



Fußverkehr

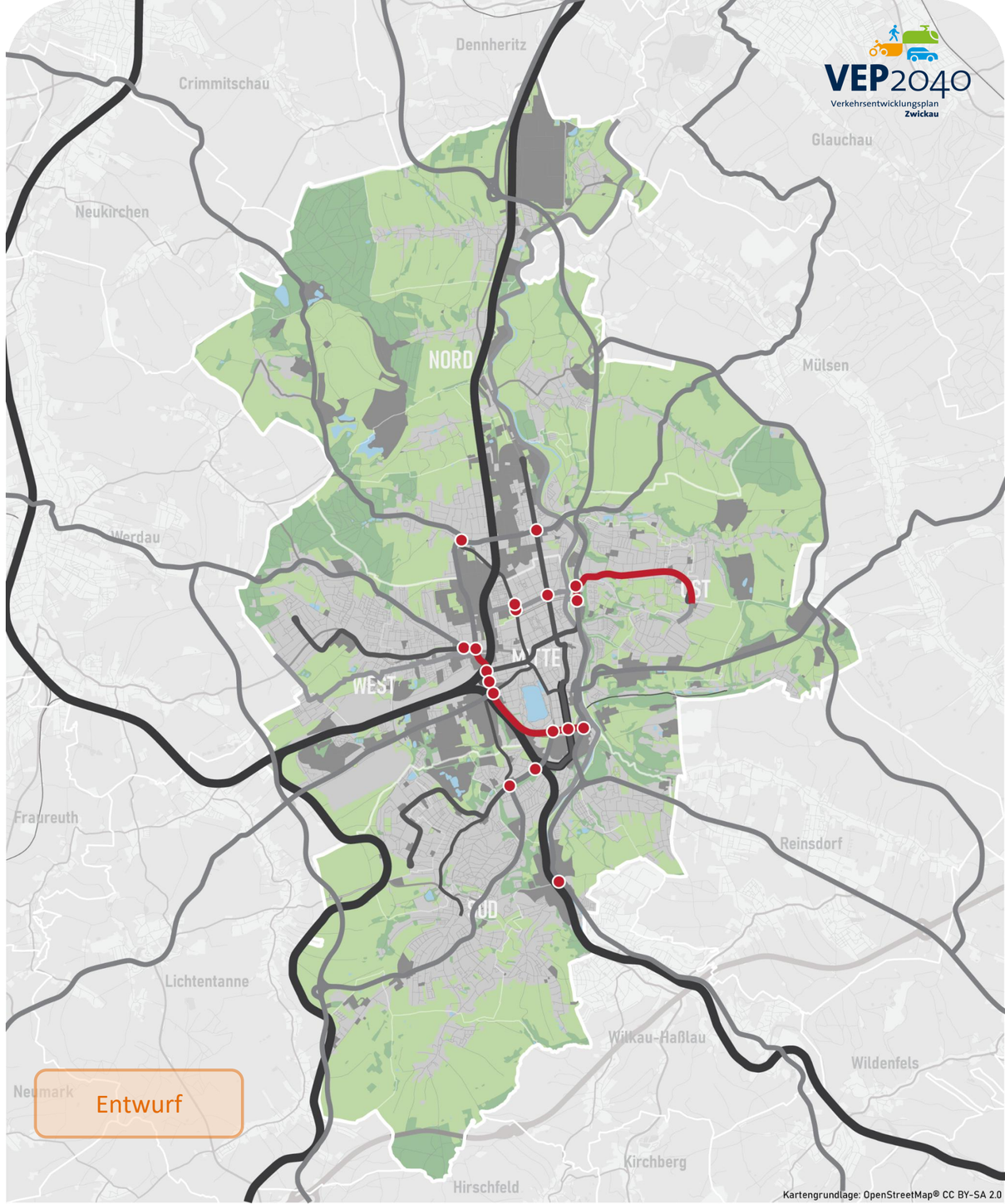
Vorrangnetz Netzkonflikte

- Hier: Fokus auf Kfz-Verkehr, ÖPNV und Radverkehr

- Fußverkehr i.d.R. flexibel, um Konflikte weitestgehend zu vermeiden. Gesonderte Untersuchung notwendig, um kleinräumige Konflikte zu lösen

- **18 Knotenpunktkonflikte**
  (Kreuzung unterschiedlicher Vorrangrouten)

- **3 Streckenkonflikte**
  (gemeinsame Führung mehrerer Vorrangrouten)



Vorrangnetz Konflikte



Konfliktsituation Kfz – ÖPNV
Leipziger Str. / Pölbitzer Str.

Vorrangroute für den ÖPNV auf der Leipziger Str.
Vorrangroute für den Kfz-Verkehr auf der Pölbitzer Str.

- Straßenbahn i.d.R. im 10‘-Takt, d.h. maximal 12 Anforderungen (2 x 6) pro Std. am Knotenpunkt
- Räumzeiten des Knotenpunkts < 60 Sek. pro Anforderung
- 12‘ von 60‘ (= 20 %) als Vorrang für ÖPNV (Leipziger Str.); 48‘ von 60‘ (= 80 %) Vorrang für Kfz (Pölbitzer Str.)



Konfliktsituation Rad – ÖPNV
Scheffelstraße - Sternenstraße

Vorrangroute für den ÖPNV auf der Scheffelstraße & Sternenstraße
Vorrangroute für den Radverkehr auf der Scheffelstraße & Sternenstraße

➔ Kein unmittelbarer Konflikt, da weitestgehend getrennte Führung der Straßenbahn bzw. bauliche Trennung der Verkehrsträger bzw. Vorrangrouten

Konfliktlösungs-möglichkeiten

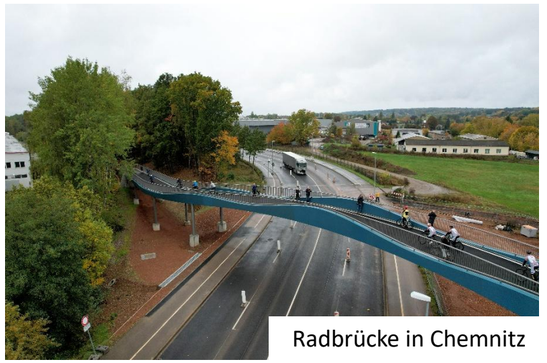
* für Knotenpunkte und Querungsstellen

Führung auf unterschiedlichen Ebenen (+1 / -1)

z.B. Brücke, Unterführung, Tunnel, etc.



Radbrücke in Essen



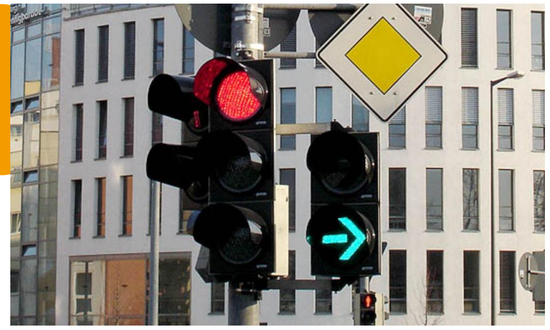
Radbrücke in Chemnitz



Autotunnel B93 in Zwickau

Vorrang Kfz

z.B. „Grüne Welle“ , Längere Grünzeiten, freie Rechtsabbieger, usw.



Vorrang ÖPNV

z.B. Anforderungsampeln, Busspuren



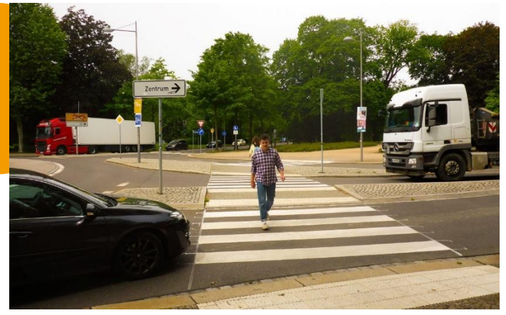
Vorrang Radverkehr

z.B. Radfahrerampeln, „Grüne Welle“ für Radfahrer, Radfurten



Vorrang Fußverkehr

z.B. Zebrastreifen, Fußgängerampeln Längere Grünzeiten



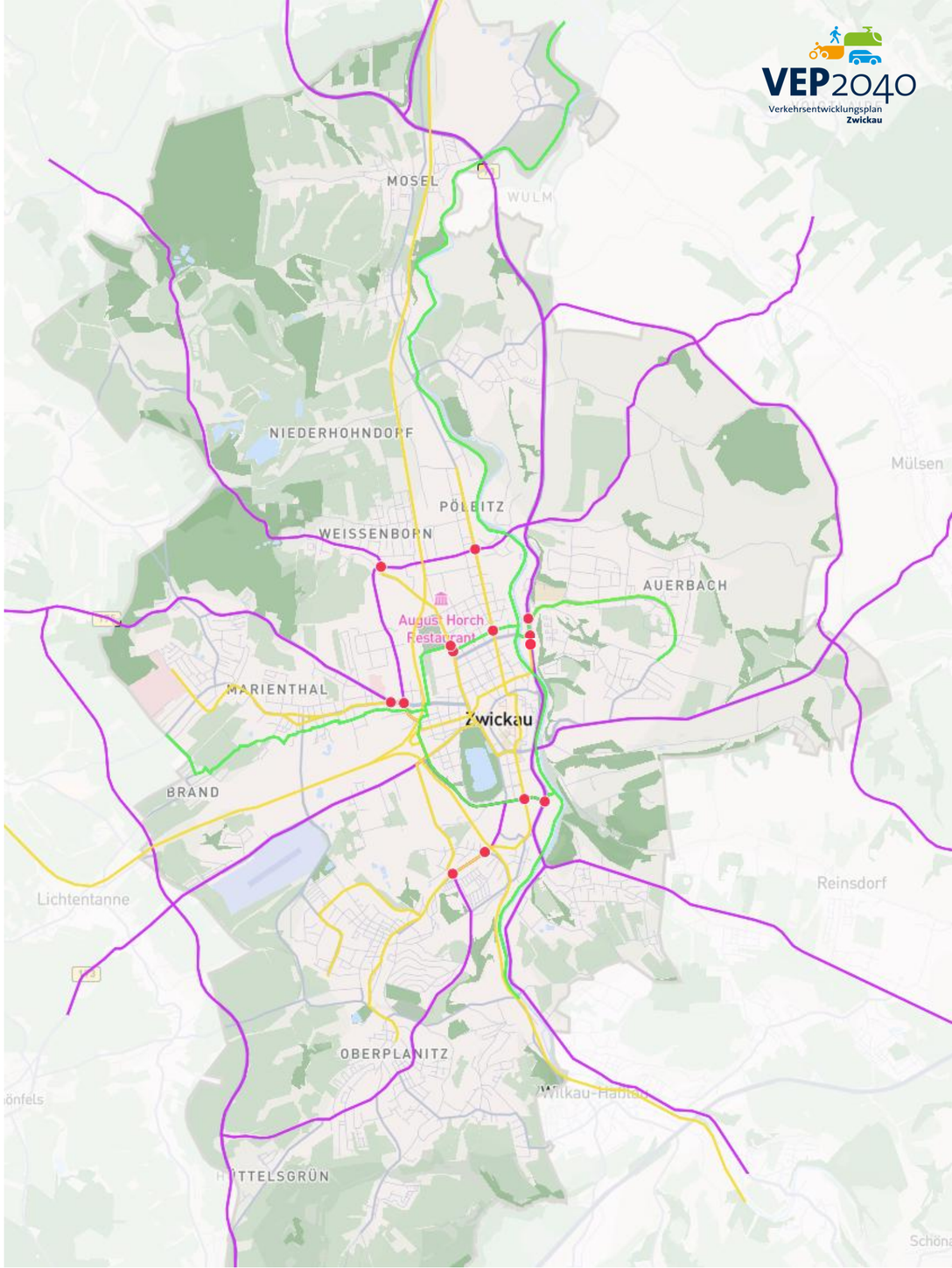
Aufgabenstellung

Teil 1: Bewertung der Konfliktstellen der Zielnetze

Die Teilnehmenden werden in Kleingruppen eingeteilt und bekommen Konfliktstellen auf einer Karte aufgezeigt. Bei den Konfliktstellen wird diskutiert, welche Vorrangroute aus den Zielnetzen an diesem Ort am sinnvollsten ist oder welche Herausforderungen sich ergeben.

Hinweis: In der Kartendarstellung (rechts) sind die Zielnetze nicht vollständig zu erkennen, da sich einzelne Abschnitte überlagern.

- Lila Strecken stehen für die Kfz-Vorrangrouten.
- Orangene Strecken stellen die ÖPNV-Vorrangrouten dar.
- Grüne Strecken stehen für die Rad-Vorrangrouten.
- Die roten Punkte sind die Konfliktstellen.



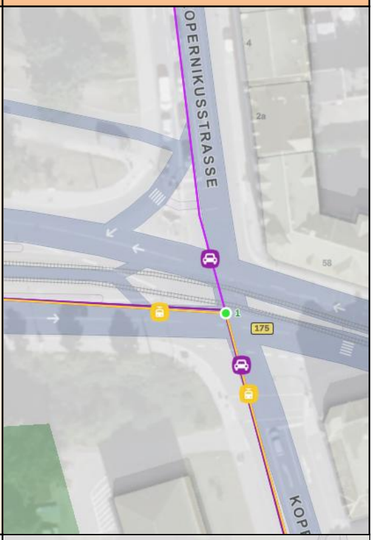




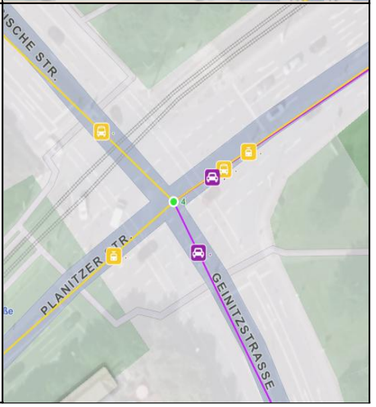
Ergebnisse

…zu den Zielnetz-Konfliktstellen

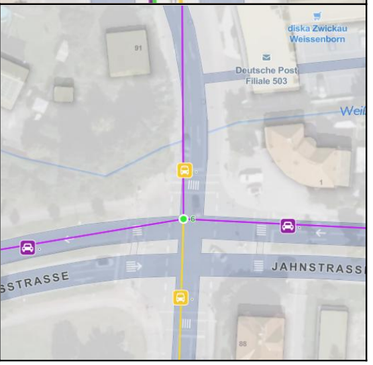
Bewertung der Konfliktstellen

Konfliktstelle & Fragestellung	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Abbildung
1) Werdauer Straße / Kopernikusstraße *Soll die **Kfz**- oder die **ÖPNV-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	ÖPNV-Vorrang ist nachvollziehbar, Kfz sollte leistungsfähig sein, da Querspange/Innenstadttangente für die Entlastung der Innenstadt sorgen sollen. Gesonderter Gleiskörper Kopernikusstraße zielführend. LSA-Schaltung an neue Vorrangnetze anpassen, Richtgeschwindigkeiten / Grüne Welle sind zu überlegen.	Priorität eher auf den ÖV, aber bitte prüfen, ob der Kfz in Nord / Süd Richtung nicht doch weiterfließen kann, da die Straßenbahn westlich der Straße liegt.	Öffentlicher Nahverkehr hat Vorrang.	Konflikt Nord-Süd-Richtung nicht vorhanden. Konflikt von Westen Stadteinwärts. ÖPNV-Vorrang ++ / Kfz-Vorrang aber ggf. prüfen (abweichende Meinung). Temporärer Vorrang ÖPNV. Brennpunkt für Fußgänger.	
2) Marienthaler Straße / Werdauer Straße *Soll die **Kfz**- oder die **ÖPNV-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Rückstau Marienthaler Str. / Konflikt mit ÖPNV (weil zwei Fahrspuren), Belastungen Fußverkehr durch ÖPNV - Haltestellen, weiträumige Umfahrungen helfen möglicherweise (Nordtangente, Mitteltrasse), KS 1 und 2 gemeinsam betrachten.	Vorrang Straßenbahn (Position immer Vorrang) vs. Vorrang Busse (Einzelfallprüfung).	Vorrang ÖPNV.	Fußgänger-Übergang fehlt - ÖPNV-Vorrang.	

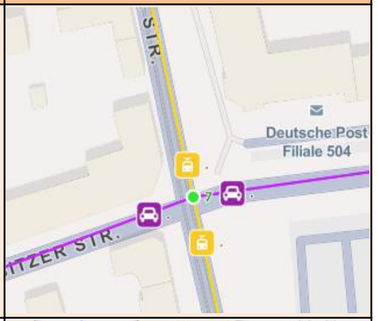
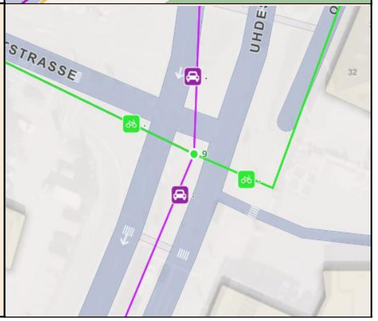
Bewertung der Konfliktstellen

Konfliktstelle & Fragestellung	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Abbildung
3) Breithauptstraße / Äußere Schneeberger Straße *Soll die **Kfz**- und **Rad**- oder die **ÖPNV-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Bessere / effizientere Ampelsteuerung für besseren / effizienteren Verkehrsfluss (ÖPNV) und weniger Wartezeiten für den Kfz. Gleichzeitige Querung des ÖPNV in beide Fahrtrichtungen. Ggf. Warten der Bahnen. Wartezeiten ggf. verkürzen. Grünanforderungen äußere Schneeberger Str. überprüfen (zusätzliche Wartezeiten) + Abbiegeverhältnisse reduzieren (weil größere Wartezeiten). Beim Glück-Auf-Center überprüfen, ob andere Zufahrten möglich sind.	Status-quo aufrecht erhalten mit ÖV-Vorrang. Frage: Ist ausreichend Platz, um auch den Radverkehr sicher zu führen? Ggfs. sollte dieser in einer parallellaufenden Straße geführt werden. Vertiefende Betrachtung notwendig!	Kaum Änderungsmöglichkeiten, da RB-Vorrang haben muss ÖPNV-Vorrang. Herausforderung: Kfz-Vorrang, lange Wartezeiten durch Straßenbahn und Regionalbahn. Rad und Kfz gleichberechtigt.	Temporärer ÖPNV-Vorrang. Modernisierung der Anlage würde für Beschleunigung sorgen.	
4) Planitzer Straße / Geinitzstraße / Am Fuchsgraben *Soll die **Kfz**-, die **ÖPNV-Vorrangroute** für die **Straßenbahn** oder die **ÖPNV-Vorrangroute** für die **Buslinie 10** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Kreuzung funktioniert bereits. Gesonderte Radspuren u. gesonderte Gleisbett helfen bei aktuellen Verkehrsstärken.	Keine klare Position; schwieriger Knoten.	ÖPNV-Vorrang.	Konflikt ÖPNV vs. ÖPNV.	

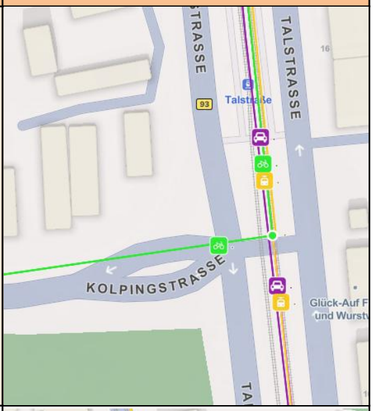
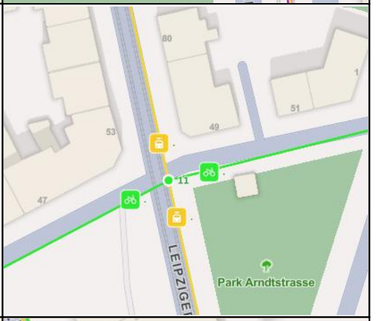
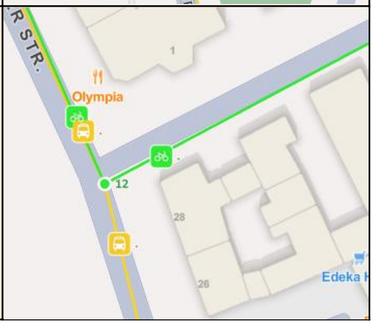
Bewertung der Konfliktstellen

Konfliktstelle & Fragestellung	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Abbildung
5) Talstraße / Scheffelstraße *Soll die **Kfz-**, die **ÖPNV-** oder die **Rad-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Radverkehr sollte mit Kfz gleichzeitig abbiegen - auf Extra-Spur, schwierige Situation insbesondere mit den Schienen, auf denen man "wartet“. Mögliche Alternative an Überführung über Mulde ist zu prüfen. Überquerung Bundestraße als Herausforderung gesehen. Platzmangel als Herausforderung gesehen. Aktuell (ohne Radverkehr) erträgliche Situation. Zweispurige Abbiegespuren Scheffelstraßen zu überprüfen (nur im Fußball-Moment?).	Straßenbahn-Vorrang. Stelle gefährlich für Radverkehr (bei Maßnahmen prüfen).	ÖPNV-Vorrang. Kfz vor Rad. Sinnvollere / sichere Führung von Rad ist wichtiger als Vorrang (Brücke als Vorrang für Rad).	Straßenbahn-Vorrang. Stelle gefährlich für Radverkehr (bei Maßnahmen prüfen).	
6) Crimmitschauer Straße / Jahnstraße / Kopernikusstraße *Soll die **Kfz**- oder die **ÖPNV-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Aktuelle Situation, neue Ampel - besserer Verkehr. ÖPNV-Vorrang vertretbar bei 20 min. Takt. Generell: ÖPNV-Vorrang wichtig.	Hier viel Radverkehr - bitte mitdenken! Bus aus der Jahnstraße. Kann dieser NICHT priorisiert werden oder sollte der ÖV hier identisch betrachtet werden? Kreisverkehr denkbar?	Kfz-Vorrang (Linie 11 hilft dem Kfz). Wartezeit Linie 10 erträglich (weniger Verkehr in der Innenstadt).	Jahnstraße / Kopernikusstraße auf Karte ergänzen. ÖV-Priorisierung schon heute. „Moderne" LSA. ÖPNV u. Kfz "gleiche" Route (ergänzen sich). „Kleiner" Konflikt.	

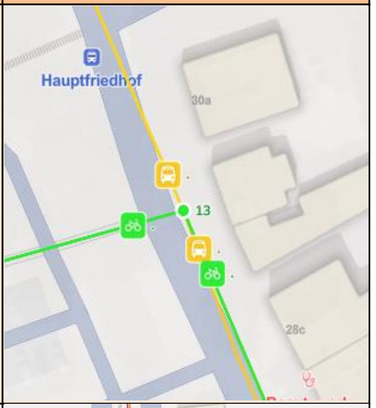
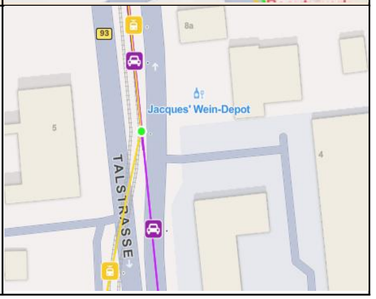
Bewertung der Konfliktstellen

Konfliktstelle & Fragestellung	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Abbildung
7) Pölbitzer Straße / Leipziger Straße *Soll die **Kfz**- oder die **ÖPNV-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	ÖPNV-Vorrang nachvollziehbar. Ähnliche Situation wie Äußere Schneeberger Straße / Breithauptstraße. Zweispurigkeit (Platzprobleme?) als Lösung für Pölbitzer? Abbiegespuren anpassen.	ÖPNV-Vorrang. Hinweis, dass der LKW-Verkehr hier raus muss.	ÖPNV-Vorrang. Kritisch, da die Pölbitzer Straße nicht den Verkehr aufnehmen kann.	ÖPNV-Vorrang++ (kommt sowieso).	
8) Planitzer Straße / Straßenbahn *Soll die **Kfz**- oder die **ÖPNV-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Keine Probleme aktuell. Bahnübergang schwieriger (eher die KS). Intelligente Führung zu überprüfen.	Status quo OK.	ÖPNV-Vorrang .	Funktioniert heute schon gut (ÖPNV-Vorrang). Problempunkt für Radverkehr (Planitzer Str., 2 Auto-Spuren; ev. Radspur).	
9) Oskar-Arnold-Straße / Uhdestraße / Breithauptstraße *Soll die **Kfz**- oder die **Rad-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Brücke oder Tunnel zu prüfen. Sicherheitsgedanken im Tunnel schwierig. Brücke? 180-Grad Wendungen an diesem Abschnitt verbieten? Glück-Auf-Brücke als Radverkehr zu Mulderadweg.	Lösen mit Konfliktstelle 3 (Breithauptstraße / Äußere Schneeberger Straße).	Rad-Vorrang. Knotenpunkt generell schwierig. Überdimensioniert.	Für Fußgänger u. Radfahrer lange Wartezeit. Radvorrangroute über Saarstraße als Alternative. Ggf. bauliche Trennung? Route verlegen? Kohlebahn prüfen (Denkmalschutz).	

Bewertung der Konfliktstellen

Konfliktstelle & Fragestellung	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Abbildung
10) Talstraße / Kolpingstraße *Soll die **Kfz**- oder die **ÖPNV-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Bereits bei Knotenpunkt Talstr./ Scheffelstr. andiskutiert. Radverkehr ggf. andere Querung über Mulde.	Kfz und ÖV läuft derzeit gut, ist unproblematisch. Ggfs. eine Fahrradbrücke über die Mulde denken (nördlich).	Idealerweise bauliche Lösung Radverkehr (Brücke). Verkehrsführung entscheidend wie oft gequert wird. Kfz Vorrang vor Rad, da wichtige Nord-Süd-Achse.	Radbrücke bei Konflikt Scheffelstraße löst das Problem. Fußgängerquerung prüfen.	
11) Leipziger Straße / Clara-Zetkin-Straße *Soll die **Kfz**-, die **ÖPNV-Vorrangroute** oder die **Rad-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	*Bewertung aus Zeitgründen ausgelassen.*	ÖV-Vorrang.	ÖPNV-Vorrang.	Verlegung Rad von Clara-Zetkin-Straße in Kolping / Friedrich-Engels? Zusätzliche LSA vermeiden? Kolping als wichtige Fahrradroute.	
12) Crimmitschauer Straße / Clara-Zetkin-Straße *Soll die **ÖPNV-** oder die **Rad-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	*Bewertung aus Zeitgründen ausgelassen*	ÖV-Vorrang.	ÖPNV-Vorrang.	Linksabbiegespur für Radfahrer.	

Bewertung der Konfliktstellen

Konfliktstelle & Fragestellung	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Abbildung
13) Crimmitschauer Straße / Rad-Vorrangweg südl. Friedhof *Soll die **ÖPNV-** oder die **Rad-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	*Bewertung aus Zeitgründen ausgelassen*	ÖV-Vorrang. Aber Radverkehr in diesem Bereich ganzheitlich betrachten.	ÖPNV-Vorrang.	Siehe Konfliktstelle 12.	
14) Talstraße *Soll die **ÖPNV-** oder die **Rad-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	*Bewertung aus Zeitgründen ausgelassen*	ÖV-Vorrang.	ÖPNV-Vorrang.	Wartezeit stadtauswärts. ÖPNV Vorrang++. Netzkonflikt Rad/Fuß - Mulderadweg "schmal„.	

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Fokus: Maßnahmen

Maßnahmen-entwicklung

Maßnahmen

Strategische Maßnahmen



Ableitung von Grobmaßnahmen

Strategien → **Grobmaßnahmen**

- *Maßnahmenableitung*
- *Umsetzungseinschätzung*
- *Wirkungseinschätzung*

Maßnahmenentwürfe für den VEP (Grob)

Grobmaßnahmen

- Kurzbeschreibung der mögl. Maßnahme im Kontext VEP2040
- Benennung von Prüfaufträgen bzw. Aufgaben
- Erste Einschätzung von:
  - Umsetzungszeiten
  - Kosten
  - Zielwirkung (s. Leitbild)

Maßnahmenentwürfe für den VEP (Fein)

Detaillierte Maßnahmensteckbriefe

- Beschreibung
- Ziele
- Verantwortliche
- Umsetzungsschritte

Beispiel Kurzsteckbrief

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Strategische Maßnahmen (Werkstätten)

Leitziel	Teilziel	Strategie	Wirkung	Umsetzung
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen zur Reduzierung der Lärm und Schadstoffemissionen	65	65
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofes zur zentralen Mobilitätsdrehscheibe	95	70
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Schaffung von Grün und Aufenthaltsflächen durch Sitzmöglichkeiten/Mobiliar, Baumstandorte und/oder mobiles Grün	85	70
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Verbesserung des Stadtklimas und Reduktion von Hitzeinseln durch Begrünung und Entsiegelung	90	45
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch bessere Beleuchtung in ausgewählten Bereichen	85	75
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Kampagnen/Öffentlichkeitsarbeit zu Sauberkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum	10	75
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Umwandlung von Stellplätzen am Straßenrand in Grünflächen/ Parklets Außengastronomie	45	30
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Trennung von Fuß und Radverkehr wo immer möglich	85	40
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Schaffung von stadtweiten Radvorrangrouten zur Verbindung größerer Siedlungsbereiche	85	40
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Umgestaltung und Aufwertung von ÖPNV Verknüpfungspunkten	90	85
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Priorisierung des Fuß und Radverkehrs an Querungsstellen	60	45
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren	55	50
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Errichtung von sicheren, witterungsgeschützten Radabstellmöglichkeiten an zentralen Orten	80	75
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Aufstellung einer Sondernutzungsverordnung für E Tretroller mit Festlegung von Abstellbereichen	60	75
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Reduzierung der Schwerlastverkehre in der Innenstadt durch besseres Lkw Routing	75	45
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Bündelung des MIV Durchgangsverkehrs auf wenigen Hauptachsen	75	45
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Verflüssigung des V[illegible] Verkehrszeiten und Hauptlastrichtung	70	55
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Parkraumstrategie [illegible] von Parksuchverkehren	90	50
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Stadtverträgliche [illegible] Verringerung der Unfallschwere	75	55
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Bau von Umgehu[illegible]	50	5
Mobilität für alle	Geselschaftliche Teilhabe	Ausweitung der B[illegible]	75	55
Mobilität für alle	Geselschaftliche Teilhabe	Verbesserung der Orientierung[illegible]	80	80
Mobilität für alle	Geselschaftliche Teilhabe	Nutzergruppenspezifische Anreize für alt[illegible] Mobilitätsangebote	75	65
Mobilität für alle	Geselschaftliche Teilhabe	Ausbau barrierefreier Gehwege und Querungsstellen	80	95
Mobilität für alle	Geselschaftliche Teilhabe	Förderung von Begegnungsorten im Quartier	60	65
Mobilität für alle	Geselschaftliche Teilhabe	Stärkung von Mitbestimmung & Bürgerbeteiligung bei verkehrlichen Themen	70	65
Mobilität für alle	Ausbau der Barrierefreiheit	Herstellung von barrierefreien Fußwegeachsen auf wichtigen Wegebeziehungen	95	75
Mobilität für alle	Ausbau der Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen	90	65
Mobilität für alle	Ausbau der Barrierefreiheit	Regelmäßige Bürgerspaziergänge (Beteiligung) zur Überprüfung der Qualität von Gehwegen	60	65
Mobilität für alle	Ausbau der Barrierefreiheit	Digitale Barrierefreiheit und inklusive Kommunikation für alle Nutzergruppen	80	60
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Bauliche Trennung von Verkehrsträgern, wo immer möglich	80	40
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr zur Verringerung der Unfallschwere (Vision Zero)	95	75
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Getrennte Signalisierung von MIV/Fuß/Rad an Knotenpunkten (Verringerung des Unfallrisikos beim Rechtsabbiegen)	90	85
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche in Wohn und Geschäftsbereichen	50	70
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Regelmäßige Sicherheitsaudits im Straßen und Wegenetz	75	65
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Kampagnen/Öffentlichkeitsarbeit für Verkehrssicherheit	20	70
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Verringerung von Hol und Bringverkehren an wichtigen Einrichtungen (z.B. Schulen, Ärzte, Geschäftsbereiche, usw.)	70	75
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr	80	85
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Bau von Umgehungsstraßen zur Verbesserung der Erreichbarkeit	30	5
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Erhöhung des Takt und Linienangebots im ÖPNV	95	55
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Förderung von digitalen On Demand Angeboten im ÖPNV (Rufbus)	80	75
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Errichtung von öffentlichen Radabstellmöglichkeiten in zentralen Bereichen	75	80
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Einrichtung von Wirtschafts --/Ladezonen für Handwerker, soziale Dienste und Lieferdienste	80	65
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Schaffung von weiteren Querungsmöglichkeiten der Mulde für den Fuß und Radverkehr	45	40
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	Beschleunigungs und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV	90	80
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	„Grüne Welle" für Radfahrer auf ausgewählten Routen	55	40
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	Schaffung von stadtweiten Radvorrangrouten zur Verbindung größerer Siedlungsbereiche	90	35
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	Verflüssigung des Kfz Verkehrs auf den Vorrangrouten zu Hauptverkehrszeiten und Hauptlastrichtung	75	60
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren	55	65
Stärkung einer effizienten Mobilität	Umweltfreundliche Mobilität	Umstellung der ÖPNV Fahrzeugflotte auf emissionsarme Fahrzeuge	100	75
Stärkung einer effizienten Mobilität	Umweltfreundliche Mobilität	Ausbau von öffentlichen E Ladesäulen	85	50
Stärkung einer effizienten Mobilität	Umweltfreundliche Mobilität	Kampagne für E Mobilität in Unternehmen und Betrieben	10	50
Stärkung einer effizienten Mobilität	Umweltfreundliche Mobilität	Verringerung von Hol und Bringverkehren an wichtigen Einrichtungen (z.B. Schulen, Ärzte, Geschäftsbereiche, usw.)	70	70
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Unterstutzung von Innovation	Digitalisierung der Verkehrssysteme (sog. Mobilitätsdashboard)	75	75
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Unterstutzung von Innovation	Förderung autonomer Mobilität durch Pilotprojekte	75	70
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Unterstutzung von Innovation	Aufstellung eines Lieferverkehr und Logistikkonzeptes	75	75
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Unterstutzung von Innovation	Förderung von betrieblichem und kommunalem Mobilitätsmanagement	75	70
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Digitalisierung der Verkehrssysteme (sog. Mobilitätsdashboard)	75	75
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Schaffung von P+R und B+R Standorten an Bahnhöfen und größeren Haltestellen	95	85
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren	70	80
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Ausbau von Sharing Angeboten (Car Sharing, Bike Sharing)	70	70
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	Digitales Parkleitsystem zur Entlastung der Innenstadt	90	45
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	Einrichtung von Wirtschafts --/Ladezonen für Handwerker, soziale Dienste und Lieferdienste	80	55
Innovative Mobilität für Mensche und Wirtschaft	Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	Reduzierung der Schwerlastverkehre in der Innenstadt durch besseres Lkw Routing	80	40

Entwurf

Weiterentwicklung & Sortierung möglicher Grobmaßnahmen

Handlungsfeld	Strategie	Wirkung	Umsetzung
ÖPNV	Umstellung der ÖPNV Fahrzeugflotte auf emissionsarme Fahrzeuge	100	75
ÖPNV	Ausbau des höherwertigen ÖPNV in die Region	95	20
FUSS	Durchführung von kleinräumigen Fußverkehrskonzepten	95	90
ÖPNV	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten	90	75
FUSS	Herstellung barrierefreier Gehwege und Fußwegeachsen	90	85
ÖPNV	Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV	90	80
RAD	Sichere Führung des Radverkehrs	90	80
ÖPNV	Ausbau/Verlängerung von Straßenbahnabschnitten	90	45
RAD	Herstellung der Hauptnetze im Radverkehr	90	70
FUSS	Schaffung von Grün und Aufenthaltsfächen und Entsiegelung	85	60
FUSS	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im öffentlichen Raum	85	75
MIV	Erstellung einer gesamtstädtischen Parkraumstrategie	85	40
ÖPNV	Verbesserung des Taktangebotes im Busverkehr	85	55
MIV	Förderung der E-Mobilität durch bau von Ladesäulen	85	50
FUSS	Herstellung von Hauptfußwegeachsen im Stadtgebiet	85	90
MIV	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr	80	65
MIV	Erswtellung eines Logistik- [illegible] Lieferkonzeptes	80	65
RAD	Priorisierung des Radverke[illegible]rs an Querungsstellen	80	70
FUSS	Priorisierung des Fußverk[illegible]rs an Querungsstellen	80	70
RAD	Errichtung von Radabstel[illegible] in zentralen Bereichen, Nahversorgung[illegible] Einrichtungen	80	80
ÖPNV	Ausbau von On-Demand-Angeboten [illegible] Nahverkehr	80	75
FUSS	Verbesserung der Orientierung im öffentlichen R[illegible]	80	80
MIV	Straßensanierung im MIV Vorrang- und Hauptnetz	80	70
RAD	Herstellung von Radvorrangrouten	75	40
MIV	Verflüssigung des Kfz-Verkehrs	75	55
MM	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	75	75
INNO	Initiierung innovativer Pilotprojekte für Mobilität	75	70
MM	Regelmäßige Audits und Begutachtungen des Straßennetzes für Sicherheit & Komfort	70	65
MM	Verringerung von Hol- und Bringverkehren vor Schulen	70	70
ÖPNV	Erstellung eines Mobilstationskonzept	65	65
MM	Förderung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement	65	65
MM	Aufstellung einer Sondernutzungsverordnung für E Tretroller mit Festlegung von Abstellbereichen	60	75
MM	Aufstellung einer Sondernutzungsverordnung für E Tretroller mit Festlegung von Abstellbereichen	60	75
FUSS	Herstellung von Verbindungen zu Begegnungsorten	60	65
MIV	Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche in Wohn und Geschäftsbereichen	50	70
MIV	Bau von Umgehungsstraßen	40	5
MM	Kampagnen, Events und Aktionen zur Förderung der Mobilität für alle	15	70

Entwurf

ca. 40 Grobmaßnahmen

Betrachtung erster Kurzsteckbriefe

1. Bau der Innenstadttangente - Rückbau Humboldtstr. und Temporeduzierung
2. Bau von Umgehungsstraßen – Mitteltrasse, Nordtangente und Lkw-Routing
3. Parkraumstrategie - Steuerung von Parksuchverkehren in der Innenstadt
4. Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten - Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe
5. Ausweitung des Takt- und Linienangebots
6. Erweiterung des Straßenbahnnetzes

7. Höherwertiger ÖPNV in die Region
8. Stadtweite Radvorrangrouten - Zur Anbindung größerer Siedlungsbereiche
9. Sichere Führung des Radverkehrs - Tempo-30-Zonen, Einbahn- und Fahrradstraßen
10. Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen – Entlang bedeutender Fußwege
11. Priorisierung des Fußverkehrs – An Querungsstellen
12. Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen

Aufgabenstellung

Teil 2: Arbeitsphase zu den Maßnahmen

Kurzsteckbriefe zu den Maßnahmen werden im Raum auf Plakaten präsentiert. Die Teilnehmenden bilden selbstständig kleine Gruppen und schauen sich die einzelnen Maßnahmensteckbriefe an. Gemeinsam tauschen sie ihre Eindrücke aus und beantworten die jeweilige Leitfrage zu den Maßnahmen.

Für Kommentare und Hinweise liegen Haftnotizen bereit, die direkt an den Plakaten angebracht werden können. Zusätzlich erhält jede Person drei rote und drei grüne Smileysticker zur Priorisierung.





VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau





Ergebnisse

...zu den Maßnahmensteckbriefen

Ergebnisse

1 BAU DER INNENSTADTTANGENTE
RÜCKBAU HUMBOLDSTRASSE UND TEMPOREDUZIERUNG

Beschreibung
Zur Entlastung bestehender Hauptverkehrswege im innerstädtischen Bereich soll südlich des Schwanenteichs, parallel zu den Bahngleisen zwischen den Knotenpunkten Am Bahnhof/Reichenbacher Str. und Humboldtstr./Breithauptstr. eine neue Straße von ca. 1,3 km Länge errichtet werden. Ein Bebauungsplan-verfahren wurde dazu bereits in die Wege geleitet. Mit der Realisierung kann das Verkehrsaufkommen auf der Reichenbacher Str. sowie v. a. der Humboldtstraße um mehr als ein Drittel reduziert werden, wenn weitere begleitende Maßnahmen im bestehenden Straßennetz umgesetzt werden.

Kontext & Fragestellung:
- Die innerstädtischen Straßen für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr können nur attraktiver werden, wenn sie gleichzeitig für den Kfz-Verkehr unattraktiver werden, z. B. durch Tempo 30, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) oder einer Fahrbahnreduzierung. Die Innenstadttangente kompensiert jedoch die Reisezeitverluste für den Kfz-Verkehr.

Soll der Bau der Innenstadttangente bei einer gleichzeitigen Entlastung der Innenstadt weiter verfolgt werden?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Lärmaktions-Plan.
- Städtebauliche Wirkung der Innenstadt und Schwanenteichpark.
- Verbindung von grünem u. blaues Band.
- Reiseverluste für Kfz sind okay, wenn der Schwanenteich wieder erreichbar wird.
- Beginn und Fortführung angrenzender Straßen werden nicht in gleichem Maße mit ausgebaut.

: 9 : 1

Ergebnisse

2 BAU VON UMGEHUNGSSTRASSEN
MITTELTRASSE, NORDTANGENTE UND LKW-ROUTING

Beschreibung
Umgehungsstraßen wie die Mitteltrasse oder die Nordtangente sollen die Erreichbarkeit zwischen dem Westen der Stadt und dem Norden mit Anschluss an die A4 verbessern und zeitgleich den Verkehr in der Innenstadt reduzieren. Insbesondere der Schwerlastverkehr (Lkw) soll über diese neuen Straßen geführt werden. Damit verbunden sind vor allem Potenziale zur interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung und zur besseren Erreichbarkeit gewerblicher Standorte.

Kontext & Fragestellung:
- Neue Straßen sind nur bei zunehmenden Verkehrsmengen förderfähig und bedingen daher städtebauliche Neuentwicklungen und induzierte Verkehre.

Wie kann gewährleistet werden, dass neue Straßen den Durchgangs- und Schwerlastverkehr wirksam aus der Innenstadt heraushalten – oder führen sie langfristig zu mehr Verkehr?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Entlastung des Schwerlastenverkehrs von A72 zu A4 umgelenkt.
- Schwerlastverkehr großflächig um die Stadt leiten. Dafür wird das letzte Stück der Mittetrasse benötigt.
- Verlegung der B93 aus dem Stadtgebiet auf Mitteltrasse S293.
- Schwerlastverkehr aus der Stadt.
- Anbindung Erzgebirge an A4 u. A72, Verbindung zu Tschechien
- Keine neuen Straßen.
- Unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums nicht notwendig. Prioritäten liegen bei ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr.
- Entlastung Werdauer Straße / Marienthaler Straße / Kopernikusstraße.
- Kosten-Nutzen.
- Mehr Straßenangebot führt zu mehr Verkehr.

: 12 : 10

Ergebnisse

3 PARKRAUMSTRATEGIE
STEUERUNG VON PARKSUCHVERKEHREN IN DER INNENSTADT

Beschreibung
Die Parkraumerhebung im Jahr 2025 hat ergeben, dass grundsätzlich ausreichende Stellplatzkapazitäten im innerstädtischen Bereich öffentlich zur Verfügung stehen. Festzustellen ist jedoch ein Verteilungsproblem, welches zu hohen Auslastungen in zentralen Bereichen und damit verbundenen Parksuchverkehren führt. Eine umfassende Parkraumstrategie soll gesamtstädtische Lösungen entwickeln, die auf eine bessere Verteilung und Entlastungen von Parksuchverkehren abzielen, z. B. durch die Ausweisung neuer bzw. Verlegung bestehender Stellplätze, dem Ausbau von P+R-Anlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, Bewirtschaftungsmodellen zur besseren Steuerung von Parksuchverkehren sowie gesamtstädtischen Leitsystemen zur effizienten Steuerung des Zielverkehrs.

Kontext & Fragestellung:
- Stellplätze im Straßenraum könnten auch zur Vermeidung von Parksuchverkehren umgenutzt werden bzw. entfallen.

Reicht eine bessere Lenkung und Bewirtschaftung vorhandener Stellplätze aus – oder braucht es eine grundsätzliche Neuordnung des Parkens in der Innenstadt?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Konzept liegt vor.
- Bei P+R am Stadtrand soll ein ÖPNV-Fahrschein inkludiert werden.
- Parken in der Innenstadt sollte mehr kosten als das ÖPNV-Ticket.
- Wird durch KI ermöglicht.
- Benachteiligung SUVs.
- Kein Recht auf kostenfreies Parken.

: 3 : 11

Ergebnisse

4 UMGESTALTUNG VON ÖPNV-VERKNÜPFUNGSPUNKTEN

BAHNHOF ALS MOBILITÄTSDREHSCHEIBE

Beschreibung
Die Umgestaltung zentraler ÖPNV-Verknüpfungspunkte stärkt die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Umweltverbunds und erleichtert komfortable, schnelle Umstiege. Der Bahnhof als zentrales Eingangstor Zwickaus wird perspektivisch neugestaltet und zur leistungsfähigen, barrierefreien Mobilitätsdrehscheibe mit direkter Wiederanbindung der Straßenbahn ausgebaut. Ergänzend sollten dazu auch P+R- und B+R-Angebote und sichere Fahrradabstellanlagen angeboten werden. Auch weitere SPNV-Stationen und wichtige Straßenbahn-Knoten wie der Neumarkt sollten zu Mobilitätsstationen mit gebündelten Mobilitätsangeboten weiterentwickelt werden.

Kontext & Fragestellung:
- Entsprechender Platz ist für Mobilitätsstationen zu reservieren bzw. zu schaffen. Dafür müssen ggf. auch Flächen angekauft werden.

Welche Anforderungen müssen Bahnhof und weitere Verknüpfungspunkte erfüllen, damit der Umstieg auf Bus, Bahn oder Fahrrad für möglichst viele Menschen selbstverständlich wird?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Umsteigezeiten sollen abgestimmt sein.
- Schnelle Erreichbarkeit aller Verkehrsteilnehmenden.
- Schrägen statt Stufen oder elektronische Lifts.
- P+R einrichten.
- Bahnhof Pölbitz soll barrierefrei sein.
- Alle Bahnhöfe sollen barrierefrei sein.
- Sicherheit (etwa durch Beleuchtung).
- Anruf-Bus zu später Stunde.
- Mietfahrrad.
- Licht.
- Parkhausbau vorantreiben am Hauptbahnhof.
- Sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder.
- Besucher von Zwickau sollten schon am Bahnhof von einem guten Mobilitätsangebot empfangen werden (erster Eindruck der Stadt für Reisende).
- Einer der größten Effizienz Faktoren.
- Innerstädtische Anbindung an den Bahnhof sind entscheidend. P+R soll nicht erst am Bahnhof ausgebaut werden, da sonst weitere Last auf dem Knoten Kopernikusstr. / Marienthaler Str. / Werdauer Str. liegt.
- Komfort entscheidet über Akzeptanz von Multimodalität.

: 7 : 1

Ergebnisse

5 AUSWEITUNG DES TAKT- UND LINIENANGEBOTES

Beschreibung
Die Ausweitung des Takt- und Linienangebotes stärkt die Attraktivität des ÖPNV und verbessert die zeitliche Erreichbarkeit zentraler Ziele in Zwickau. Insbesondere bei den städtischen Buslinien (z. B. Linie 11) sollten die Takte in den Abendstunden, am Wochenende und in Richtung Bahnhof geprüft und bedarfsgerecht verdichtet werden. Eine enge Abstimmung mit dem SPNV-Fahrplan ist dabei erforderlich, um eine verlässliche Anschlusssicherheit zwischen Bahnhof und Innenstadt zu gewährleisten. Dies gilt auch für das Taktangebot der Straßenbahn nach Anbindung an den Bahnhof. Taktausweitungen orientieren sich grundsätzlich an Nachfrage und Potenzialen, um ein wirtschaftlich tragfähiges und nutzerfreundliches Angebot sicherzustellen.

Kontext & Fragestellung:
- Die Ausweitung des Taktangebotes sollte nicht zu Einsparungen auf anderen Linien führen.

Wo und zu welchen Zeiten bringt eine Taktverdichtung den größten Nutzen für Fahrgäste? Welche Nutzergruppen sollten am meisten von Taktverdichtungen profitieren?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Ab 20 Uhr und 22 Uhr für die Region.
- Berufsverkehr und Abendveranstaltung.
- ÖPNV-Angebot ist im Hauptziel gut.
- Nachtverkehr.
- Theater, Kino, Tanz.

: 6 : 0

Ergebnisse

6 ERWEITERUNG DES STRASSENBAHNNETZES

Beschreibung
Die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes stärkt das zentrale Rückgrat des städtischen ÖPNV, das täglich mit Abstand die meisten Fahrgäste in Zwickau befördert. Mit der Anbindung des Bahnhofs, der Erneuerung der Leipziger Straße sowie dem Umbau des Neumarkts werden bereits wichtige infrastrukturelle Grundlagen geschaffen. Gleichzeitig haben sich städtebauliche Strukturen in den vergangenen Jahrzehnten verändert, sodass bestehende Linienführungen Potenzial für Optimierungen aufweisen. Verschiedene Varianten zur Netzoptimierung wurden in Teilen bereits geprüft, um das Angebot langfristig bedarfsgerecht und vorbehaltlich positiver Nutzen-Kosten-Bewertungen weiterzuentwickeln.

Kontext & Fragestellung:
- Verlängerungen und neue Abschnitte sind dort sinnvoll, wo bereits viele Fahrgäste den Bus nutzen, damit künftig mehr Fahrgäste schnell und zuverlässig befördert werden können.

Soll die Straßenbahn perspektivisch stärker in angrenzende Städte hinein verlängert werden – insbesondere im Zusammenhang mit neuen Wohn- und Gewerbeflächen?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Straßenbahn reaktivieren.
- Kopie Chemnitzer Modell.
- Punktstelle Stärkung Straßenbahn. Globus. HBK Schleifenfahrt drum herum um die Äste langfristig zu erhalten.
- Innerstädtisch denken.
- Fokus auf Oberplanitz.
- Kostenintensität zu beachten.

: 8 : 9

Ergebnisse

7 HÖHERWERTIGER ÖPNV IN DIE REGION

Beschreibung
Ein höherwertiger ÖPNV in die Region stärkt Zwickau in seiner Funktion als Oberzentrum und sichert die wirtschaftliche Bedeutung für das Umland, welche im Zuge des demographischen Wandels noch zunimmt. Über das heutige Grundangebot aus Regionalbusverkehr und SPNV hinaus sollten komfortable, schnelle und möglichst umsteigefreie Verbindungen mit einem attraktiven Reisezeitverhältnis zum Autoverkehr entwickelt werden. Denkbar sind Ansätze wie eine RegioTram nach Vorbild des Chemnitzer Modells, eine Weiterentwicklung des Zwickauer Modells (Vogtlandbahn) oder ein leistungsfähiges Schnellbuskonzept. Eine Machbarkeitsstudie soll diese und ggf. weitere Varianten prüfen und Realisierungschancen bewerten.

Kontext & Fragestellung:
- Ohne regionale Ausrichtung besteht für Zwickau das Risiko eines Bedeutungsverlusts als Oberzentrum für umliegende Sätdte und Gemeinden.

Wollen wir den Umweltverbund auch in die umliegenden Städte systematisch stärken – oder bleibt das Auto weiterhin das dominante Verkehrsmittel im Umland?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- S-Bahn Vorgarten Leipzig bietet schnelle Verbindung.
- Netzausbau und Taktverdichtung zwingend erforderlich.
- Taktverdichtung im Regionalverkehr.
- Linie 13 auch unter der Woche.
- Wichtig für Funktion von Zentren.
- Beschleunigung der S-Bahn nach Leipzig und für des Regionalverkehrs nach Chemnitz.
- Bessere Abstimmung mit ÖPNV im Landkreis.

: 12 : 0

Ergebnisse

8 STADTWEITE RADVORRANGROUTEN
ZUR ANBINDUNG GRÖSSERER SIEDLUNGSBEREICHE

Beschreibung
Radvorrangrouten bilden das Premiumangebot des leistungsfähigen Alltagsradverkehrs und sollen schrittweise gemäß dem entwickelten Zielnetz Radverkehr umgesetzt werden. Sie ermöglichen hohe Reisegeschwindigkeiten, auch für E-Bikes, bei zugleich hohem Komfort und möglichst hindernisfreier Führung über das gesamte Stadtgebiet. Voraussetzung sind eine möglichst separate, baulich getrennte Führung oder klare Bevorrechtigungen wie Fahrradstraßen. Mit dem Mulderadweg besteht bereits eine starke Nord-Süd-Achse, jedoch fehlt bislang eine gleichwertige, durchgängige West-Ost-Verbindung.

Kontext & Fragestellung:
- Für den Ausbau können ggf. auch Stellplätze entfallen oder Fahrspuren reduziert werden - Maßnahmenpaket!

Sind wir bereit, Straßenraum zugunsten leistungsfähiger Radvorrangrouten neu zu verteilen – auch wenn dies Einschränkungen für den Kfz-Verkehr bedeutet?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Auch außerstädtisch.
- Ost-West-Verbindung fehlt (Fahrradbrücke).
- Jeder größere Stadtteil muss an eine Fahrradvorrangroute angebunden werden.
- Verteilungskämpfe um knappe Ressourcen.
- Der Mulderadweg ist aufgrund der Mehrfachnutzung (Fußgänger / Radfahrer) nur eingeschränkt nutzbar.
- Zusammenlegen von Bus u. Rad (Bsp. Osnabrück).
- Abgekoppelt von Fördermitteln betrachten.
- Mit dem Rad zur Uni.

: 9 : 2

Ergebnisse

9 SICHERE FÜHRUNG DES RADVERKEHRS

TEMPO 30-ZONEN, EINBAHN- UND WOHNSTRASSEN

Beschreibung
Eine sichere Führung des Radverkehrs in Tempo-30-Zonen, Wohnstraßen und Einbahnstraßen stärkt die Durchlässigkeit und Alltagstauglichkeit des Netzes. Wo möglich, soll eine verträgliche gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr erfolgen, etwa durch die Ausweisung von Fahrradstraßen oder andere rechtlich zulässige und verkehrssichere Gestaltungsformen in Tempo-30-Bereichen. Einbahnstraßen sind grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, sofern die Rahmenbedingungen dies zulassen, um direkte Wegebeziehungen zu ermöglichen. Dadurch werden Komfort und Reisezeiten verbessert sowie ein zusammenhängendes, attraktives Radverkehrssystem im gesamten Stadtgebiet unterstützt.

Kontext & Fragestellung:
- Die Etablierung im Alltagsverkehr erfordert viele kleinteilige Verbesserungen, die sicheres und komfortables Radfahren unterstützen.

Wollen wir den Radverkehr nicht nur auf Hauptachsen stärken, sondern als flächendeckendes Alltagsverkehrsmittel im gesamten Stadtgebiet etablieren?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Mehr Radverkehr (Sicherheit), geringe Beeinträchtigung vom Kfz.
- Alltagswege mit dem Rad. Dichtes Netz statt Trassen.
- Tempo 30 bietet Sicherheit.
- Einsparung von Parkplatz- und Straßenfläche.
- Radwegabgrenzungen auf der Fahrbahn. Gibt auch Autofahrern mehr Sicherheit.
- Konsequente Markierung von Radwegen und Nebenstraßen.
- Einbahnstraße für Radfahrer: eher unsicher. Insbesondere mit parkenden Autos in beiden Fahrtrichtungen.
- Tempo 30 +. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wichtig.
- Günstige Umsetzung.
- Sichere Alternative für Radverkehr (z.B. Einbahnstraße, Fahrradstraße).

: 7 : 1

Ergebnisse

10 SCHAFFUNG VON GRÜN- UND AUFENTHALTSFLÄCHEN
ENTLANG BEDEUTENDER FUSSWEGE

Beschreibung
Die Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang bedeutender Fußgängerbereiche erhöht die Aufenthaltsqualität, stärkt das Sicherheitsgefühl und wertet zentrale Wegeachsen im Stadtgebiet nachhaltig auf. Neben Sauberkeit und regelmäßiger Pflege tragen Begrünung, Baumpflanzungen und Entsiegelungsmaßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Reduzierung von Hitzeinseln bei. Stadtmobiliar wie Sitzbänke und Abfallbehälter in Abständen von rund 300 Metern, Trinkbrunnen, barrierearme Gestaltung sowie klare Wegeleitsysteme erhöhen Komfort und Nutzbarkeit für alle Altersgruppen. So entstehen attraktive, sichere und klimaangepasste Stadträume, die den Fußverkehr fördern und die Lebensqualität insgesamt steigern.

Kontext & Fragestellung:
- Die Entsiegelung von Flächen trägt zur Klimaresilienz bei und schafft attraktive Räume, kann aber auch zu Lasten bestehender Funktionalitäten gehen.

Sind wir bereit, (Verkehrs-)Flächen gezielt zugunsten von Grün- und Aufenthaltsqualitäten umzuwidmen?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Grünflächen dringend notwendig.
- Bewirtschaftung mitdenken.
- Brachland / Industriebrachen umwandeln.
- Hitzeplan Zwickau? Schaffung einer angenehmeren Atmosphäre im Zentrum, Hauptstraße, etc.
- An vielen aktuellen Fertigstellungen spielt Natur u. Hitze leider keine Rolle -> Georgenplatz, Planitzer Markt. Aktuelle Verortung sind vereits vorwiegend grün. Beachtung von Starkregenereignissen.
- Keine Priorität, aber Idee schon. Kosten / Nutzen, private Flächen.
- Was sind in Zwickau bedeutende Fußgängerbereiche?

: 5 : 0

Ergebnisse

11 PRIORISIERUNG DES FUSSVERKEHRS AN QUERUNGSSTELLEN

Beschreibung
Die Priorisierung des Fußverkehrs an Querungsstellen verbessert Sicherheit, Komfort und Direktheit wichtiger Wegeverbindungen. Querungsmöglichkeiten sollen in ausreichender Dichte und mit angemessener Sicherungsstufe vorgesehen werden, etwa durch Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), lichtsignalgeregelte Querungen mit ausreichend langen Grünphasen, Mittelinseln oder baulichen Fahrbahneinengungen. Kurze Wartezeiten und direkte Führungen erhöhen die Akzeptanz und fördern das regelkonforme Verhalten. Querungsstellen sind konsequent barrierefrei mit abgesenkten Bordsteinen, taktilen Elementen und ausreichenden Aufstellflächen auszustatten, um eine sichere Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten.

Kontext & Fragestellung:
- Fußgängerüberwege verbessern die Bewegungsqualität für Fußgänger, können aber Auswirkungen auf Verkehrsabläufe anderer Verkehrsarten haben.

Ist es unser Anspruch, dass sich die Verkehrsplanung stärker an den Bedürfnissen der schwächsten Verkehrsteilnehmer orientiert als an der Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Schaffung von Zebrastreifen stadtweit.
- Kein Widerspruch bei einer guten Fußgängerüberquerung (z.B. smarte Ampelschaltung) führen auch für Autos zu einer flüssigen Verkehrsführung.
- Sicherheit sollte im Vordergrund stehen.
- Sicherheit und Teilhabe schlägt immer Kfz-Leistungsfähigkeit.
- Nur sinnvoll i.V.m. 30-Zone etc.

: 2 : 1

Ergebnisse

12 ERHÖHUNG DER VERKEHRS-SICHERHEIT AN SCHULEN

Beschreibung
Die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen fördert das selbstständige Zufußgehen und schafft sichere Rahmenbedingungen für Kinder auf ihrem täglichen Schulweg. Schulwege sind systematisch zu überprüfen und durch geeignete Maßnahmen wie sichere Querungsstellen, übersichtliche Knotenpunkte und gut gestaltete Wartebereiche kindgerecht auszubauen. Im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements sind infrastrukturelle Verbesserungen mit pädagogischen Ansätzen zu verknüpfen, etwa durch Schulwegpläne, Verkehrserziehung, Aktionstage oder Elternarbeit. Ziel ist es, frühzeitig sichere Verhaltensmuster zu fördern, Selbstständigkeit zu stärken und Hol- und Bringverkehre mit dem Auto zu reduzieren.

Kontext & Fragestellung:
- Schulisches Mobilitätsmanagement kann Sicherheit und Selbstständigkeit fördern, verlangt jedoch ein abgestimmtes Zusammenspiel von Infrastruktur, Schule und Elternhaus.

Sind infrastrukturelle Maßnahmen zur Reduzierung der Bring- und Holverkehre z. B. durch Eltern-Taxi-Haltestellen notwendig, wenn die Bedingungen zum Zufußgehen und Radfahren ohnehin verbessert werden?



Hinweise und Anmerkungen der Teilnehmenden

- Prüfung u. konkrete Beteiligung der einzelnen Einrichtungen.
- Keine direkte Zufahrt für Eltern-Taxis.
- Demografischen Wandel berücksichtigen, auf Senioren, Pflegeheime, etc. erweitern.
- Wenn Kinder Ihren Schulweg bestreiten trägt das zur Entwicklung des Kindes bei.
- Halteverbot vor Schulen.
- Weiterfassen: Sensible Bereiche.
- Kontrolle von Falschparkern.

: 6 : 1

Weiterführende Infos

Weiterführende Links…

Hintergrundinfos

- VEP 2040: Verkehrsentwicklungsplan 2040 - Stadt Zwickau

Beteiligte Fachbüros

- Büro StadtVerkehr: büro stadtVerkehr
- DialogWerke: DialogWerke

Die nächste Mobilitätswerkstatt für Bürgerinnen und Bürger findet am 13.04. um 17:00 im Ubineum statt.

Die nächste Mobilitätswerkstatt für Fachakteure findet am 14.04. um 09:30 im Ubineum statt.

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Mobilitätswerkstatt IV - Dokumentation

Mobilitätsdialog zum VEP 2040

13.04.2026 – Bürgerinnen und Bürger
14.04.2026 – Fachakteure



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Begrüßung

...durch

Erik Höhne

Projektkoordinator VEP 2040





Input
zum bisherigen Prozess

...von Christian Klasen

Prozessplanung

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

APR 2025 | MAI 2025 | JUN 2025 | JUL 2025 | AUG 2025 | SEP 2025 | OKT 2025 | NOV 2025 | DEZ 2025 | JAN 2026 | FEB 2026 | MAR 2026 | APR 2026 | MAI 2026 | JUN 2026 | JUL 2026 | AUG 2026 | Sep 2026

Fachplanung

- **Phase I –** Vorbereitung und Analyse
- **Phase II –** Strategieentwicklung
- **Phase III –** Maßnahmenplanung
- **Phase IV –** Umsetzungsplanung

Beteiligung

Lenkungskreis

Mobilitäts-Werkstätten

1.4.2025 – 2.4.2025

Mobilitäts-Forum

15.5.2025

24.6.2025 – 25.6.2025

11.09.2025

24.11.2025 – 25.11.2025

24.02.2026

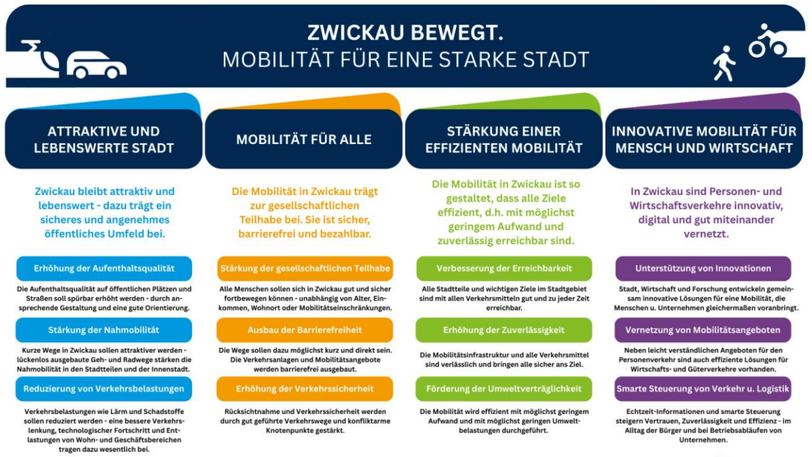
13.04.2026 – 14.04.2026

Online-Beteiligung I
1.4.-30.4.2025

Kinder- und Jugendbeteiligung
September 2025

Online-Beteiligung II

Haushaltsbefragung
1.4. – 13.04.2025

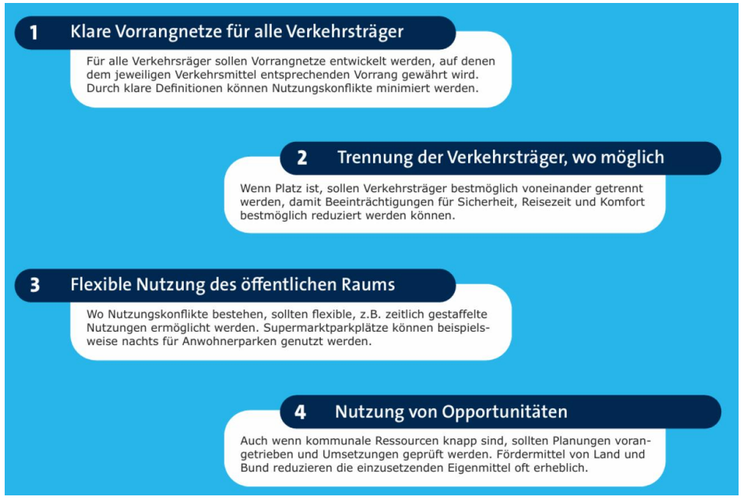


1. Leitbild

Im Oktober 2025 wurde das Leitbild für den VEP 2040 beschlossen. Es definiert die Zielsetzungen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung und bildet die Grundlage für die Erarbeitung der Zielnetze sowie der Maßnahmenpakete.

2. Handlungsprämissen

Zur Operationalisierung des Leitbildes wurden Handlungsprämissen formuliert. Im Mittelpunkt steht die Definition von leistungsstarken und zusammenhängenden Routen durch das Stadtgebiet für alle Verkehrsträger. Dazu werden sogenannte Zielnetze für jeden Verkehrsträger entwickelt.



3. Strategische Ansätze nach innen & außen



Aufgrund der prognostizierten weiter abnehmenden Bevölkerungsanzahl Zwickaus werden größere infrastrukturelle Vorhaben (wie z.B. eine Innenstadttangente) nur schwer von EU, Bund oder Land finanzierbar sein. Damit das dafür relevante Nutzen-Kosten-Verhältnis dennoch positiv werden kann, sollen zwei strategische Ansätze verfolgt werden:

- Verzahnung der Mobilitätsplanung mit der Stadt- und Gewerbeentwicklung [Innenwirkung]
- Stärkung der Rolle Zwickaus als Oberzentrum in der Region [Außenwirkung].

4. Entwicklung von Paketlösungen

Leitbild und strategische Ansätze können sich gegenseitig bestärken und werden im VEP daher gemeinsam verfolgt. Zwingend erforderlich ist der effiziente Einsatz der vorhandenen und über Förderprogramme zu gewinnenden Mittel. Die vielfältigen Einzelmaßnahmen müssen positiv im Sinne des Leitbildes und der strategischen Ansätze aufeinander wirken. Dazu werden im Rahmen des VEP Paketlösungen verfolgt.



Agenda

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

TOP 1 | Fachlicher Einstieg:
Vom Zielnetz zu den Maßnahmen

TOP 2 | Arbeitsphase:
Maßnahmen(-pakete) zur Erreichung des Leitbildes

TOP 3 | Diskussion:
Maßnahmen(-pakete) zur Herstellung der Zielnetze



Fachlicher Einstieg

...durch Lennart Bruhn

TOP 1 | Fachlicher Einstieg:
Vom Zielnetz zu den Maßnahmen

Fertigstellung des Zielnetzes & Lösung der Konfliktstellen

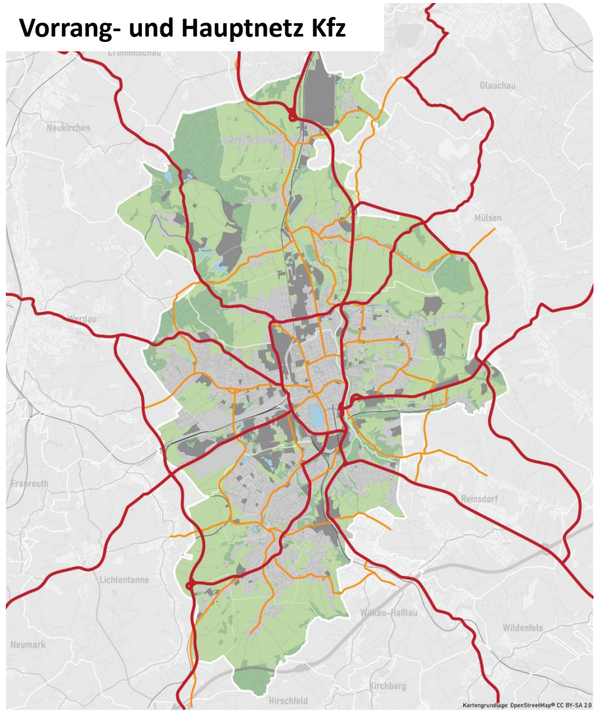
Übersicht über die Maßnahmen zur Erreichung des Leitbildes

Maßnahmen(-pakete) zur Herstellung der Zielnetze

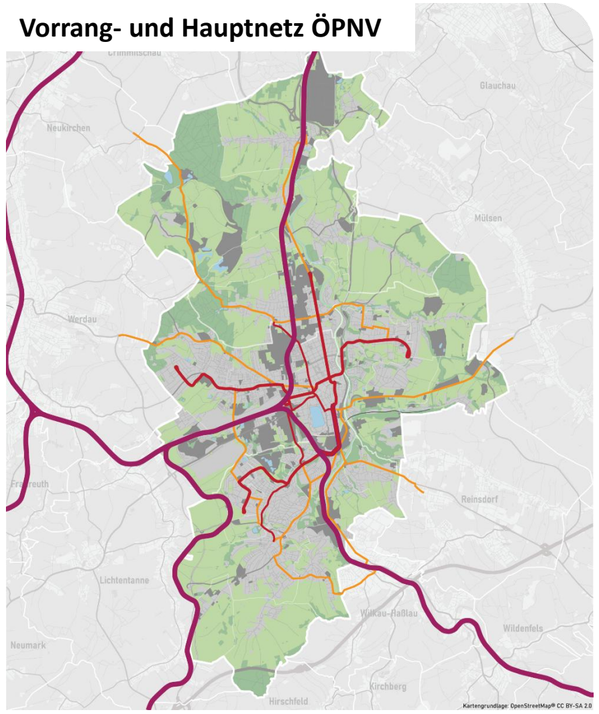
Zielnetze

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

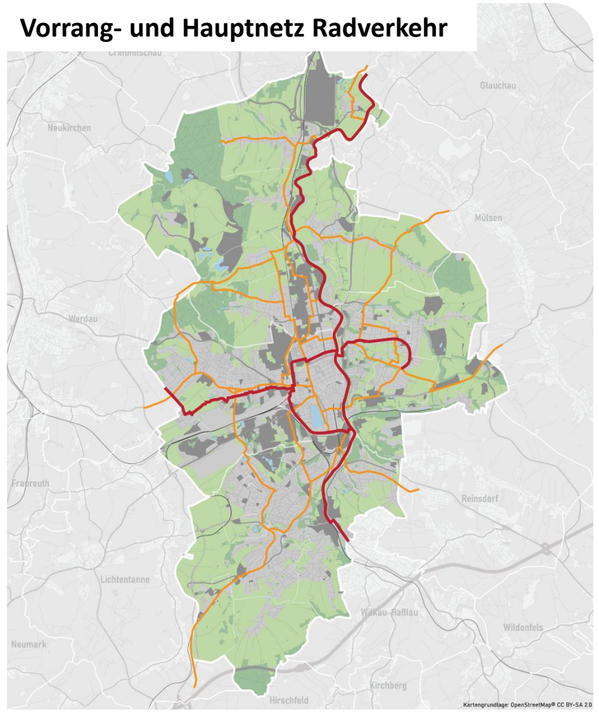
Vorrang- und Hauptnetz Kfz



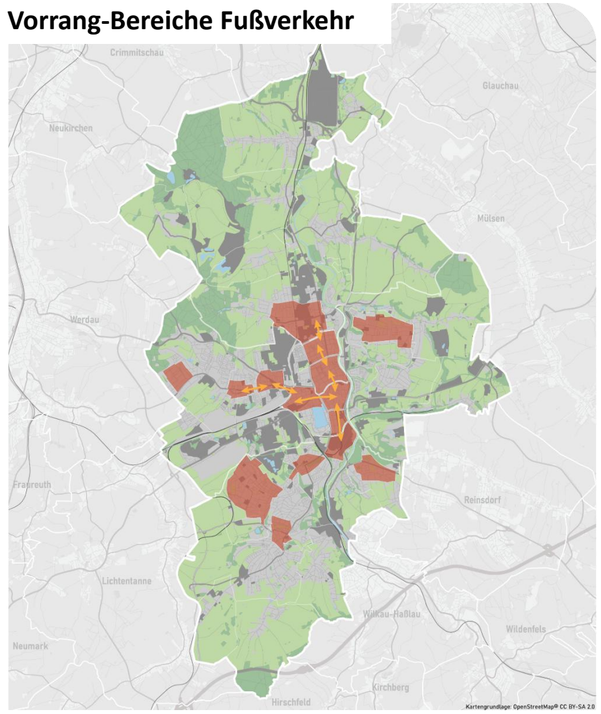
Vorrang- und Hauptnetz ÖPNV



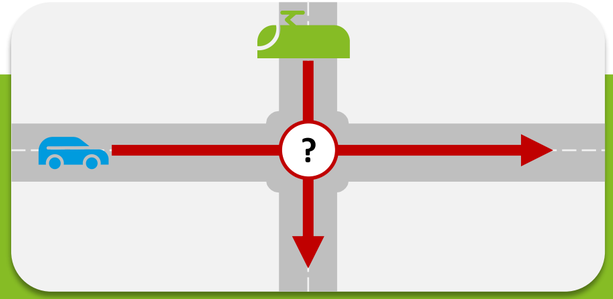
Vorrang- und Hauptnetz Radverkehr



Vorrang-Bereiche Fußverkehr

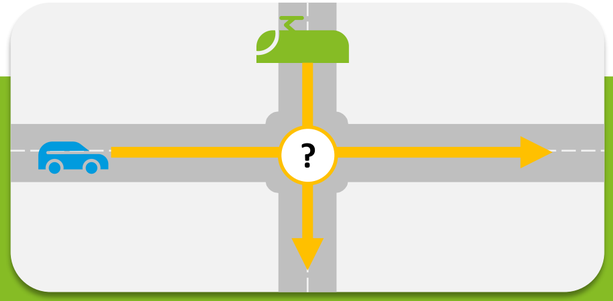


Lösung von Netzkonflikten



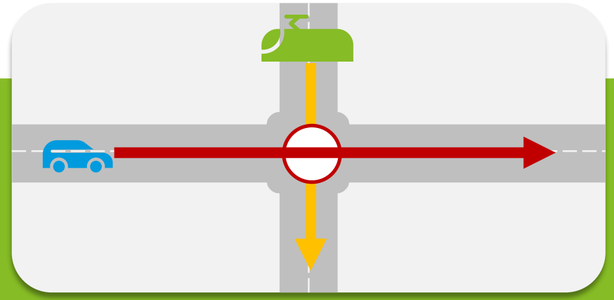
Vorrangnetz-Konflikt

- Wer hat Vorrang?
- Welcher Verkehrsträger soll im Konfliktfall bevorzugt werden?



Hauptnetz-Konflikt

- Wer hat Vorrang?
- Welcher Verkehrsträger soll im Konfliktfall bevorzugt werden?



Vorrangnetz / Hauptnetz

- Wer hat Vorrang?
  ➔ **Vorrangnetz vor Hauptnetz**

- **<u>Entwicklung einer Handlungsvorgabe zur Lösung von Netzkonflikten:</u>**
  - Reduzierung von Einzelfallentscheidungen
  - Klare Vorgabe zur Bewertung von Konfliktstellen entlang der Zielnetze

  - Bevorzugt wird prinzipiell die **höherrangige Netzstufe** (Vorrang-, vor Haupt-, vor Ergänzungsnetz)
  - Bei **gleicher Netzstufe** soll eine Entscheidung basierend auf der **Bedeutung der Verkehrsträger** erfolgen
    - Bedeutung Verkehrsträger abgeleitet aus:
      - Leitbild & Ziele
      - Modal Split / Verkehrsleistung
      - Kosten (Monetär, Zeit, Sicherheit, usw.)

    - Wichtig: grundsätzliche Festlegung ➔ **keine situativen Einzelfallentscheidungen**

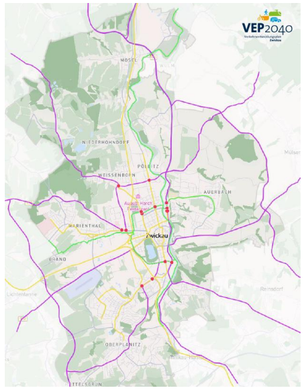
Lösung von Netzkonflikten

- Diskussion und Workshop zu Konfliktstellen in Vorrangnetzen im Rahmen des 3. Mobilitätsforums



Bewertung der Konfliktstellen

Konfliktstelle & Fragestellung	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Abbildung
5) Talstraße / Scheffelstraße *Soll die **Kfz-**, die **ÖPNV-** oder die **Rad-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Radverkehr sollte mit Kfz gleichzeitig abbiegen - auf Extra-Spur, schwierige Situation insbesondere mit den Schienen, auf denen man "wartet". Mögliche Alternative an Überführung über Mulde ist zu prüfen. Überquerung Bundesstraße als Herausforderung gesehen. Platzmangel als Herausforderung gesehen. Aktuell (ohne Radverkehr) erträgliche Situation. Zweispurige Abbiegespuren Scheffelstraßen zu überprüfen (nur im Fußball-Moment?).	Straßenbahn-Vorrang. Stelle gefährlich für Radverkehr (bei Maßnahmen prüfen).	ÖPNV-Vorrang. Kfz vor Rad. Sinnvollere / sichere Führung von Rad ist wichtiger als Vorrang (Brücke als Vorrang für Rad).	Straßenbahn-Vorrang. Stelle gefährlich für Radverkehr (bei Maßnahmen prüfen).	
6) Crimmitschauer Straße / Jahnstraße / Kopernikusstraße *Soll die **Kfz-** oder die **ÖPNV-Vorrangroute** an dieser Stelle bevorzugt werden?*	Aktuelle Situation, neue Ampel - besserer Verkehr. ÖPNV-Vorrang vertretbar bei 20 min. Takt. Generell: ÖPNV-Vorrang wichtig.	Hier viel Radverkehr - bitte mitdenken! Bus aus der Jahnstraße. Kann dieser NICHT priorisiert werden oder sollte der ÖV hier identisch betrachtet werden? Kreisverkehr denkbar?	Kfz-Vorrang (Linie 11 hilft dem Kfz). Wartezeit Linie 10 erträglich (weniger Verkehr in der Innenstadt).	Jahnstraße / Kopernikusstraße auf Karte ergänzen. ÖV-Priorisierung schon heute. „Moderne" LSA. ÖPNV u. Kfz "gleiche" Route (ergänzen sich). „Kleiner" Konflikt.	



- Ableitung einer generellen **Handlungsvorgabe** für den Umgang mit Zielnetzkonflikten.
- Dort wo mehrere Verkehrsträger gleicher Netzhierarchie aufeinandertreffen, müssen bestehende Konflikte gelöst werden:

ENTWURF

Vorrang 1. Ordnung — **ÖPNV**

Dort wo der ÖPNV vorrangig verkehrt, muss er im Konfliktfall im Sinne der Fahrplantreue und Zuverlässigkeit bevorrechtigt werden.

Vorrang 2. Ordnung — **Kfz-Verkehr**

Sofern es keinen Konflikt mit dem ÖPNV gibt, soll dem Kfz-Verkehr Vorrang eingeräumt werden, da er das Hauptverkehrsmittel der Zwickauerinnen und Zwickauer ist.

Vorrang 3. Ordnung — **Fußverkehr**

Für den Fußverkehr müssen unabhängig von Zielnetzen stets adäquate Querungen an Knotenpunkten gegeben sein. Es ist nach Bedarf bzw. Bedeutung, z.B. Zuwegung zu einer ÖPNV-Haltestelle des Vorrangnetzes, für den Fußverkehr zu entscheiden.

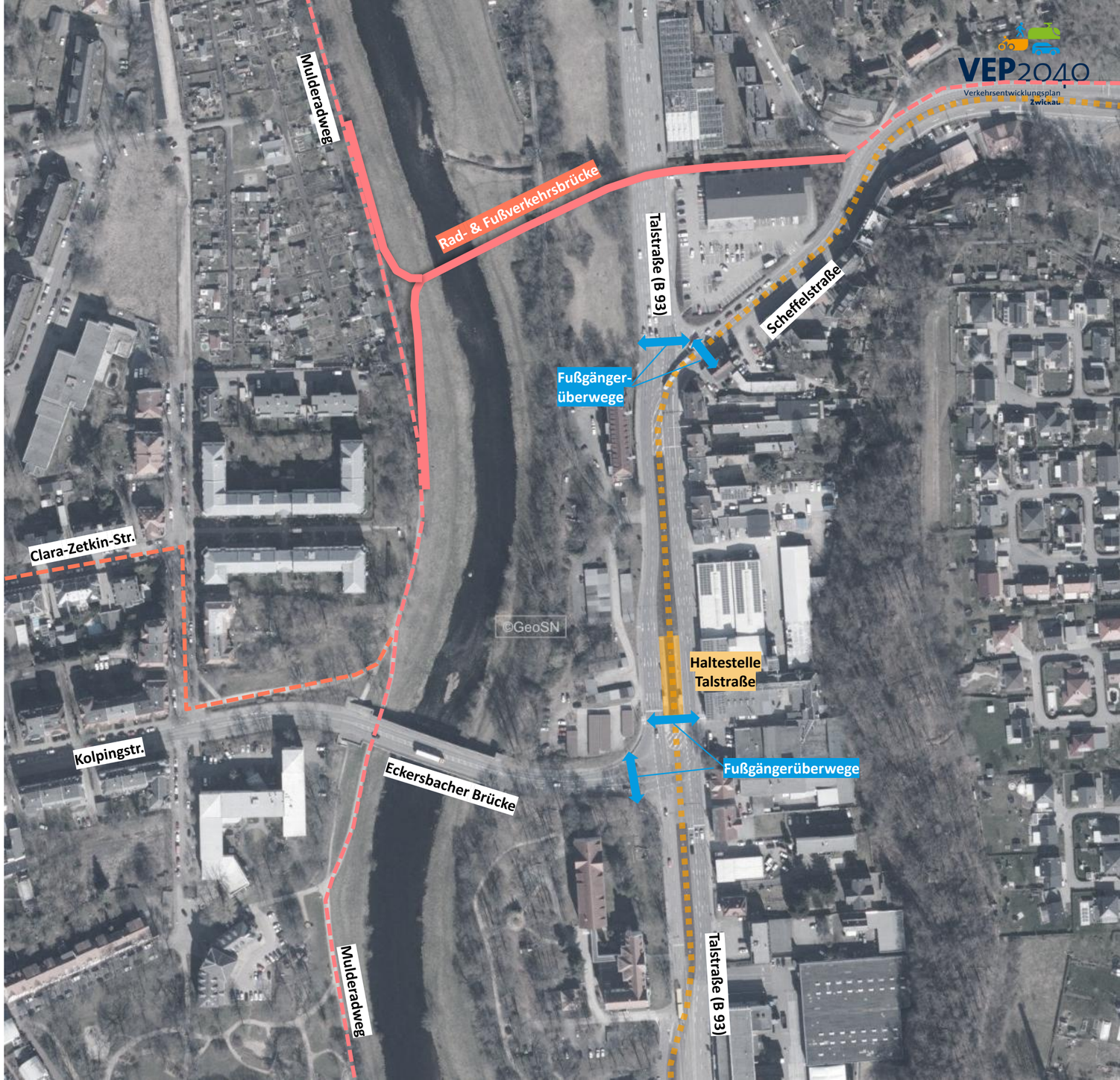
Vorrang 4. Ordnung — **Radverkehr**

Bei Konfliktsituationen sollte für den Radverkehr nach Möglichkeit zunächst eine alternative Routenführung geprüft werden. Sofern keine Routenverlegungen möglich sind, sollten baulich getrennte Führungen, z.B. Über-/Unterführungen geprüft werden.

Lösung von Netzkonflikten

Beispiel Konfliktpunkt Talstraße / Scheffelstraße

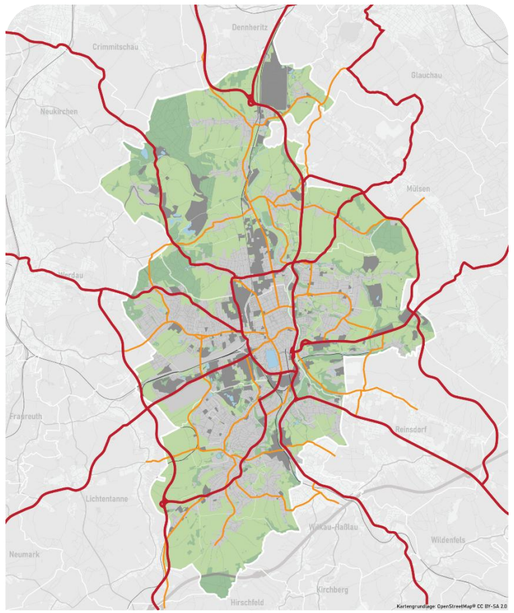
- Es treffen an diesem Knotenpunkt Vorrangnetze des ÖPNV, Kfz-Verkehr und Radverkehr aufeinander.
- Im Sinne der **Handlungsvorgabe** sollte der **ÖPNV** (Straßenbahn) hier prinzipiell bevorrechtigt werden (Fahrzeuganmeldung an LSA)
- Der **Kfz-Verkehr** sollte nach dem ÖPNV bevorrechtigt werden (Bundesstraße sowie wichtige Hauptverkehrsstraße in Richtung Eckersbach)
- Für **Fußgänger** sollte die Erreichbarkeit der Haltestelle Talstraße sichergestellt werden. Eine direkte Querung der Talstraße in Höhe Scheffelstraße besteht aktuell nicht (nur über Verkehrsinsel)
- Für den **Radverkehr** sollte eine Brückenlösung über die Talstraße und weiter über die Mulde geprüft werden (direkter Anschluss an Mulderadweg bei Vermeidung von gleich zwei Konfliktpunkten zum Kfz-Verkehr)

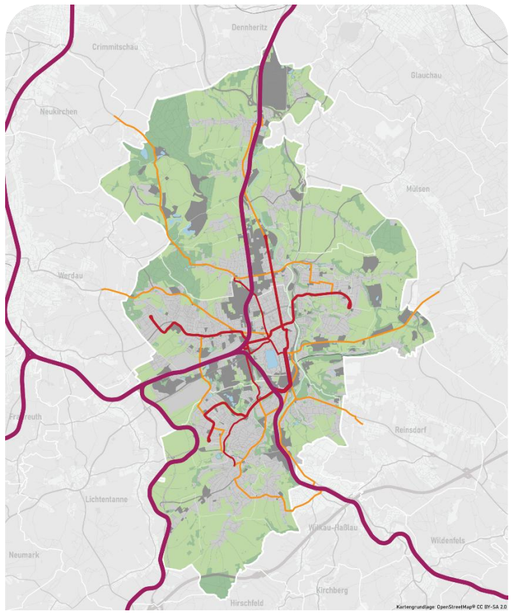


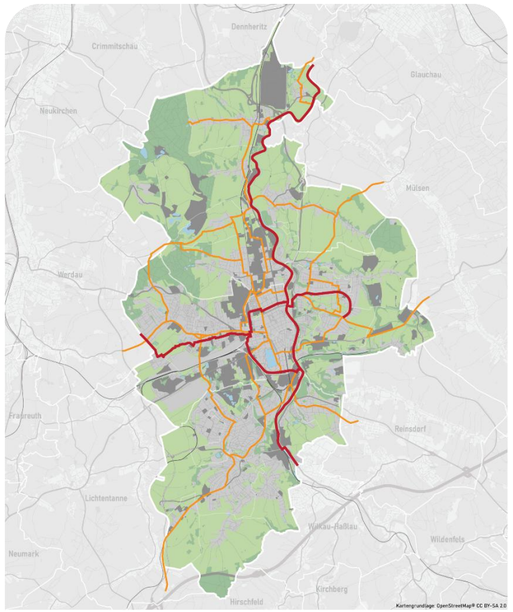
Fertigstellung des Zielnetzes & Lösung der Konfliktstellen

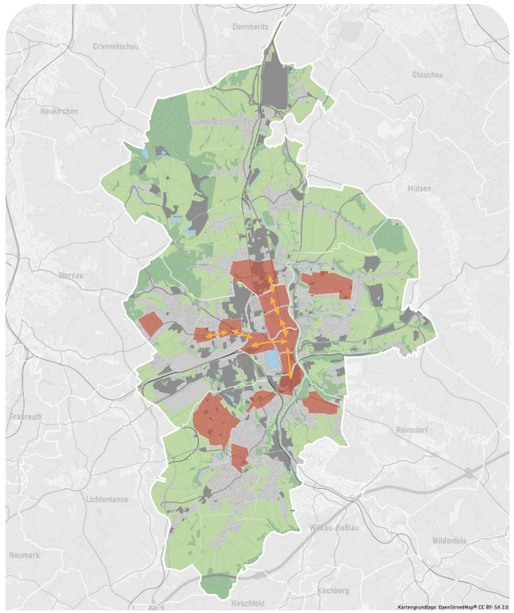
Ihre Fragen & Hinweise

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau









Vorrang 1. Ordnung	**ÖPNV**
	Dort wo der ÖPNV vorrangig verkehrt, muss er im Konfliktfall im Sinne der Fahrplantreue und Zuverlässigkeit bevorrechtigt werden.
Vorrang 2. Ordnung	**Kfz-Verkehr**
	Sofern es keinen Konflikt mit dem ÖPNV gibt, soll dem Kfz-Verkehr Vorrang eingeräumt werden, da er das Hauptverkehrsmittel der Zwickauerinnen und Zwickauer ist.
Vorrang 3. Ordnung	**Fußverkehr**
	Für den Fußverkehr müssen unabhängig von Zielnetzen stets adäquate Querungen an Knotenpunkten gegeben sein. Es ist nach Bedarf bzw. Bedeutung, z.B. Zuwegung zu einer ÖPNV-Haltestelle des Vorrangnetzes, für den Fußverkehr zu entscheiden.
Vorrang 4. Ordnung	**Radverkehr**
	Bei Konfliktsituationen sollte für den Radverkehr nach Möglichkeit zunächst eine alternative Routenführung geprüft werden. Sofern keine Routenverlegungen möglich sind, sollten baulich getrennte Führungen, z.B. Über-/Unterführungen geprüft werden.

TOP 1 | Fachlicher Einstieg:
Vom Zielnetz zu den Maßnahmen

Fertigstellung des Zielnetzes & Lösung der Konfliktstellen

Übersicht über die Maßnahmen zur Erreichung des Leitbildes

Maßnahmen(-pakete) zur Herstellung der Zielnetze

Vorgehensweise Maßnahmenkonzept

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Bestandsanalyse

- Strukturdaten
- Mobilitätsdaten

Zielnetzentwicklung

- Vorrangrouten & Hauptwege für alle Verkehrsträger
- Ausbau- und Qualitätsstandards
- Handlungssystematik für Konflikte

Verkehrsmodell

Ist-Zustand 2025

Nullprognose 2040

Planfälle 2040

Varianten

Varianten

Varianten

Varianten

Leitbild

ZWICKAU BEWEGT. MOBILITÄT FÜR EINE STARKE STADT

Maßnahmenentwicklung

- Handlungsstrategien auf übergeordneter Ebene (Stadt+Region)
- Konkrete Maßnahmen im Stadtgebiet
- Erwirken von Veränderungen im Sinne der Ziele

- Überprüfung der Wirksamkeit und ggf. Anpassungen

Maßnahmen

Abgestimmtes und geprüftes Maßnahmen-konzept

Ableitung von Maßnahmen

Strategische Maßnahmen (Werkstätten)

Leitziel	Teilziel	Strategie	Wirkung	Umsetzung
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen zur Reduzierung der Lärm und Schadstoffemissionen	65	65
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofes zur zentralen Mobilitätsdrehscheibe	85	70
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Schaffung von Größe und Aufenthaltsflächen durch Sitzmöglichkeiten/Mobiliar, Baumstandorte und/oder mobiles Grün	85	70
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Verbesserung des Stadtklimas und Reduktion von Hitzeinseln durch Begrünung und Entsiegelung	90	65
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch bessere Beleuchtung in ausgewählten Bereichen	85	75
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Kampagnen/Öffentlichkeitsarbeit zu Sauberkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum	10	75
Attraktive und lebenswerte Stadt	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Umwandlung von Stellplätzen am Straßenrand in Grünflächen/ Parklets	45	50
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Außengastronomie	85	40
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Trennung von Fuß und Radverkehr wo immer möglich	85	40
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Schaffung von stadtweiten Radvorrangrouten zur Verbindung größerer Siedlungsbereiche	85	40
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Umgestaltung und Aufwertung von ÖPNV Verknüpfungspunkten	90	85
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Priorisierung des Fuß und Radverkehrs an Querungsstellen	60	45
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren	55	50
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Errichtung von sicheren, witterungsgeschützten Radabstellmöglichkeiten an zentralen Orten	80	75
Attraktive und lebenswerte Stadt	Stärkung der Nahmobilität	Aufstellung einer Sondernutzungsverordnung für E Tretroller mit Festlegung von Abstellbereichen	60	75
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Reduzierung der Schwerlastverkehre in der Innenstadt durch besseres Lkw Routing	75	45
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Bündelung des MIV D[illegible] auf wenigen Hauptachsen	75	45
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Verflüssigung des K[illegible] und Hauptstraßennetz	70	55
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Parkraumstrategie [illegible] Parksuchverkehren	90	50
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Stadtverträgliche [illegible] Verringerung der Unfallschwere	75	65
Attraktive und lebenswerte Stadt	Reduzierung von Verkehrsbelastung	Bau von Umgehungsstraßen	50	5
Mobilität für alle	Gesellschaftliche Teilhabe	Ausweitung der [illegible]	75	55
Mobilität für alle	Gesellschaftliche Teilhabe	Verbesserung der Orientierung [illegible]	80	80
Mobilität für alle	Gesellschaftliche Teilhabe	Nutzergruppenspezifische Anreize für [illegible]	75	65
Mobilität für alle	Gesellschaftliche Teilhabe	Ausbau barrierefreier Gehwege und Querungsstellen	80	65
Mobilität für alle	Gesellschaftliche Teilhabe	Förderung von Begegnungsorten im Quartier	60	65
Mobilität für alle	Gesellschaftliche Teilhabe	Stärkung von Mitbestimmung & Bürgerbeteiligung bei verkehrlichen Themen	70	65
Mobilität für alle	Ausbau der Barrierefreiheit	Herstellung von barrierefreien Fußwegeachsen auf wichtigen Wegebeziehungen	85	75
Mobilität für alle	Ausbau der Barrierefreiheit	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen	90	65
Mobilität für alle	Ausbau der Barrierefreiheit	Regensichere Bergen-spazierganglinie (Beteiligung zur Überprüfung der Qualität von Gehwegen	80	60
Mobilität für alle	Ausbau der Barrierefreiheit	Digitale Barrierefreiheit und inklusive Kommunikation für alle Nutzergruppen	80	60
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Bauliche Trennung von Verkehrsträgern, wo immer möglich	80	40
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr zur Verringerung der Unfallschwere (Vision Zero)	95	75
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Getrennte Signalisierung von MIV/Fuß/Rad an Knotenpunkten (Verringerung des Unfallrisikos bei im Rechtsabbiegen)	90	80
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche in Wohn und Geschäftsbereichen	60	70
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Regelmäßige Sicherheitsaudits im Straßen und Wegenetz	75	65
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Kampagnen/Öffentlichkeitsarbeit für Verkehrssicherheit	20	70
Mobilität für alle	Verbesserung der Verkehrssicherheit	Verringerung von Hol und Bringverkehren an wichtigen Einrichtungen (z.B. Schulen, Ärzte, Geschäftsbereiche, usw.)	70	75
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr	80	80
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Bau von Umgehungsstraßen zur Verbesserung der Erreichbarkeit	10	5
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Erhöhung des Takt und Linienangebots im ÖPNV	95	55
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Förderung von digitalen On Demand Angeboten im ÖPNV (Ruftaxi)	80	75
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Errichtung von öffentlichen Radabstellmöglichkeiten in zentralen Bereichen	75	80
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Einrichtung von Wirtschafts –Ladezonen für Handwerker, soziale Dienste und Lieferdienste	80	65
Stärkung einer effizienten Mobilität	Verbesserung der Erreichbarkeit	Schaffung von weiteren Querungsmöglichkeiten der Mulde für den Fuß und Radverkehr	45	40
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	Beschleunigungs und Bevorrechtigungsmaßnahmen für den ÖPNV	90	80
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	„Grüne Welle" für Radfahrer auf ausgewählten Routen	55	40
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	Schaffung von stadtweiten Radvorrangrouten zur Verbindung größerer Siedlungsbereiche	80	35
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	Verflüssigung des Kfz Verkehrs auf den Vorrangrouten zu Hauptverkehrszeiten und Hauptausrichtung	75	60
Stärkung einer effizienten Mobilität	Erhöhung der Zuverlässigkeit	Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren	55	65
Stärkung einer effizienten Mobilität	Umweltfreundliche Mobilität	Umstellung der ÖPNV Fahrzeugflotte auf emissionsarme Fahrzeuge	100	75
Stärkung einer effizienten Mobilität	Umweltfreundliche Mobilität	Ausbau von öffentlichen E Ladesäulen	85	50
Stärkung einer effizienten Mobilität	Umweltfreundliche Mobilität	Kampagnen für E Mobilität in Unternehmen und Betrieben	10	50
Stärkung einer effizienten Mobilität	Umweltfreundliche Mobilität	Verringerung von Hol und Bringverkehren an wichtigen Einrichtungen (z.B. Schulen, Ärzte, Geschäftsbereiche, usw.)	70	70
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Unterstützung von Innovation	Digitalisierung der Verkehrssysteme (sog. Mobilitätsdashboard)	75	75
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Unterstützung von Innovation	Förderung autonomer Mobilität durch Pilotprojekte	75	70
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Unterstützung von Innovation	Aufstellung eines Lieferverkehr und Logistikkonzeptes	75	75
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Unterstützung von Innovation	Förderung von betrieblichem und kommunalem Mobilitätsmanagement	75	70
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Digitalisierung der Verkehrssysteme (sog. Mobilitätsdashboard)	75	75
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Schaffung von P+R und B+R Stationen an Bahnhöfen und größeren Haltestellen	85	85
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Errichtung von Mobilstationen in zentralen Bereichen, Nahversorgungszentren und Wohnquartieren	70	80
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Ausbau von Sharing Angeboten (Car Sharing, Bike Sharing)	70	70
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	Digitales Parkleitsystem zur Entlastung der Innenstadt	90	45
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	Einrichtung von Wirtschafts –Ladezonen für Handwerker, soziale Dienste und Lieferdienste	80	55
Innovative Mobilität für Menschen und Wirtschaft	Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	Reduzierung der Schwerlastverkehre in der Innenstadt durch besseres Lkw Routing	80	40

Entwurf

Weiterentwicklung & Sortierung möglicher Grobmaßnahmen

Handlungsfeld	Strategie	Wirkung	Umsetzung
ÖPNV	Umstellung der ÖPNV Fahrzeugflotte auf emissionsarme Fahrzeuge	100	75
ÖPNV	Ausbau des höherwertigen ÖPNV in die Region	95	20
FUSS	Durchführung von kleinräumigen Fußverkehrskonzepten	95	90
ÖPNV	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten	90	75
FUSS	Herstellung barrierefreier Gehwege und Fußwegeachsen	90	85
ÖPNV	Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV	90	80
RAD	Sichere Führung des Radverkehrs	90	80
ÖPNV	Ausbau/Verlängerung von Straßenbahnabschnitten	90	45
RAD	Herstellung der Hauptnetze im Radverkehr	90	70
FUSS	Schaffung von Grün und Aufenthaltsflächen und Entsiegelung	85	60
FUSS	Erhöhung der subjektiven Sicherheit im öffentlichen Raum	85	75
MIV	Erstellung einer gesamtstädtischen Parkraumstrategie	85	40
ÖPNV	Verbesserung des Taktangebotes im Busverkehr	85	55
MIV	Förderung der E-Mobilität durch bau von Ladesäulen	85	50
FUSS	Herstellung von Hauptfußwegeachsen im Stadtgebiet	85	90
MIV	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr	80	65
MIV	Erswteilung eines Logistik- [illegible]	80	65
RAD	Priorisierung des Radverk[illegible]	80	70
FUSS	Priorisierung des Fußverk[illegible]	80	70
RAD	Errichtung von Radabstell[illegible] Einrichtungen	80	80
ÖPNV	Ausbau von On-Demand-Angeboten	80	75
FUSS	Verbesserung der Orientierung im öffentlichen [illegible]	80	80
MIV	Straßensanierung im MIV Vorrang- und Hauptnetz	80	70
RAD	Herstellung von Radvorrangrouten	75	40
MIV	Verflüssigung des Kfz-Verkehrs	75	55
MM	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	75	75
INNO	Initiierung innovativer Pilotprojekte für Mobilität	75	70
MM	Regelmäßige Audits und Begutachtungen des Straßennetzes für Sicherheit & Komfort	70	65
MM	Verringerung von Hol- und Bringverkehren vor Schulen	70	70
ÖPNV	Erstellung eines Mobilstationskonzept	65	65
MM	Förderung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement	65	65
MM	Aufstellung einer Sondernutzungsverordnung für E Tretroller mit Festlegung von Abstellbereichen	60	75
MM	Aufstellung einer Sondernutzungsverordnung für E Tretroller mit Festlegung von Abstellbereichen	60	75
FUSS	Herstellung von Verbindungen zu Begegnungsorten	60	65
MIV	Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche in Wohn und Geschäftsbereichen	50	70
MIV	Bau von Umgehungsstraßen	40	5
MM	Kampagnen, Events und Aktionen zur Förderung der Mobilität für alle	15	70

Entwurf

ca. 40 Grobmaßnahmen

Ableitung von Maßnahmen

ID	ÖPNV
Ö1	Umbau von Bushaltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV
Ö2	Ausweitung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende
Ö3	Verlängerung der Straßenbahn über Klinikum nach Werdau
Ö4	Verlegung des Straßenbahnastes von Hst. Eckersbach in die Max-Planck-Str.
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben
Ö7	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busnetz
Ö8	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnnetz
Ö9	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr
Ö10	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs
Ö11	Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV

ID	Fußverkehr
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen

ID	KfZ-Verkehr
K1	Umsetzung der Innenstadttangente
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich
K3	Umsetzung der Mitteltrasse
K4	Umsetzung der Nordtangente
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie
K9	Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums
K10	Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot
K11	Ausbau von Car-Sharing Angeboten
K12	Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen

ID	Mobilitätsmanagement
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells
M5	Kommunikation der VEP-Umsetzung
M6	Durchführung von Mobilitätsevents und Beteiligungsformaten
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen
M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards
M10	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements
M11	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer

ID	Radverkehr
R1	Abbau kleinteiliger Barrieren für den Radverkehr
R2	Sicherstellung der hindernisfreien Nutzung von Radwegen
R3	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten
R4	Radvorrangnetz Süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg
R5	Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg
R6	Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstr. / Talstr.
R7	Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute
R10	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen
R11	Herstellung von Radverkehrshauptrouten
R12	Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz
R13	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen
R14	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen
R15	Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen

➔ **57 Maßnahmen (im Entwurf)**

Aufbau Maßnahmenkonzept

- **Thematische Kategorisierung der Maßnahmen:**

KFZ-VERKEHR

ÖPNV

RADVERKEHR

FUSSVERKEHR

MOBILITÄTSMANAGEMENT

- **Inhaltliche Sortierung der Maßnahmen:**

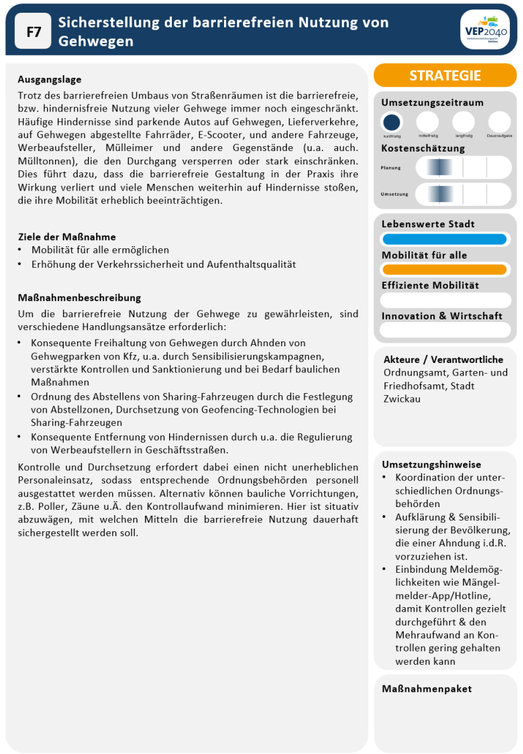
STRATEGIE

Strategische Ausrichtungen, Anpassung von Richtlinien, Dienstanweisungen, Methoden usw.

PRÜFAUFTRAG

Konkrete Prüfung der Umsetzung einer Maßnahme, z.B. Bau von Infrastruktur, Beschaffung von Planungswerkzeugen, usw. Stets vorbehaltlich der Prüfung von Varianten, baulichen Machbarkeiten, Finanzierung, Personalausstattung usw.

Maßnahmensteckbriefe im VEP2040



F7 Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen

Ausgangslage

Trotz des barrierefreien Umbaus von Straßenräumen ist die barrierefreie, bzw. hindernisfreie Nutzung vieler Gehwege immer noch eingeschränkt. Häufige Hindernisse sind parkende Autos auf Gehwegen, Lieferverkehre, auf Gehwegen abgestellte Fahrräder, E-Scooter, und andere Fahrzeuge, Werbeaufsteller, Mülleimer und andere Gegenstände (u.a. auch. Mülltonnen), die den Durchgang versperren oder stark einschränken. Dies führt dazu, dass die barrierefreie Gestaltung in der Praxis ihre Wirkung verliert und viele Menschen weiterhin auf Hindernisse stoßen, die ihre Mobilität erheblich beeinträchtigen.

Ziele der Maßnahme
- Mobilität für alle ermöglichen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Maßnahmenbeschreibung

Um die barrierefreie Nutzung der Gehwege zu gewährleisten, sind verschiedene Handlungsansätze erforderlich:
- Konsequente Freihaltung von Gehwegen durch Ahnden von Gehwegparken von Kfz, u.a. durch Sensibilisierungskampagnen, verstärkte Kontrollen und Sanktionierung und bei Bedarf baulichen Maßnahmen
- Ordnung des Abstellens von Sharing-Fahrzeugen durch die Festlegung von Abstellzonen, Durchsetzung von Geofencing-Technologien bei Sharing-Fahrzeugen
- Konsequente Entfernung von Hindernissen durch u.a. die Regulierung von Werbeaufstellern in Geschäftsstraßen.

Kontrolle und Durchsetzung erfordert dabei einen nicht unerheblichen Personaleinsatz, sodass entsprechende Ordnungsbehörden personell ausgestattet werden müssen. Alternativ können bauliche Vorrichtungen, z.B. Poller, Zäune u.Ä. den Kontrollaufwand minimieren. Hier ist situativ abzuwägen, mit welchen Mitteln die barrierefreie Nutzung dauerhaft sichergestellt werden soll.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum: kurzfristig, mittelfristig, langfristig, Daueraufgabe

Kostenschätzung: Planung, Umsetzung

Lebenswerte Stadt

Mobilität für alle

Effiziente Mobilität

Innovation & Wirtschaft

Akteure / Verantwortliche
Ordnungsamt, Garten- und Friedhofsamt, Stadt Zwickau

Umsetzungshinweise
- Koordination der unterschiedlichen Ordnungsbehörden
- Aufklärung & Sensibilisierung der Bevölkerung, die einer Ahndung i.d.R. vorzuziehen ist.
- Einbindung Meldemöglichkeiten wie Mängelmelder-App/Hotline, damit Kontrollen gezielt durchgeführt & den Mehraufwand an Kontrollen gering gehalten werden kann

Maßnahmenpaket

K1 Umsetzung der Innenstadttangente

Ausgangslage

Im Innenstadtbereich knüpfen diverse überörtliche Verbindungsstraßen an der Humboldtstraße an, die somit als eine Art Verteilring fungiert. Dies führt zu teils hohen Verkehrsbelastungen von mehr als 25.000 Kfz/Tag, was wiederum erhebliche Trennwirkungen im Stadtraum verursacht und die Innenstadt vom Naherholungsraum Schwanenteichpark abgrenzt. Gleichzeitig führen die hohen Verkehrsmengen zu deutlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen, wodurch die Aufenthaltsqualität spürbar eingeschränkt wird. Bereits im VEP 2010 wurde daher eine Innenstadttangente zur Entlastung konzipiert, für die aktuell ein Bebauungsplanverfahren läuft.

Ziele der Maßnahme
- Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich
- Eröffnung neuer städtebaulicher Potenziale

Maßnahmenbeschreibung

Zur Entlastung bestehender Hauptverkehrswege im innerstädtischen Bereich soll südlich des Schwanenteiches, parallel zu den Bahngleisen zwischen den Knotenpunkten Am Bahnhof/Reichenbacher Straße und Humboldtstraße/Breithauptstraße eine neue Straße von ca. 1,3 km Länge errichtet werden. Ein Bebauungsplanverfahren wurde dazu bereits in die Wege geleitet. Mit der Realisierung kann das Verkehrsaufkommen auf der Reichenbacher Straße sowie v. a. der Humboldtstraße deutlich verringert werden, wenn begleitende Maßnahmen als Maßnahmenpaket mit umgesetzt werden.

Da die Innenstadttangente im Kfz-Vorrangnetz aufgenommen wurde, sollte eine Umsetzung zwingend erfolgen, da nur mit der Tangente entsprechende Veränderungen zur Zielerreichung des VEP realisiert werden können. Gleichzeitig ist die Innenstadttangente auch im Radverkehrs-Vorrangnetz eingeplant, weshalb baulich getrennte Radverkehrsanlagen entlang der Neubautrasse mit beachtet werden sollten.

Folgende Varianten der Innenstadttangente sowie begleitender Maßnahmen wurden bereits geprüft und berechnet:
- K1.1 (Variante 1): Bau der Innenstadttangente
- K1.2 (Variante 2): K1.1 und Verkehrsberuhigung auf der Humboldtstr.
- K1.3 (Variante 3): K1.2 und Ausweitung Verkehrsberuhigung auf der Reichenbacher Str.
- K1.4 (Variante 4): K1.3 und weitere Verkehrsberuhigungen und Veränderungen in der Verkehrsführung im innerstädtischen Bereich

Die Varianten sind auf der folgenden Seite dargestellt.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum: kurzfristig, mittelfristig, langfristig, Daueraufgabe

Kostenschätzung: Planung, Umsetzung

Lebenswerte Stadt

Mobilität für alle

Effiziente Mobilität

Innovation & Wirtschaft

Akteure / Verantwortliche
Tiefbauamt, Amt für Umwelt und Stadtplanung, ggf. Dienstleister für die Fachplanung

Umsetzungshinweise
- Als Vorrangnetzroute sollte eine komfortable und hohe Reisegeschwindigkeit sichergestellt werden.
- Baulich getrennte Radverkehrsanlagen sollten mit geplant werden.
- Die Kapazität der Straße ist auf mind. 15.000 Kfz/Tag auszulegen.

Maßnahmenpaket
✱1

M9 Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards

Ausgangslage

Die Stadt Zwickau besitzt bereits eine digitale Mobilitätsplattform „Z-Move“, in der eine Vielzahl an Mobilitäts- und Verkehrsinformationen bereitgestellt werden. Dieses Dashbord steht bisher nur für interne Zwecke zur Verfügung und ist darüber hinaus noch nicht vollends ausgebaut. Aktuell können u.a. der ÖPNV-Fahrplan und die Auslastung der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Echtzeit sowie die Abstände von Kfz zu Radfahrern während des Überholvorganges oder die Lage der ÖPNV-Haltestellen statisch abgerufen werden.

Ziele der Maßnahme
- Digitalisierung von weiteren Mobilitäts- und Verkehrsdaten
- Bündelung von Informationen sowohl für die Fachplanung als auch als Informationsquelle für die Öffentlichkeit
- Unterstützendes Werkzeug bei Fachplanungen
- Controlling-Werkzeug

Maßnahmenbeschreibung

Ziel ist es, dass mithilfe des Mobilitätsdashbords alle Mobilitäts- und Verkehrsdaten der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Dadurch müssen die Informationen nicht mühsam über mehrere Quellen zusammengesucht werden, sondern stehen mit wenigen Klicks sogar in Echtzeit zur Verfügung, sofern dies möglich ist. Folgende Informationen lassen sich in dem Mobilitätsdashbord bündeln:
- Wetter
- Anzahl und Auslastung öffentlicher Stellplätze im Straßenraum sowie in Parkhäusern und auf Parkplätzen
- Anzahl und Auslastung der öffentlichen E-Ladestationen (bereits vorhanden)
- Darstellung des Radverkehrsaufkommens
- Car- und Bike-Sharing-Angebote inkl. direkter Buchungsmöglichkeit
- ÖPNV-Abfahrtsmonitor für die öffentlichen Haltestellen (bereits vorhanden)
- Fahrplanänderungen im ÖPNV
- Aktuelle Baustellen
- Aktuelle Verkehrslage

Wie eine solche Plattform schlussendlich aussehen kann, zeigt das Beispiel der Stadt Aachen (https://open.nrw/open-data/showroom/mobilitaetsdashboard-der-stadt-aachen).

Darüber hinaus ist auch die Integration von Daten aus dem städtischen Verkehrsmodell zu prüfen (s. MM 4).

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum: kurzfristig, mittelfristig, langfristig, Daueraufgabe

Kostenschätzung: Planung, Umsetzung

Lebenswerte Stadt

Mobilität für alle

Effiziente Mobilität

Innovation & Wirtschaft

Akteure / Verantwortliche
Stadt Zwickau

Umsetzungshinweise
- Koordination durch Mobilitäts- und Verkehrsplanerin
- Prüfung Schnittstelle zum Verkehrsmodell

Maßnahmenpaket

- Steckbriefe dienen der Verwaltung zur Orientierung bei der Umsetzung der Maßnahmen in strategischer Reihenfolge (Prioritäten, Erwartbare Wirkungen/Erfolge)

- Beschluss des VEP2040 kein „Freibrief“ – Umsetzung von Einzelmaßnahmen bedürfen stets separaten politischen Beschlüssen (s. Prüfauftrag)

Übersicht über die Maßnahmen und Maßnahmenpakete

Ihre Fragen & Hinweise

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

K1 Umsetzung der Innenstadttangente

Ausgangslage

Im Innenstadtbereich knüpfen diverse überörtliche Verbindungsstraßen an der Humboldtstraße an, die somit als eine Art Verteilring fungiert. Dies führt zu teils hohen Verkehrsbelastungen von mehr als 25.000 Kfz/Tag, was wiederum erhebliche Trennwirkungen im Stadtraum verursacht und die Innenstadt vom Naherholungsraum Schwanenteichpark abgrenzt. Gleichzeitig führen die hohen Verkehrsmengen zu deutlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen, wodurch die Aufenthaltsqualität spürbar eingeschränkt wird. Bereits im VEP 2010 wurde daher eine Innenstadttangente zur Entlastung konzipiert, für die aktuell ein Bebauungsplanverfahren läuft.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich
- Eröffnung neuer städtebaulicher Potenziale

Maßnahmenbeschreibung

Zur Entlastung bestehender Hauptverkehrswege im innerstädtischen Bereich soll südlich des Schwanenteiches, parallel zu den Bahngleisen zwischen den Knotenpunkten Am Bahnhof/Reichenbacher Straße und Humboldtstraße/Breithauptstraße eine neue Straße von ca. 1,3 km Länge errichtet werden. Ein Bebauungsplanverfahren wurde dazu bereits in die Wege geleitet. Mit der Realisierung kann das Verkehrsaufkommen auf der Reichenbacher Straße sowie v. a. der Humboldtstraße deutlich verringert werden, wenn begleitende Maßnahmen als Maßnahmenpaket mit umgesetzt werden.

Da die Innenstadttangente im Kfz-Vorrangnetz aufgenommen wurde, sollte eine Umsetzung zwingend erfolgen, da nur mit der Tangente entsprechende Veränderungen zur Zielerreichung des VEP realisiert werden können. Gleichzeitig ist die Innenstadttangente auch im Radverkehrs-Vorrangnetz eingeplant, weshalb baulich getrennte Radverkehrsanlagen entlang der Neubautrasse mit beachtet werden sollten.

Folgende Varianten der Innenstadttangente sowie begleitender Maßnahmen wurden bereits geprüft und berechnet:

- K1.1 (Variante 1): Bau der Innenstadttangente
- K1.2 (Variante 2): K1.1 und Verkehrsberuhigung auf der Humboldtstr.
- K1.3 (Variante 3): K1.2 und Ausweitung Verkehrsberuhigung auf der Reichenbacher Str. und Werdauer Str.
- K1.4 (Variante 4): K1.3 und weitere Verkehrsberuhigungen und Veränderungen in der Verkehrsführung im innerstädtischen Bereich

Die Varianten sind auf der folgenden Seite dargestellt.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum

kurzfristig | mittelfristig | langfristig | Daueraufgabe

Kostenschätzung

Planung

Umsetzung

Lebenswerte Stadt

Mobilität für alle

Effiziente Mobilität

Innovation & Wirtschaft

KFZ-VERKEHR

ÖPNV

RADVERKEHR

FUSSVERKEHR

MOBILITÄTSMANAGEMENT

ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert – dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld wesentlich bei.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Straßen soll spürbar erhöht werden – durch ansprechende Gestaltung und eine gute Orientierung.

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	

Mobilität für alle

Ziel	Mess-Indikatoren
Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	• Ticketauswertung ÖPNV • Anz. Schüler mit ÖPNV-Ticket • Anz. Senioren mit ÖPNV-Ticket • Erschließungsqualität • Fußläufige Erreichbarkeit
Ausbau der Barrierefreiheit	• Anz. Barrierefreier Haltestellen • Bau-Km barrierefreie Gehwege • Investitionen/Fördermittel für Barrierefreiheit • Fußverkehrs-Checks
Erhöhung der Verkehrssicherheit	• Anzahl schwerer Unfälle • Anz. gesicherter Querungs-möglichkeiten • Km verkehrsberuhigte Bereiche • ADFC-Fahrradklimatest

Stärkung einer effizienten Mobilität

Ziel	Mess-Indikatoren
Verbesserung der Erreichbarkeit	• Erschließungsqualität • Länge Radwegenetz • ADFC-Fahrradklimatest
Erhöhung der Zuverlässigkeit	• Funktionalität LSA • Verspätungen im Durchschnitt • Kundenbefragungen im ÖPNV • Beschleunigungsmaßnahmen ÖV
Förderung der Umweltverträglichkeit	• Modal Split Erhebung • Straßenverkehrszählungen • Zulassungszahlen E-Autos • Anz. öffentl. E-Ladesäulen • Fahrgastzahlen ÖPNV

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

Ziel	Mess-Indikatoren
Unterstützung von Innovationen	• Gründung von Start-Ups mit Mobilitätsbezug • Kooperationsverträge mit Innovations-Akteuren
Vernetzung von Mobilitätsangeboten	• Modal Split Erhebung • Anzahl Sharing-Fahrzeuge • Nutzungszahlen Sharing-Angebote • Nutzungsauslastung P+R/B+R
Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	• Anzahl digitaler Verkehrssysteme • Straßenverkehrszählungen • Überprüfung des Verkehrsflusses

Maßnahmenpakete (Beispiele)

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Attraktive und lebenswerte Stadt

Ziel	Mess-Indikatoren
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	• Km verkehrsberuhigte Bereiche • Kriminalitätsstatistik • Statistik Mängelmelder • Anzahl (Stadt-)Bäume • Anzahl Stadtmöbel • Befragung zu Sauberkeit / Sicherheit
Stärkung der Nahmobilität	• Modal Split • Fahrradbesitz / Pkw-Besitz • Qualitätsprüfung Gehwege • Qualitätsprüfung Radwege
Reduzierung von Verkehrsbelastungen	• Verkehrszählungen / DTV • Lärm & Schadstoffmessungen • Auslastung Parkraum

Mobilität für alle

Ziel	Mess-Indikatoren
Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	• Ticketauswertung ÖPNV • Anz. Schüler mit ÖPNV-Ticket • Anz. Senioren mit ÖPNV-Ticket • Erschließungsqualität • Fußläufige Erreichbarkeit
Ausbau der Barrierefreiheit	• Anz. Barrierefreier Haltestellen • Bau-Km barrierefreie Gehwege • Investitionen/Fördermittel für Barrierefreiheit • Fußverkehrs-Checks
Erhöhung der Verkehrssicherheit	• Anzahl schwerer Unfälle • Anz. gesicherter Querungs-möglichkeiten • Km verkehrsberuhigte Bereiche • ADFC-Fahrradklimatest

Stärkung einer effizienten Mobilität

Ziel	Mess-Indikatoren
Verbesserung der Erreichbarkeit	• Erschließungsqualität • Länge Radwegenetz • ADFC-Fahrradklimatest
Erhöhung der Zuverlässigkeit	• Funktionalität LSA • Verspätungen im Durchschnitt • Kundenbefragungen im ÖPNV • Beschleunigungsmaßnahmen ÖV
Förderung der Umweltverträglichkeit	• Modal Split Erhebung • Straßenverkehrszählungen • Zulassungszahlen E-Autos • Anz. öffentl. E-Ladesäulen • Fahrgastzahlen ÖPNV

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

Ziel	Mess-Indikatoren
Unterstützung von Innovationen	• Gründung von Start-Ups mit Mobilitätsbezug • Kooperationsverträge mit Innovations-Akteuren
Vernetzung von Mobilitätsangeboten	• Modal Split Erhebung • Anzahl Sharing-Fahrzeuge • Nutzungszahlen Sharing-Angebote • Nutzungsauslastung P+R/B+R
Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	• Anzahl digitaler Verkehrssysteme • Straßenverkehrszählungen • Überprüfung des Verkehrsflusses

z.B.:

- Liefer- und Logistikkonzept
- Anpassungen Lkw-Routennetz
- Parkraumstrategie
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Innenstadttangente
- Schaffung von Grünflächen
- Barrierefreie Gehwege
- Verkehrsberuhigung

Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität in der Innenstadt

Maßnahmenpakete

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau


Erhöhung der Aufenthaltsqualität


Stärkung der gesell-schaftlichen Teilhabe


Verbesserung der Erreichbarkeit


Unterstützung von Innovationen


Stärkung der Nahmobilität


Ausbau der Barrierefreiheit


Erhöhung der Zuverlässigkeit


Vernetzung von Mobilitätsangeboten


Reduzierung von Verkehrsbelastungen


Erhöhung der Verkehrssicherheit


Förderung der Umweltverträglichkeit


Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik

Maßnahmenpakete



Erhöhung der Aufenthaltsqualität



Stärkung der Nahmobilität



Reduzierung von Verkehrsbelastungen

ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert – dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld wesentlich bei.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Straßen soll spürbar erhöht werden – durch ansprechende Gestaltung und eine gute Orientierung.

Indikatoren

- Km verkehrsberuhigte Bereiche
- Kriminalitätsstatistik
- Statistik Mängelmelder
- Anzahl (Stadt-)Bäume
- Anzahl Stadtmöbel
- Befragung zu Sicherheit / Sauberkeit

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Übersicht über die Maßnahmen und Maßnahmenpakete

Ihre Fragen & Hinweise

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

K1 Umsetzung der Innenstadttangente

Ausgangslage

Im Innenstadtbereich knüpfen diverse überörtliche Verbindungsstraßen an der Humboldtstraße an, die somit als eine Art Verteilring fungiert. Dies führt zu teils hohen Verkehrsbelastungen von mehr als 25.000 Kfz/Tag, was wiederum erhebliche Trennwirkungen im Stadtraum verursacht und die Innenstadt vom Naherholungsraum Schwanenteichpark abgrenzt. Gleichzeitig führen die hohen Verkehrsmengen zu deutlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen, wodurch die Aufenthaltsqualität spürbar eingeschränkt wird. Bereits im VEP 2010 wurde daher eine Innenstadttangente zur Entlastung konzipiert, für die aktuell ein Bebauungsplanverfahren läuft.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich
- Eröffnung neuer städtebaulicher Potenziale

Maßnahmenbeschreibung

Zur Entlastung bestehender Hauptverkehrswege im innerstädtischen Bereich soll südlich des Schwanenteiches, parallel zu den Bahngleisen zwischen den Knotenpunkten Am Bahnhof/Reichenbacher Straße und Humboldtstraße/Breithauptstraße eine neue Straße von ca. 1,3 km Länge errichtet werden. Ein Bebauungsplanverfahren wurde dazu bereits in die Wege geleitet. Mit der Realisierung kann das Verkehrsaufkommen auf der Reichenbacher Straße sowie v. a. der Humboldtstraße deutlich verringert werden, wenn begleitende Maßnahmen als Maßnahmenpaket mit umgesetzt werden.

Da die Innenstadttangente im Kfz-Vorrangnetz aufgenommen wurde, sollte eine Umsetzung zwingend erfolgen, da nur mit der Tangente entsprechende Veränderungen zur Zielerreichung des VEP realisiert werden können. Gleichzeitig ist die Innenstadttangente auch im Radverkehrs-Vorrangnetz eingeplant, weshalb baulich getrennte Radverkehrsanlagen entlang der Neubautrasse mit beachtet werden sollten.

Folgende Varianten der Innenstadttangente sowie begleitender Maßnahmen wurden bereits geprüft und berechnet:

- K1.1 (Variante 1): Bau der Innenstadttangente
- K1.2 (Variante 2): K1.1 und Verkehrsberuhigung auf der Humboldtstr.
- K1.3 (Variante 3): K1.2 und Ausweitung Verkehrsberuhigung auf der Reichenbacher Str. und Werdauer Str.
- K1.4 (Variante 4): K1.3 und weitere Verkehrsberuhigungen und Veränderungen in der Verkehrsführung im innerstädtischen Bereich

Die Varianten sind auf der folgenden Seite dargestellt.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum: kurzfristig | mittelfristig | langfristig | Daueraufgabe

Kostenschätzung: Planung | Umsetzung

- Lebenswerte Stadt
- Mobilität für alle
- Effiziente Mobilität
- Innovation & Wirtschaft

KFZ-VERKEHR

ÖPNV

RADVERKEHR

FUSSVERKEHR

MOBILITÄTSMANAGEMENT

ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert – dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld wesentlich bei.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Straßen soll spürbar erhöht werden – durch ansprechende Gestaltung und eine gute Orientierung.

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	

Mobilität für alle

Ziel	Mess-Indikatoren
Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	• Ticketauswertung ÖPNV • Anz. Schüler mit ÖPNV-Ticket • Anz. Senioren mit ÖPNV-Ticket • Erschließungsqualität • Fußläufige Erreichbarkeit
Ausbau der Barrierefreiheit	• Anz. Barrierefreier Haltestellen • Bau-Km barrierefreie Gehwege • Investitionen/Fördermittel für Barrierefreiheit • Fußverkehrs-Checks
Erhöhung der Verkehrssicherheit	• Anzahl schwerer Unfälle • Anz. gesicherter Querungs-möglichkeiten • Km verkehrsberuhigte Bereiche • ADFC-Fahrradklimatest

Stärkung einer effizienten Mobilität

Ziel	Mess-Indikatoren
Verbesserung der Erreichbarkeit	• Erschließungsqualität • Länge Radwegenetz • ADFC-Fahrradklimatest
Erhöhung der Zuverlässigkeit	• Funktionalität LSA • Verspätungen im Durchschnitt • Kundenbefragungen im ÖPNV • Beschleunigungsmaßnahmen ÖV
Förderung der Umweltverträglichkeit	• Modal Split Erhebung • Straßenverkehrszählungen • Zulassungszahlen E-Autos • Anz. öffentl. E-Ladesäulen • Fahrgastzahlen ÖPNV

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

Ziel	Mess-Indikatoren
Unterstützung von Innovationen	• Gründung von Start-Ups mit Mobilitätsbezug • Kooperationsverträge mit Innovations-Akteuren
Vernetzung von Mobilitätsangeboten	• Modal Split Erhebung • Anzahl Sharing-Fahrzeuge • Nutzungszahlen Sharing-Angebote • Nutzungsauslastung P+R/B+R
Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	• Anzahl digitaler Verkehrssysteme • Straßenverkehrszählungen • Überprüfung des Verkehrsflusses

TOP 1 | Fachlicher Einstieg:
Vom Zielnetz zu den Maßnahmen

Fertigstellung des Zielnetzes & Lösung der Konfliktstellen

Übersicht über die Maßnahmen zur Erreichung des Leitbildes

Maßnahmen(-pakete) zur Herstellung der Zielnetze

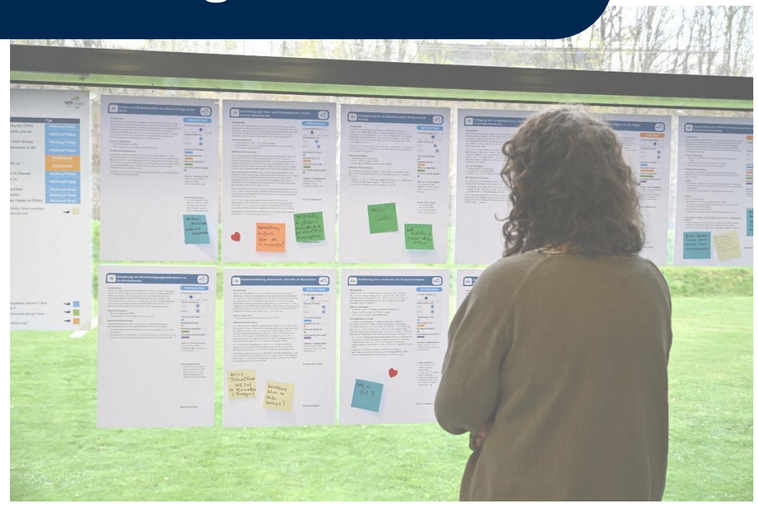
→ **Später!**





TOP 2 | Arbeitsphase:
Maßnahmen (-pakete) zur Erreichung des Leitbildes





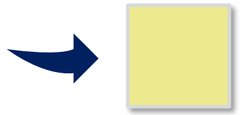
Maßnahmen(-pakete) zur Erreichung des Leitbildes

Teil 1: Maßnahmensteckbriefe

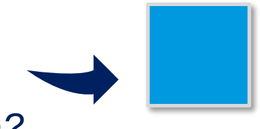
VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Aufgabenstellung

- **Ganzheitliche Betrachtung des Handlungsfeldes:**
  Fehlen Ihnen wichtige Maßnahmen? bzw. *sehen Sie Maßnahmen nicht als relevant an?*



- **Detaillierungsgrad:**
  Sollten Maßnahmen zusammengefasst werden? bzw. *sollten Maßnahmen differenzierter betrachtet werden?*



- **Ambitionsniveau:**
  Sind Ihnen die Maßnahmen ambitioniert genug? bzw. *sind Ihnen die Maßnahmen zu ambitioniert?*



- **Klarheit:**
  An welchen Stellen bedarf es einer Konkretisierung?



Vorgehen

- **Bitte bewegen Sie sich alleine oder in Kleingruppen durch unsere „Maßnahmen-Galerie“.**
- **Qualität vor Quantität: Wenn Sie eine Aussage unterstützen, geben Sie dieser ein Herz.** ❤
- **Sie haben etwa 45 Minuten Zeit.**

Ergebnisse Fuß-Verkehr

Handlungsfeld	Fußverkehr

ID	Titel	Typ
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	STRATEGIE
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	PRÜFAUFTRAG
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	STRATEGIE
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen	STRATEGIE
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	STRATEGIE
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	STRATEGIE
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	STRATEGIE

Fußverkehr

Fachakteure

: F1 (1), F2 (1), F3 (1), F4 (1), F5 (1), F6 (1)

Ganzheitliche Betrachtung

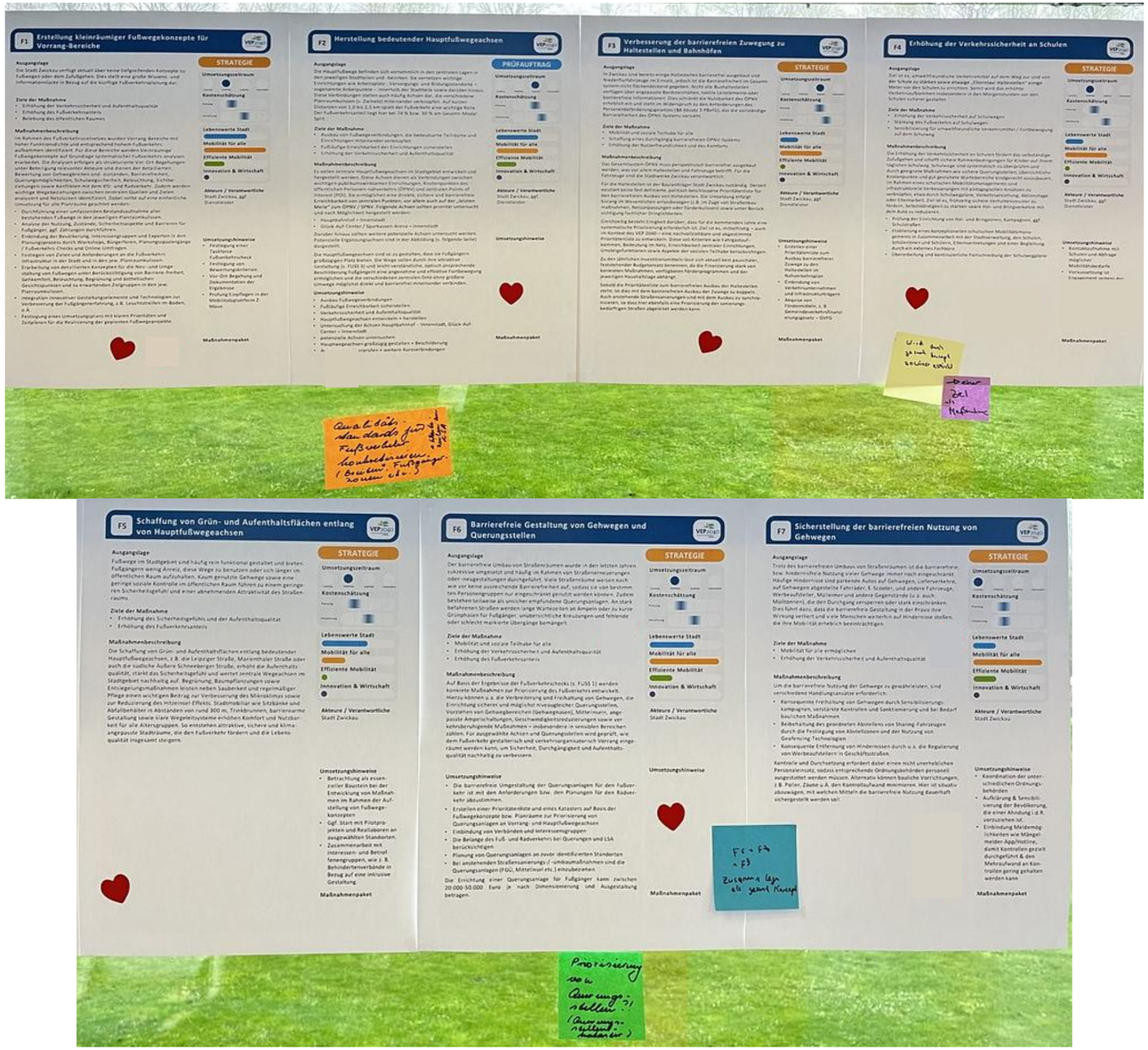
- F4: Wird bereits bei Durchführung des Gesamtkonzepts erreicht -> eher ein Ziel als eine Maßnahme.

Detaillierungsgrad

- F6 + F7 + F3 Zusammenlegen als Gesamtkonzept.

Klarheit

- F2: Qualitätsstandard für den Fußverkehr konkretisieren (Brücken, Wartezeiten an LSA, Fußgängerzonen etc.).
- F5: Begrünung ist mittelfristig, die eigentliche Schaffung der Achse jedoch langfristig.



Fußverkehr

Bürgerinnen & Bürger

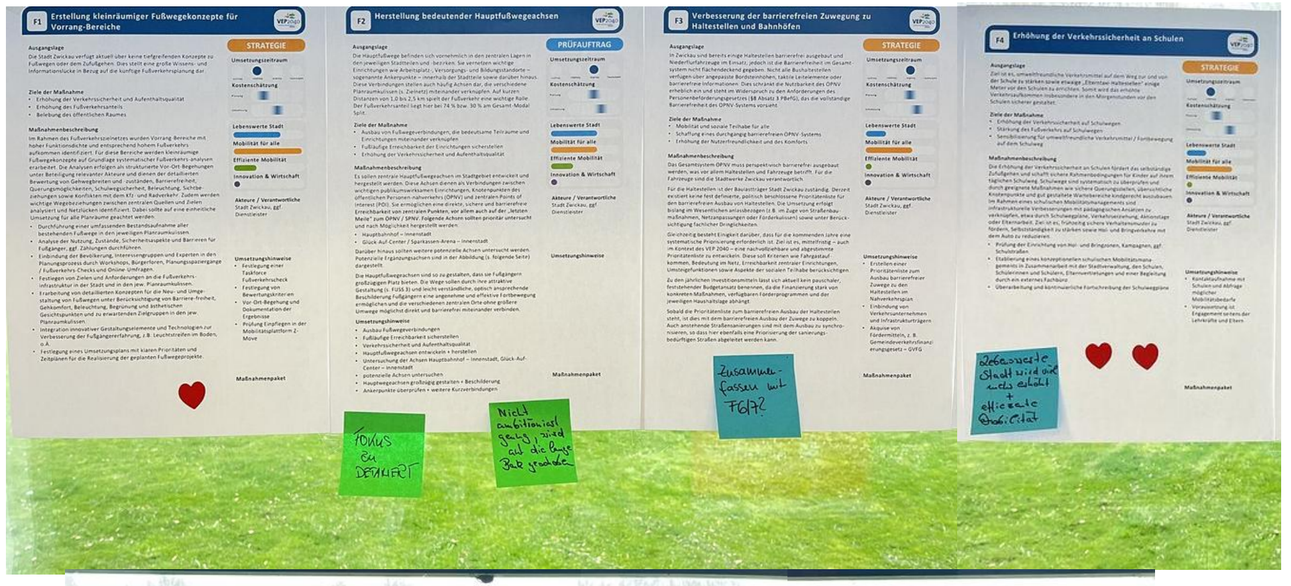
: F1 (1), F4 (2), F6 (1), F7 (3)

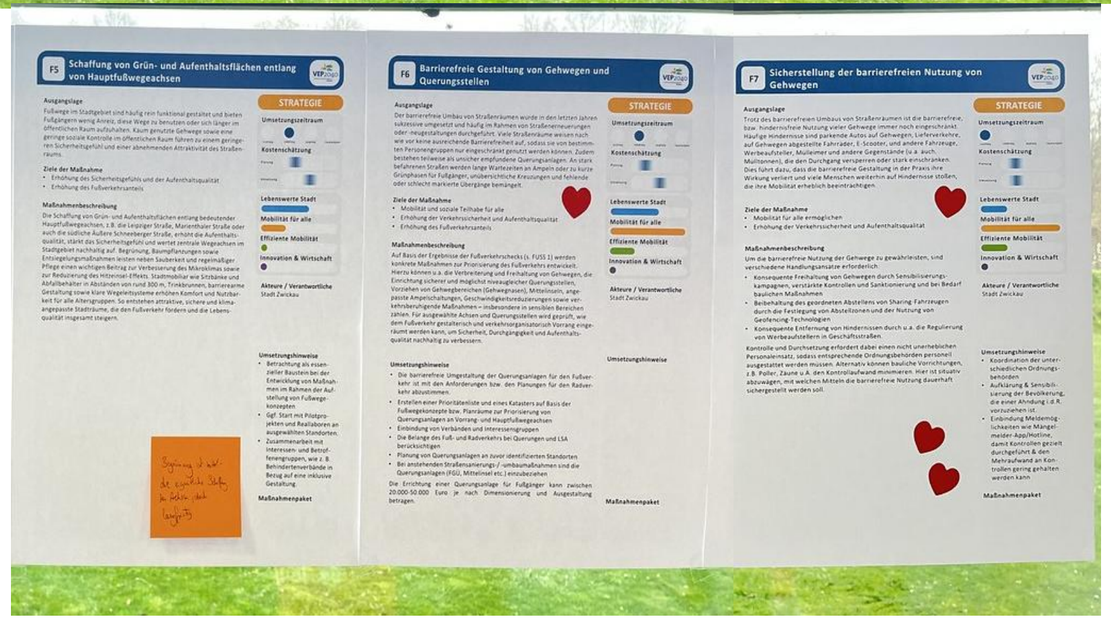
Detaillierungsgrad

- F3: Zusammenfassen mit F6 + F7.
- F4: Das Feld Lebenswerte Stadt wird erhöht. Auch effiziente Mobilität wird gestärkt.

Ambitionsniveau

- F2: Fokus ist zu detailliert. / Nicht ambitioniert genug, wird nicht im Fokus der Umsetzung sein.





Ergebnisse ÖPNV-Verkehr

Handlungsfeld	ÖPNV

ID	Titel	Typ
Ö1	Umbau von Bushaltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV	PRÜFAUFTRAG
Ö2	Ausweitung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende	PRÜFAUFTRAG
Ö3	Verlängerung der Straßenbahn über Klinikum nach Werdau	PRÜFAUFTRAG
Ö4	Verlegung des Straßenbahnastes von Hst. Eckersbach in die Max-Planck-Str.	PRÜFAUFTRAG
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	STRATEGIE
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	STRATEGIE
Ö7	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busnetz	PRÜFAUFTRAG
Ö8	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnnetz	PRÜFAUFTRAG
Ö9	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	PRÜFAUFTRAG
Ö10	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs	PRÜFAUFTRAG
Ö11	Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV	PRÜFAUFTRAG

ÖPNV-Verkehr

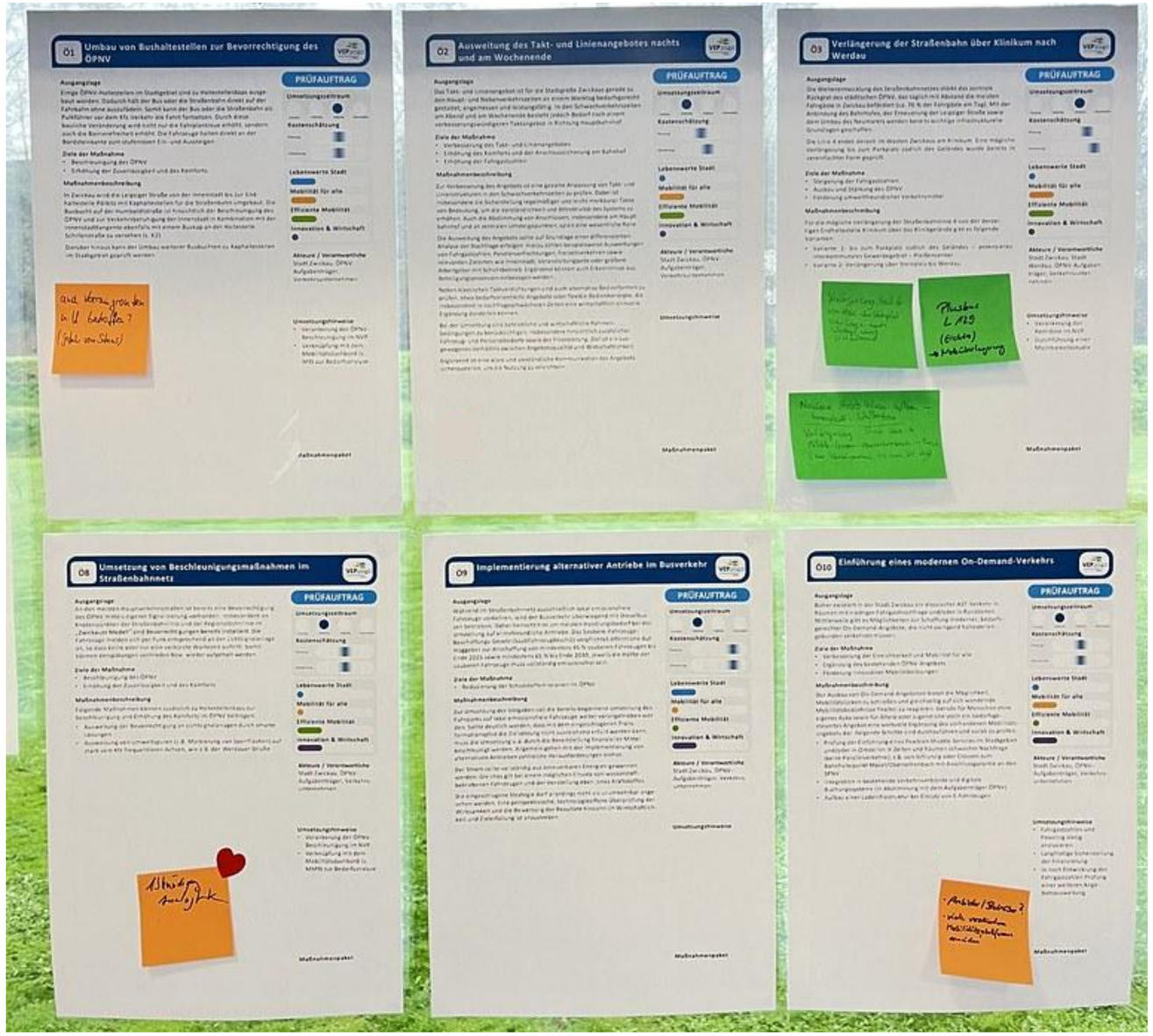
Fachakteure

Ambitionsniveau

- Ö3: Verlängerung Straßenbahn von HBK über Steinpleis nach Werdau wenig zielführend. / Plusbus L 129 (Elektro) -> Netzüberlagerung. / Neubau Straßenbahn Wilkau – Haßlau – Innenstadt – Weißborn. Verlängerung Straßenbahn Linie 4 Pölbitz – Grossen – Oberrothenbach – Mose (zum Schichtwechsel bis zum VW-Werk).

Klarheit

- Ö1: Auch Vorrangrouten betroffen (Gefahr von Staus)?
- Ö8: Ankündigung über Analogfunk (Herz zur Bestätigung).
- Ö10: Anbieter / Betreiber? Viele verschiedene Mobilitätsplattformen vermeiden.



ÖPNV-Verkehr

Bürgerinnen & Bürger

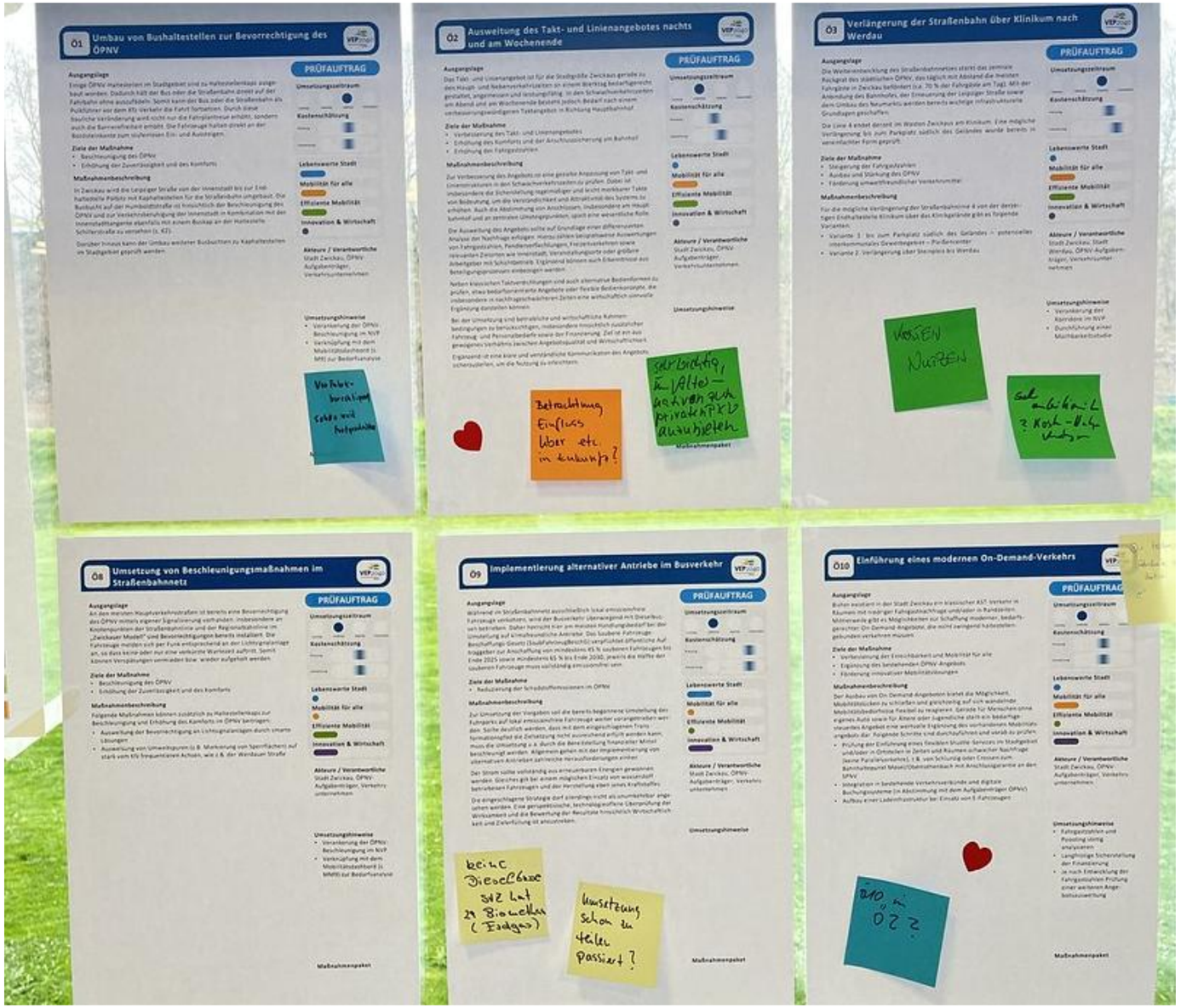
: Ö2 (1), Ö10 (1)

Detaillierungsgrad
- Vorfahrtberechtigung bereits weit fortgeschritten.
- Ö10: In Ö2 integrieren.

Ambitionsniveau
- Ö2: Sehr wichtig, um Alternativen zum privaten PKW anzubieten.
- Ö3: Kosten – Nutzen / Sehr ambitioniert? Kosten – Nutzen.

Klarheit
- Ö2: Betrachtung des Einflusses von Firmen wie Uber etc. in Zukunft.

Ganzheitliche Betrachtung des Handlungsfeldes
- Ö9: Keine Dieselbusse. SVZ hat 29 Biomethan (Erdgas)/ Umsetzung schon zum Teil erfolgt.
- Ö10: Erster Absatz identisch mit Ö11.



ÖPNV-Verkehr

Fachakteure

: Ö5 (1)

Ganzheitliche Betrachtung des Handlungsfeldes

- Ö5: Länderbahn mit einbeziehen (Betrieb der Vogtlandbahn) -> Einsatz aktiver (elektrischer) Fahrzeuge.
- Ö11: CADA-Netzwerk einbeziehen, wird bereits in der Region getestet.

Detaillierungsgrad

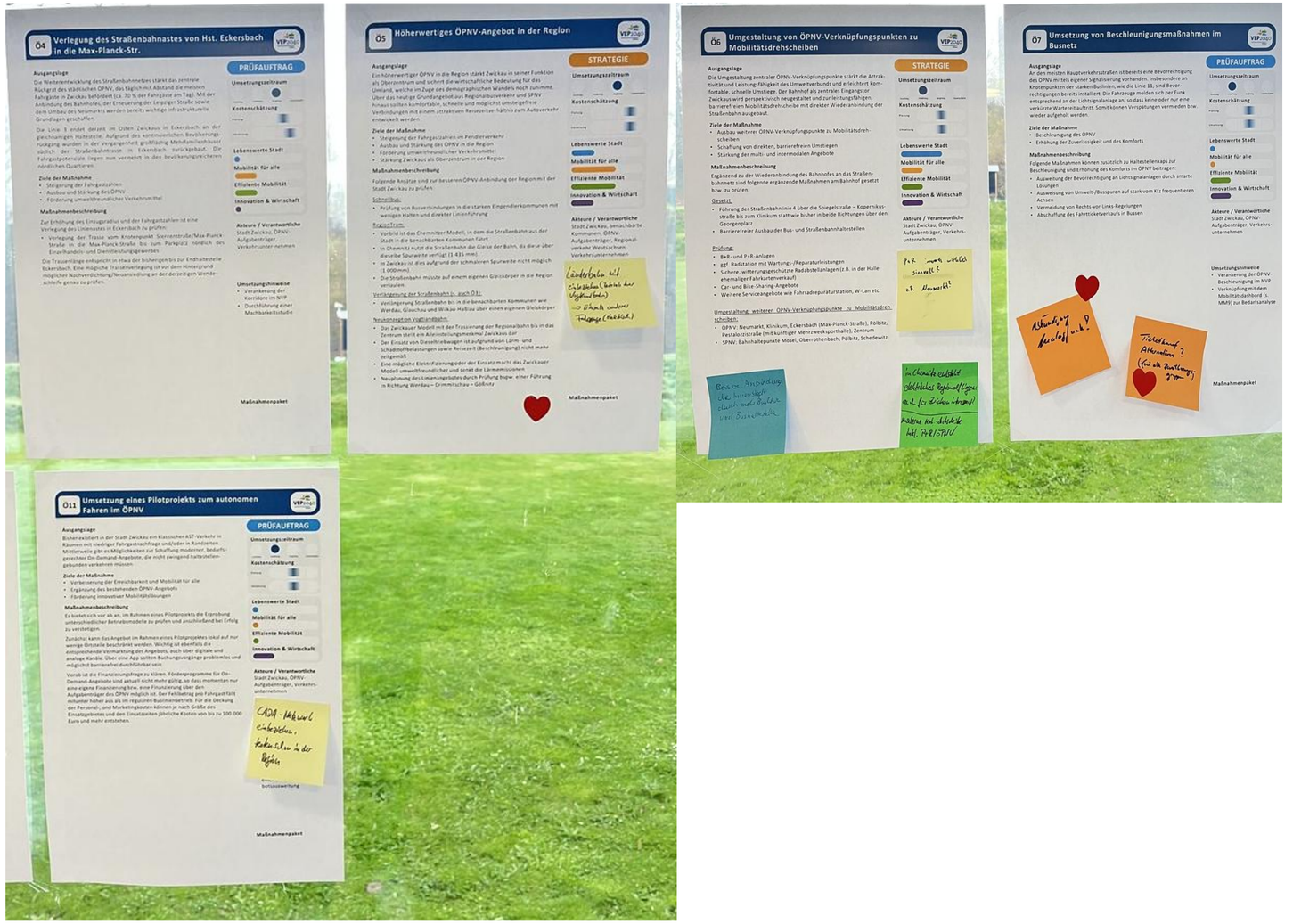
- Ö6: Bessere Anbindung der Innenstadt durch mehr Buslinien und Haltstellen.

Ambitionsniveau

- Ö6: In Chemnitz entsteht elektrisches Regionalfliegen (nachhaltige Luftfahrt), auch für Zwickau interessant? Moderne Mobilitätsdrehscheibe inklusive P&R / ÖPNVV.

Klarheit

- Ö7: Abkündigung Analogfunk (Herz für Zustimmung). / Ticketkauf Alternativen (für alle Bevölkerungsgruppen) (Herz für Zustimmung)?



ÖPNV-Verkehr

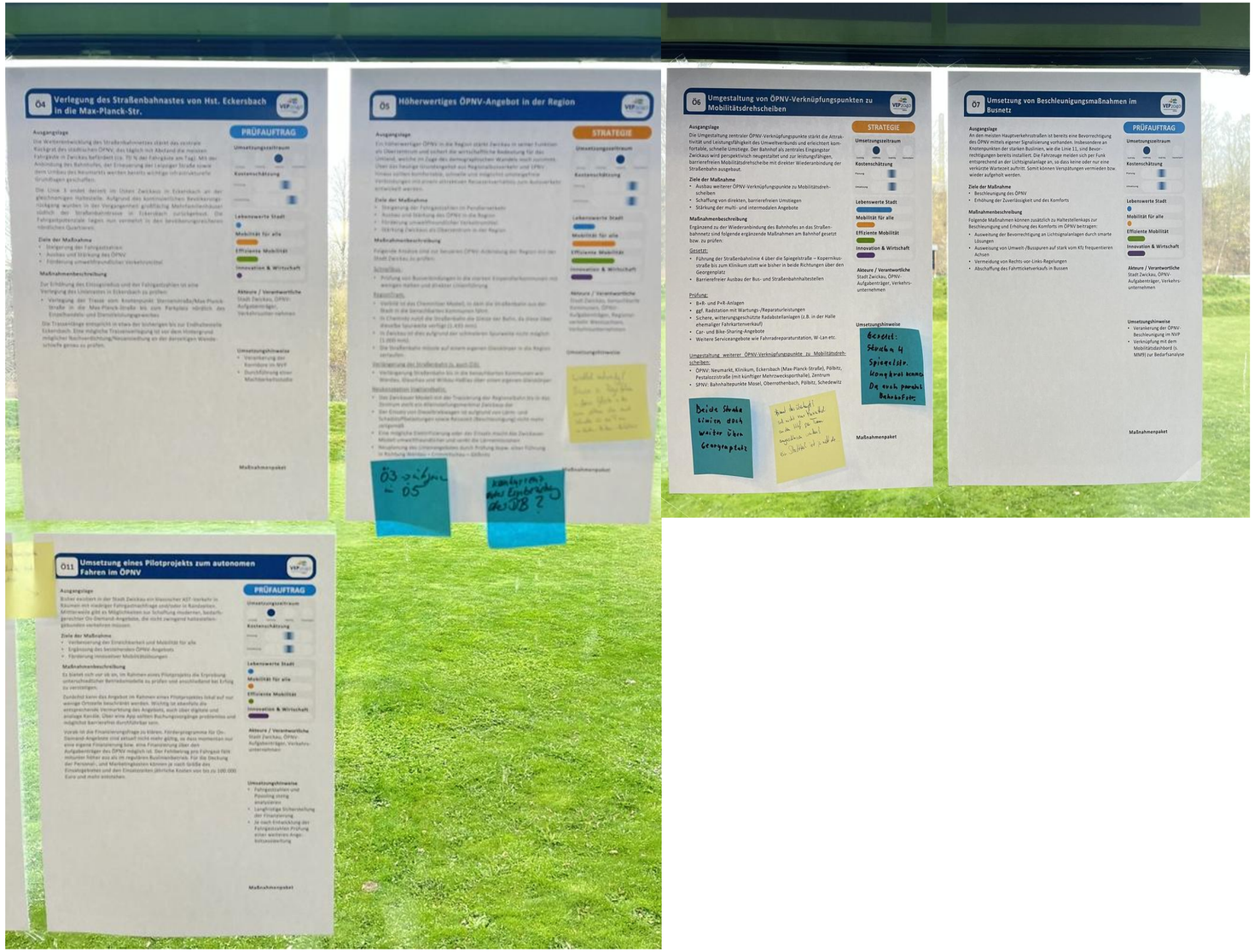
Bürgerinnen & Bürger

Ganzheitliche Betrachtung des Handlungsfeldes

- Ö5: Wirklich notwendig? Busse und Züge fahren in diesem Gebiet. Selten, aber auch schneller als eine Tram –> Kosten – Nutzen – Verhältnis.
- Ö6: Stimmt das überhaupt? Soll nicht nur Marienthal an den Hauptbahnhof per Tram angeschlossen werden? Ein Stadtteil ist nicht alle.

Detaillierungsgrad

- Ö5: Ö3 hier integrieren / Konkurrenz oder Einbeziehung der DB?
- Ö6: Beide Straßenbahnlinien doch weiter über Georgenplatz. / Gesetzt: Straßenbahn 4 Spiegelstraße konkret nennen. Da auch parallel Bahnhofstraße.



Ergebnisse Kfz-Verkehr

Handlungsfeld	Kfz-Verkehr

ID	Titel	Typ
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	PRÜFAUFTRAG
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	PRÜFAUFTRAG
K3	Umsetzung der Mitteltrasse	PRÜFAUFTRAG
K4	Umsetzung der Nordtangente	PRÜFAUFTRAG
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	PRÜFAUFTRAG
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	PRÜFAUFTRAG
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	PRÜFAUFTRAG
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	STRATEGIE
K9	Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums	PRÜFAUFTRAG
K10	Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot	STRATEGIE
K11	Ausbau von Car-Sharing Angeboten	STRATEGIE
K12	Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen	STRATEGIE

Kfz-Verkehr

Fachakteure

Ganzheitliche Betrachtung des Handlungsfeldes

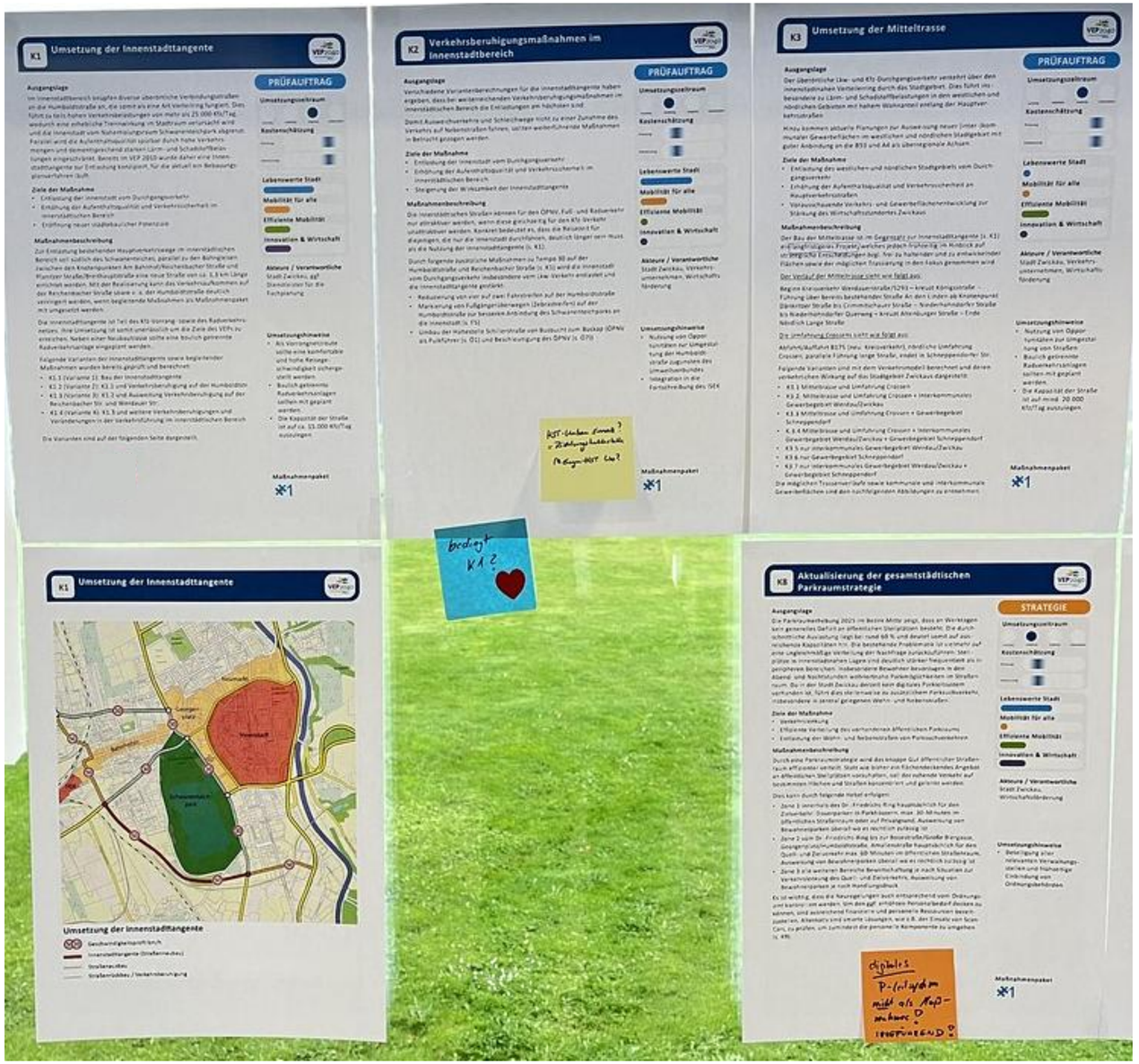
- K2: Ganzheitliche Betrachtung sinnvoll = Richtungshaltestelle -> Wo ist die Gegenhaltstelle?

Detaillierungsgrad

- K2: bedingt K1 (Herz als Zustimmung).

Klarheit

- Digitales Parkleitsystem nicht als Maßnahme, da irreführend.



Kfz-Verkehr

Bürgerinnen & Bürger

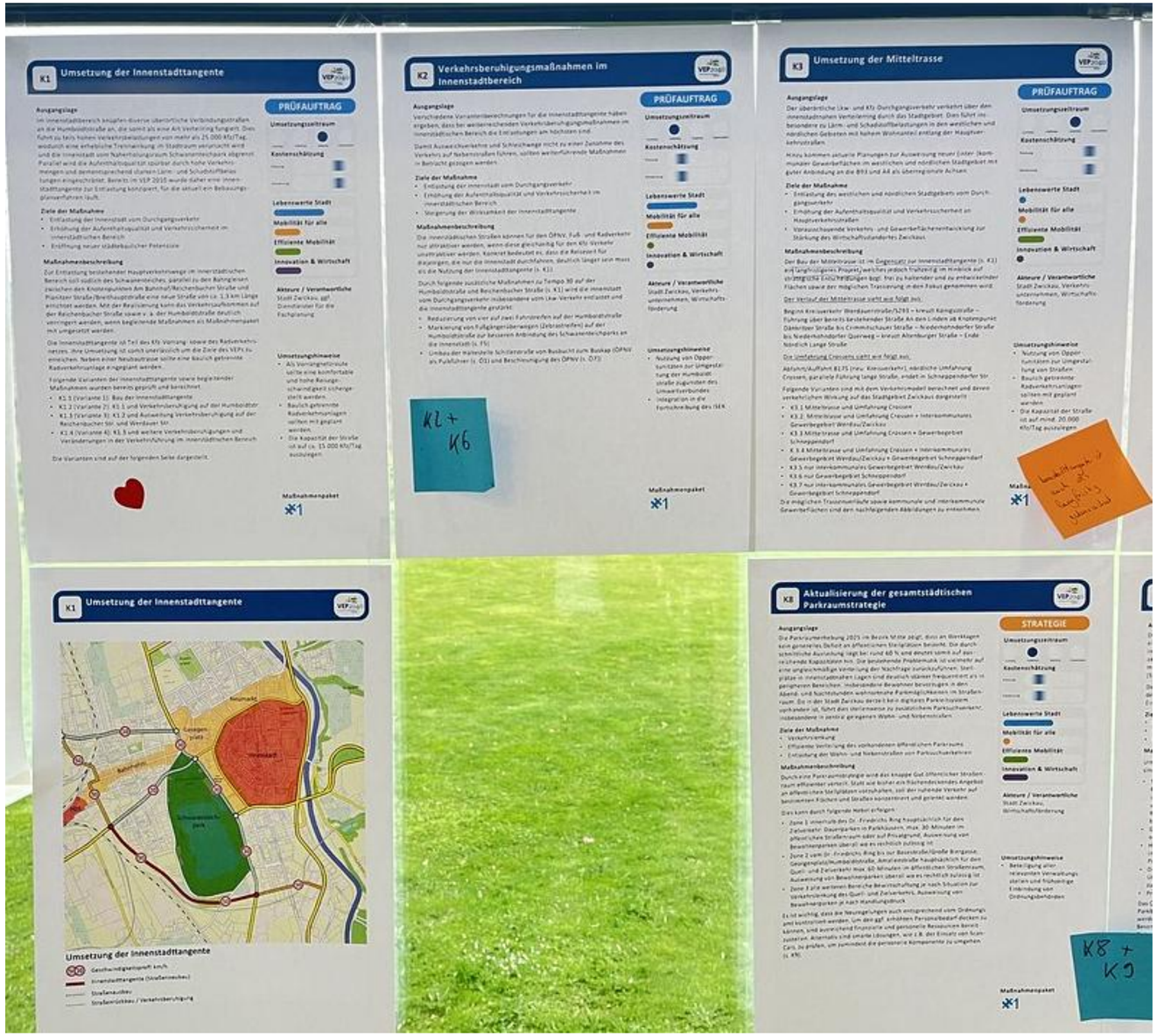
: K1(1)

Detaillierungsgrad

- K2 + K6: Zusammenfassen.
- K8 + K9: Zusammenfassen.

Klarheit

- K3: Innenstadttangente ist auch als langfristig gekennzeichnet.



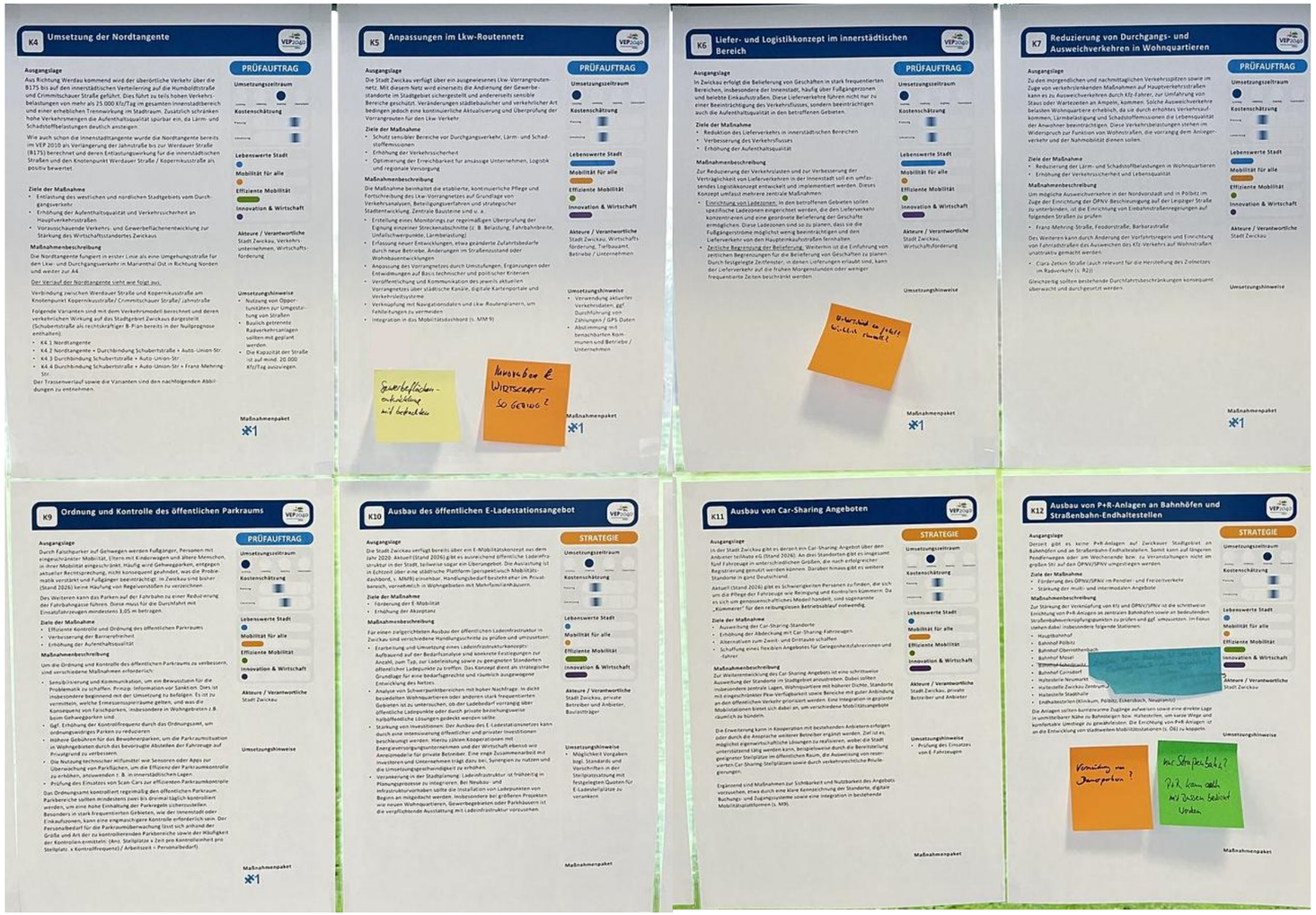
Kfz-Verkehr

Fachakteure

Ganzheitliche Betrachtung des Handlungsfeldes
- Gewerbeflächenentwicklung mit betrachten.

Ambitionsniveau
- Nur Straßenbahn? P&R kann auch mit Bussen bedient werden.

Klarheit
- K5: Innovation & Wirtschaft so gering?
- K6: Unterschied zu jetzt? Wirklich sinnvoll?
- K12: Vermeidung von Dauerparkern?



Kfz-Verkehr

Bürgerinnen & Bürger

: K4 (1)

Detaillierungsgrad

- K7:Warum sind konkrete Straßen aufgeführt? Klingt so, als gäbe es nur an dieser Stelle diese Problematik. Es sollte entweder detaillierter aufgeführt werden, oder als klares Beispiel gekennzeichnet werden.
- K8 + K9: Zusammenfassen.
- K12: Warum P&R für Z- Neumarkt oder Z-Zentrum? Verkehr soll aus der Stadt.

Klarheit

- K5: Zwingende Einbindung des Unternehmens und deren strategische Ausrichtung.
- K12: P&R-Angebote sollten vornehmlich in Radbereichen angelegt werden, um die Innenstadt zu entlasten. Die Haltestellen Z-Zentrum und Z-Neumarkt bringen kaum P&R-Zuwächse/ Widerspricht Verkehrsberuhigung in der Stadt. / Haltestelle Schedewitz soll gestrichen werden, 200m entfernt ist eine Bahn.



Ergebnisse Rad-Verkehr

Handlungsfeld	Radverkehr

ID	Titel	Typ
R1	Abbau kleinteiliger Barrieren für den Radverkehr	STRATEGIE
R2	Sicherstellung der hindernisfreien Nutzung von Radwegen	STRATEGIE
R3	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten	STRATEGIE
R4	Radvorrangnetz Süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg	PRÜFAUFTRAG
R5	Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg	PRÜFAUFTRAG
R6	Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstr. / Talstr.	STRATEGIE
R7	Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg	PRÜFAUFTRAG
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	PRÜFAUFTRAG
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	PRÜFAUFTRAG
R10	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	STRATEGIE
R11	Herstellung von Radverkehrshauptrouten	STRATEGIE
R12	Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz	PRÜFAUFTRAG
R13	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen	STRATEGIE
R14	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen	STRATEGIE
R15	Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen	PRÜFAUFTRAG

Radverkehr

Fachakteure

: R10 (1)

Ganzheitliche Betrachtung:

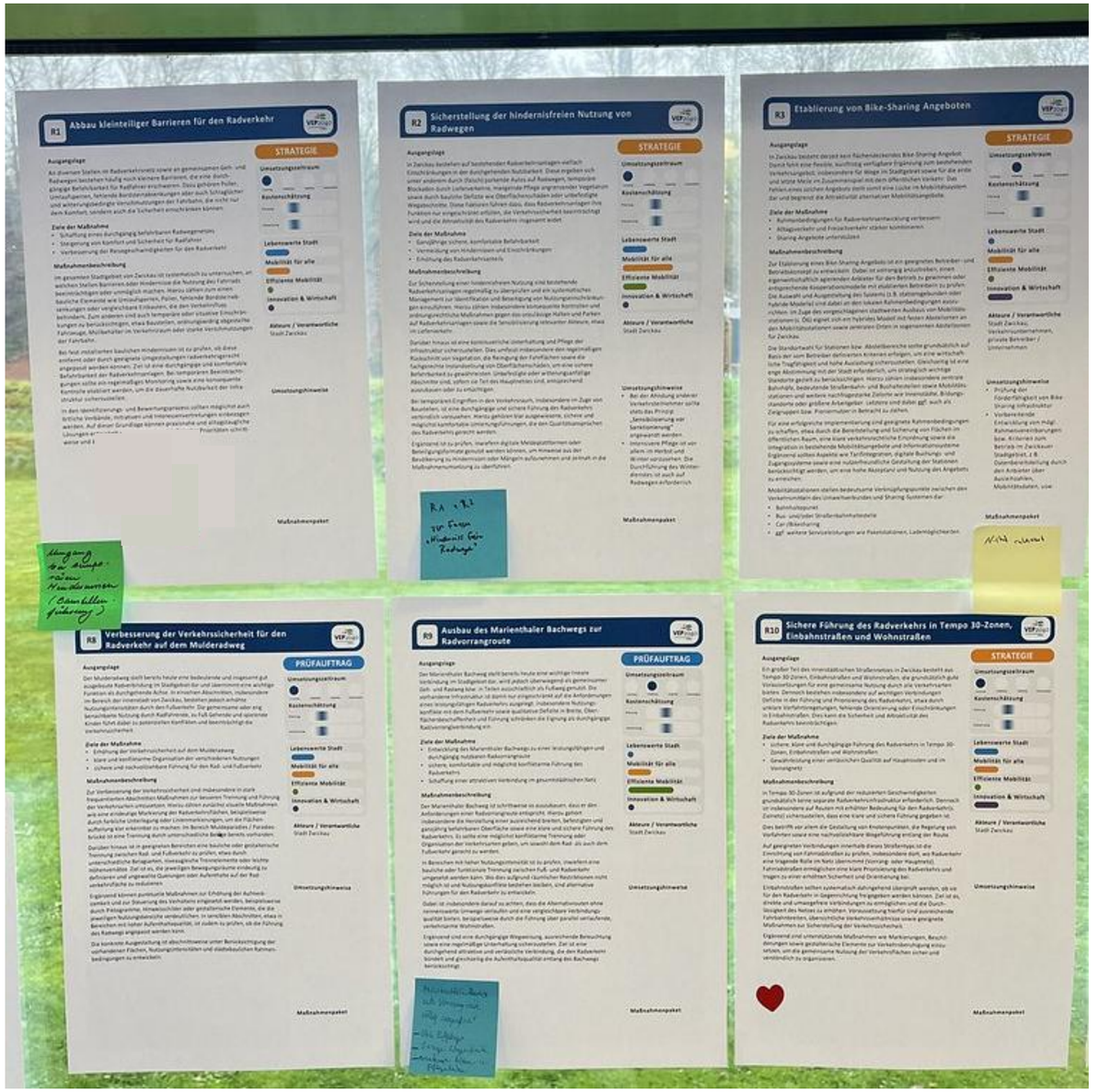
- R3: Nicht relevant.

Detaillierungsgrad

- R1+R2 = Zusammenfassen unter „Hindernis freier Radweg“.
- R3: kein Vorrang.

Ambitionsniveau

- Umgang bei temporären Hindernissen (Baustellenführung).



Radverkehr

Bürgerinnen & Bürger

: R1 (4)

Ganzheitliche Betrachtung des Handlungsfeldes

- Eine Radvorrangroute auf dem Bachweg ist zu hinterfragen (da dies ein gemeinsamer Fuß – und Radweg ist).

Detaillierungsgrad

- R1 + R2: Zusammenfassen.
- R3: kein Vorrang.

Klarheit

- R3: Regulierung durch Privatwirtschaft.
- R8: Verbreitung wie erforderlich! Dann dauert die Umsetzung länger und die Kosten steigen (siehe R9).
- R9: Fuß- & Radweg sichtbar trennen. Vorfahrt für Radverkehr (Robert Blum-, Luther- und Brunnenstraße).



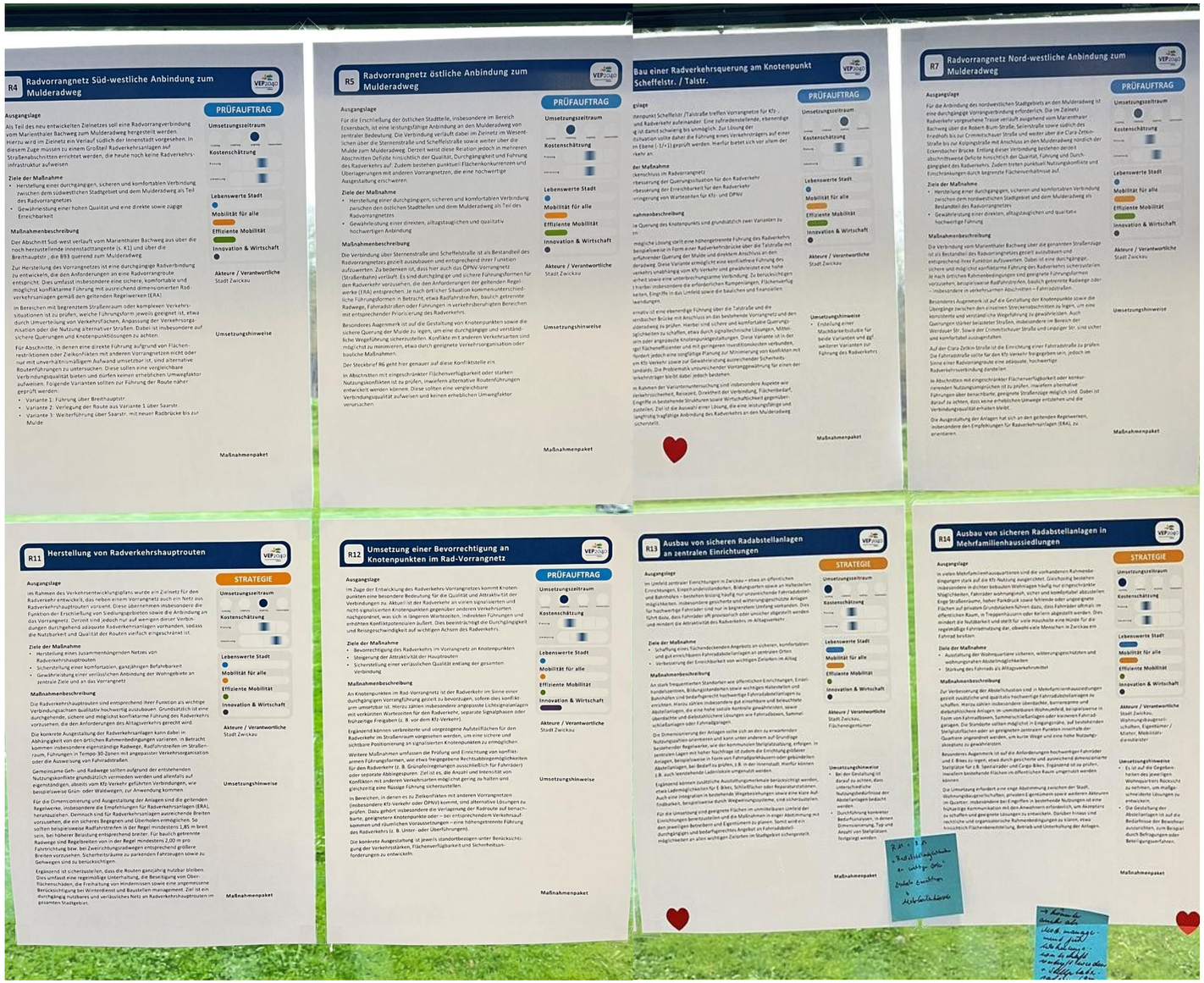
Radverkehr

Fachakteure

: R6 (1), R13 (1), R14 (1)

Detaillierungsgrad

- R13 + R14: „Radabstellmöglichkeiten an wichtigen Orten“ z.B. zentrale Einrichtungen oder Mehrfamilienhäuser.
- R14: Könnte als Mobilitätsmanagement für Wohnungswirtschaft verbrieft werden und Anpassung der Stellplatzsatzung (bei Neubau).



Radverkehr

Bürgerinnen & Bürger

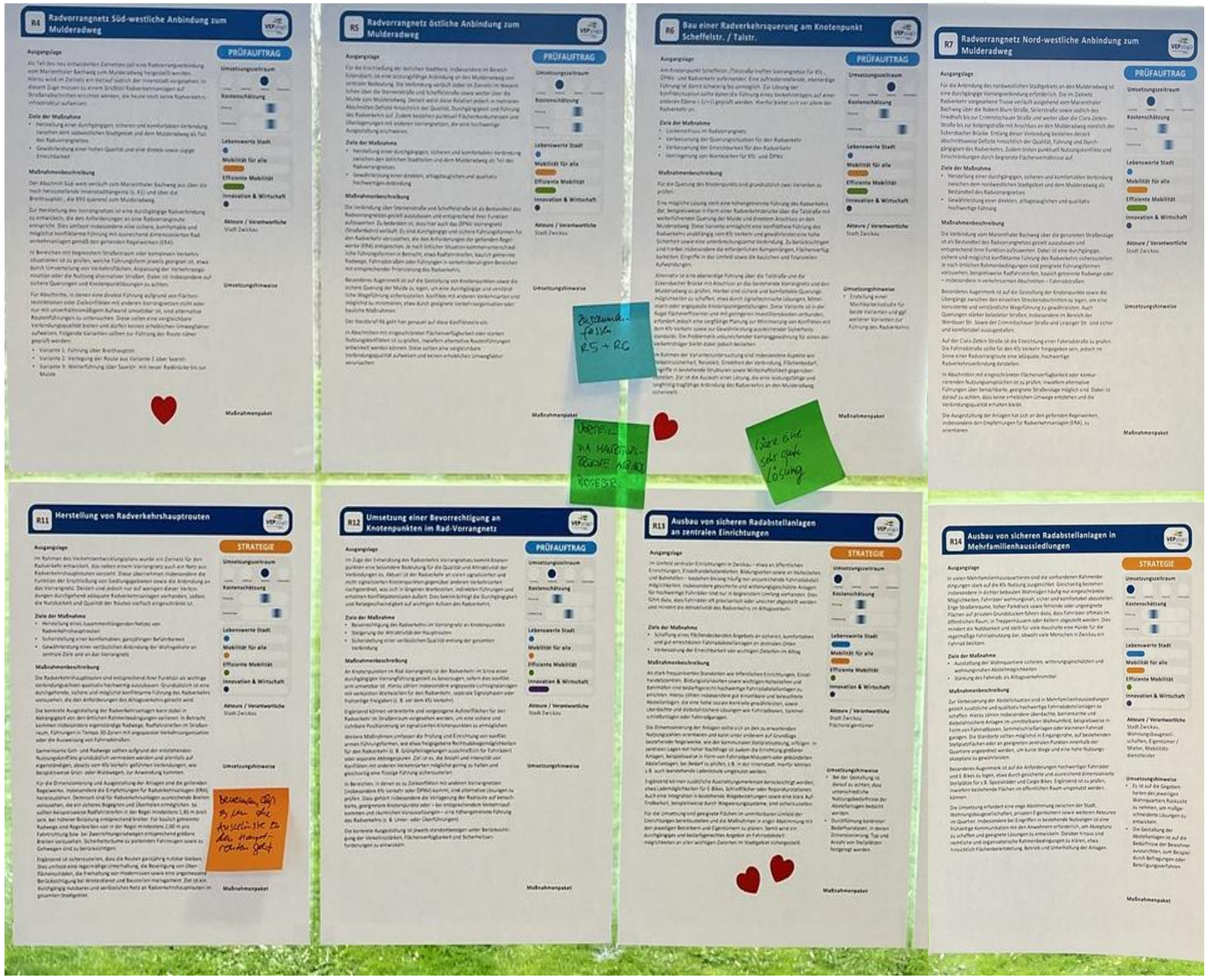
: R4 (1), R6(1), R13 (2)

Detaillierungsgrad

- R5 + R6 Zusammenfassen.

Ambitionsniveau

- R5: Vorteil entsteht via Bierbrücke Anbindung Bosestraße.
- R6: Wäre eine sehr gute Lösung.



Ergebnisse Mobilitätsmanagement

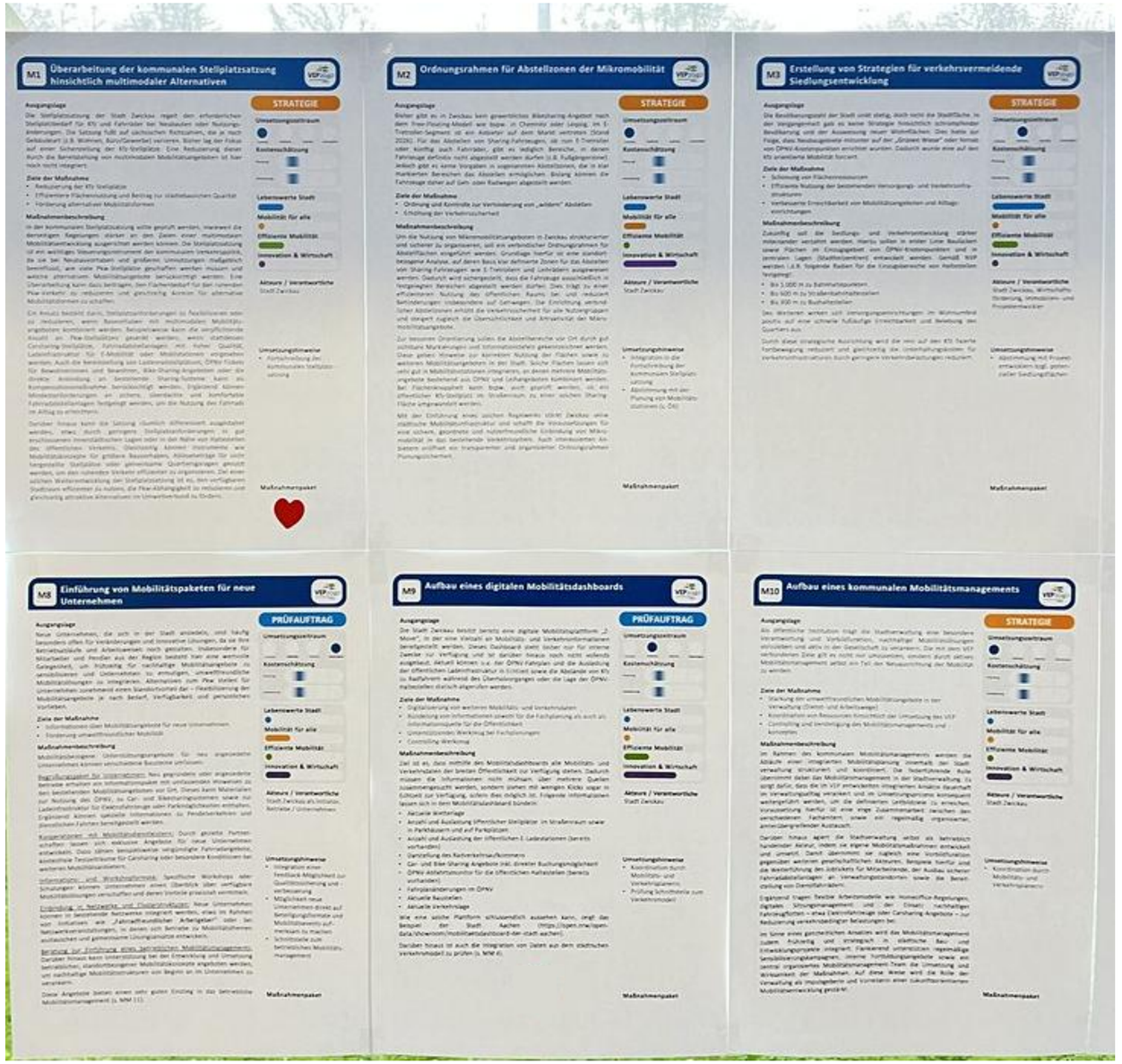
Handlungsfeld	Mobilitätsmanagement

ID	Titel	Typ
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	STRATEGIE
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	STRATEGIE
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	STRATEGIE
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells	PRÜFAUFTRAG
M5	Kommunikation der VEP-Umsetzung	STRATEGIE
M6	Durchführung von Mobilitätsevents und Beteiligungsformaten	STRATEGIE
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau	PRÜFAUFTRAG
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen	PRÜFAUFTRAG
M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	PRÜFAUFTRAG
M10	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	STRATEGIE
M11	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	STRATEGIE
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	STRATEGIE

Mobilitätsmanagement

Fachakteure

: M1 (1)



Mobilitätsmanagement

Bürgerinnen & Bürger

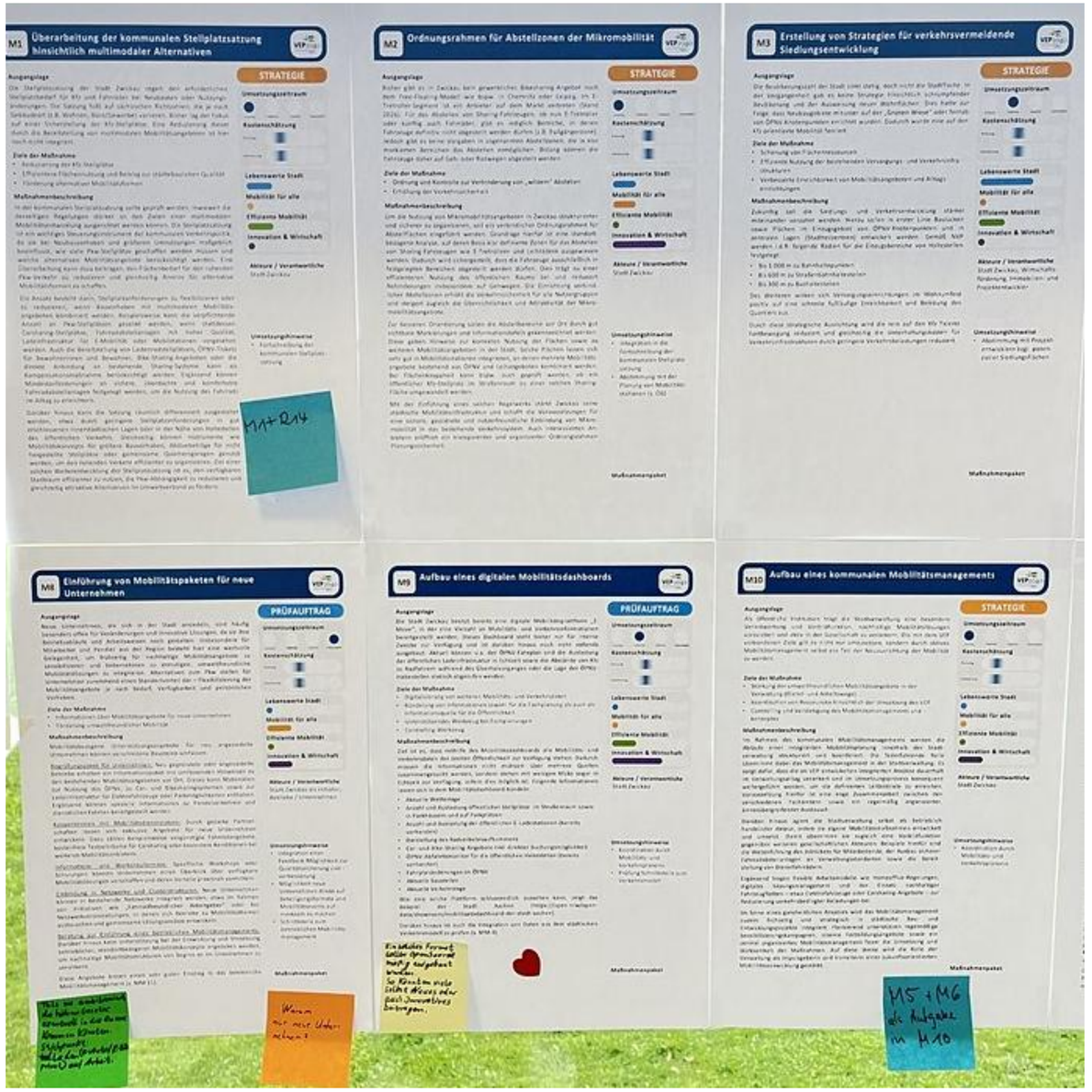
❤ : M9

Detaillierungsgrad
- M1 + R 14: Zusammenfassen.
- M10: M5+ M6 als Aufgabe in M10 aufnehmen.

Ambitionsniveau
- M8: Teils zu ambitioniert, da höhere Gesetze dies verhindern könnten. Stichpunkt Laden von E-Fahrzeugen bei der Arbeitsstelle.

Klarheit
- M8: Warum nur neue Unternehmen?

Ganzheitliche Betrachtung des Handlungsfeldes
- M9: Ein solches Format sollte mit OpenSource aufgebaut werden. So kann Neues und Innovatives beigetragen werden.



Mobilitätsmanagement

Fachakteure

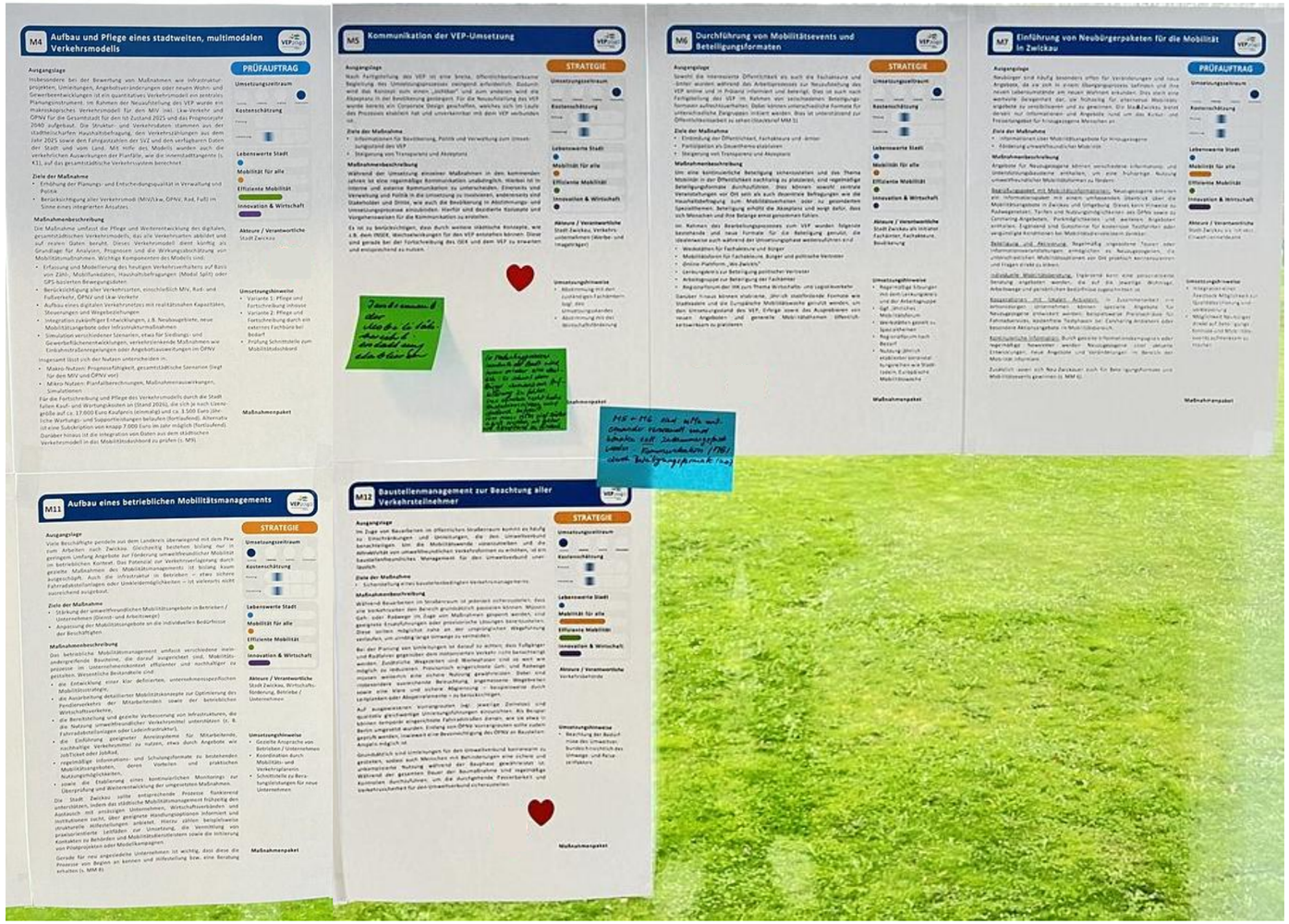
: M5 (1), M12 (1)

Detaillierungsgrad

- M1 + M5 : sind miteinander verwandt und könnten eventuell zusammengeführt werden. Kommunikation (M5) durch Beteiligungsformate (u.a.).

Ambitionsniveau

- M1: Instrument der Mobilitätsberichterstattung etablieren. / In Marketingprozessen innerhalb der Stadt wird immer wieder eins deutlich: Es scheint dem Bürger an Aufklärung zu fehlen. Das recht hohe Frustrationsniveau wird dadurch befeuert. Hier muss viel stärker agiert werden, als bisher um Akzeptanz zu fördern.



Mobilitätsmanagement

Bürgerinnen & Bürger

: M4 (1), M6 (2), M12 (1)

Ambitionsniveau

- M11: Zu ambitioniert. Betriebe haben keine Zeit für Energie-, Effizienz-, und Umweltmanagement.

Klarheit

- M7: Karten für Veranstaltungen sollen ÖPNV-Ticket beinhalten. / Warum nur für Neubürger?

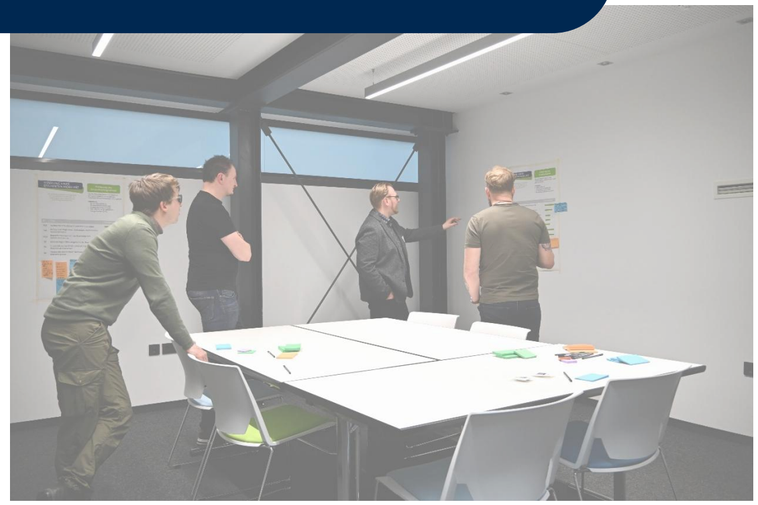






TOP 2 | Arbeitsphase Teil 2: Maßnahmensteckbriefe





Arbeitsphase Teil 2: Maßnahmensteckbriefe

Es wurden je drei Pakete mit ihren Maßnahmen zu jedem der vier Leitziele auf Plakaten dargestellt und in der Veranstaltungslocation verteilt. Die Teilnehmenden teilten sich eigenständig in kleine Gruppen (Bürgerinnen & Bürger) ein oder blieben in einer Gruppe (Fachakteure), um diese gemeinsam zu diskutieren.

Die Teilnehmenden wurden darum gebeten, diese bezüglich der Faktoren „Zielerreichung“, „Messbarkeit“ und „Sichtbarkeit“ zu diskutieren und Ihre Ergebnisse zu notieren.



Maßnahmen(-pakete) zur Erreichung des Leitbildes

Teil 2: Maßnahmenpakete zu den Zielen

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Aufgabenstellung

- **Zielerreichung:**
  Kann das Ziel mit den benannten Maßnahmen erreicht werden? Welche Anpassungen werden empfohlen?

- **Messbarkeit:**
  Werden die Zielindikatoren durch die benannten Maßnahmen positiv beeinflusst? Welche Anpassungen werden empfohlen?

- **Sichtbarkeit:**
  Welche Maßnahmen bieten sich für eine kurzfristige Umsetzung an und warum?

Vorgehen

- **Bitte verteilen Sie sich gleichmäßig auf unsere vier Gruppen**
  - 2x großer Raum
  - 1x kleiner Raum
  - 1x Foyer

- Diskutieren Sie ihre Einschätzungen und notieren Sie die Ergebnisse.

- Wechsel nach ca. 12 Minuten im Uhrzeigersinn.

Maßnahmenpakete: Attraktive und lebenswerte Stadt

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert – dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld wesentlich bei.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Straßen soll spürbar erhöht werden – durch ansprechende Gestaltung und eine gute Orientierung.

Indikatoren
- Km verkehrsberuhigte Bereiche
- Kriminalitätsstatistik
- Statistik Mängelmelder
- Anzahl (Stadt-)Bäume
- Anzahl Stadtmöbel
- Befragung zu Sicherheit / Sauberkeit

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	

ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert – dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld wesentlich bei.

Stärkung der Nahmobilität

Kurze Wege in Zwickau sollen attraktiver werden – lückenlos ausgebaute Gehwege und Radwege stärken die Nahmobilität in den Stadtteilen und der Innenstadt.

Indikatoren
- Modal Split
- Fahrradbesitz / Pkw-Besitz
- Qualitätsprüfung Gehwege
- Qualitätsprüfung Radwege

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R1	Abbau kleinteiliger Barrieren für den Radverkehr	
R2	Sicherstellung der hindernisfreien Nutzung von Radwegen	
R10	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	
R13	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen	
R14	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen	

ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

Zwickau bleibt attraktiv und lebenswert – dazu trägt ein sicheres und angenehmes öffentliches Umfeld wesentlich bei.

Reduzierung von Verkehrsbelastungen

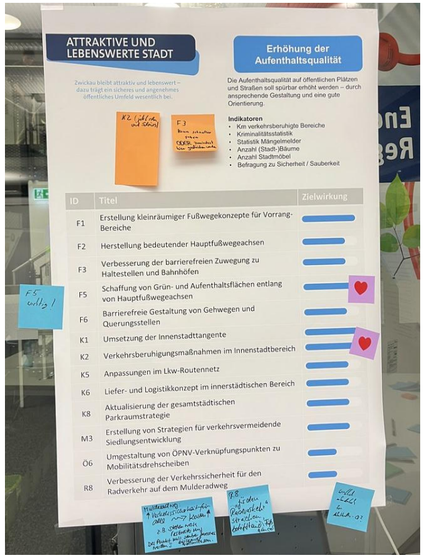
Verkehrsbelastungen wie Lärm und Schadstoffe sollen reduziert werden – eine bessere Verkehrslenkung, technologischer Fortschritt und Entlastungen von Wohn- und Geschäftsbereichen tragen dazu wesentlich bei.

Indikatoren
- Verkehrszählungen / DTV
- Lärm & Schadstoffmessungen
- Auslastung Parkraum

ID	Titel	Zielwirkung
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö9	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	

Ergebnisse
Attraktive und lebenswerte Stadt

Bürgerinnen und Bürger

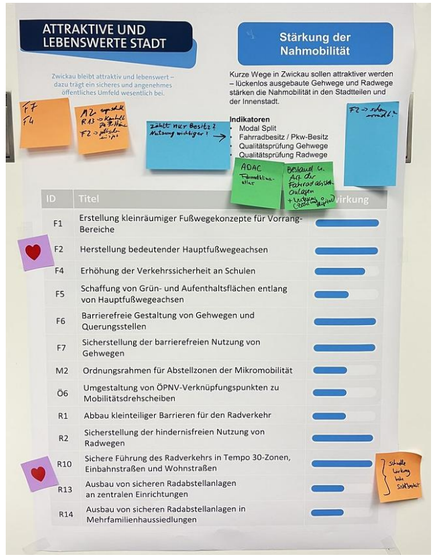


Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Zielerreichung: F5 (Wichtig), R8 (Mehr Verkehrssicherheit für alle bedeutet steigernde Kosten z.B. stellenweise Verbreiterung. Der Punkt muss „sauber geredet“ werden, es kann nicht alles umgesetzt werden./ „für den Radverkehr“ streichen, betrifft auch Fußgänger. / wirklich erforderlich für Aufenthaltsqualität).

Sichtbarkeit: K2 (Gibt schon viel Schönes), F3 (kann schneller gehen oder zumindest hier gestrichen werden).

❤ : F5, K2

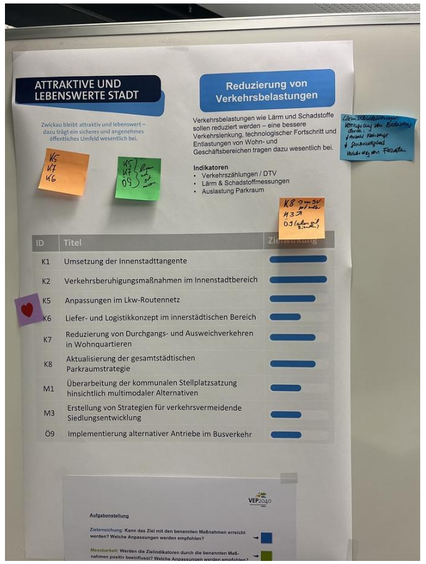


Stärkung der Nahmobilität

Zielerreichung: F2 (Schon erreicht?), ohne Zuordnung: Zählt nur Besitz? Nutzung wichtiger?

Sichtbarkeit: F7, F4, M2. R10 & R13 (Schnelle Wirkung, hohe Sichtbarkeit), M2 (Super schnell), R13, F2 (Gibt es schon).

❤ : F2, R10 + R13



Reduzierung von Verkehrsbelastungen

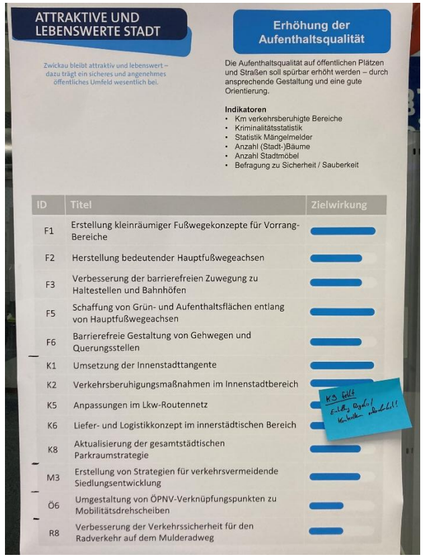
Zielerreichung: (Lärmschutzkonzept: Verringerung von Belastung durch sinkende Anzahl von Fahrzeugen und Geschwindigkeit, Verkehr weg von Fassaden).

Messbarkeit: K5 + K7 + Ö9 (Gut messbar).

Sichtbarkeit: K5, K7, K6, K8 (Von SV gut machbar), M3, Ö9 (Schon viel).

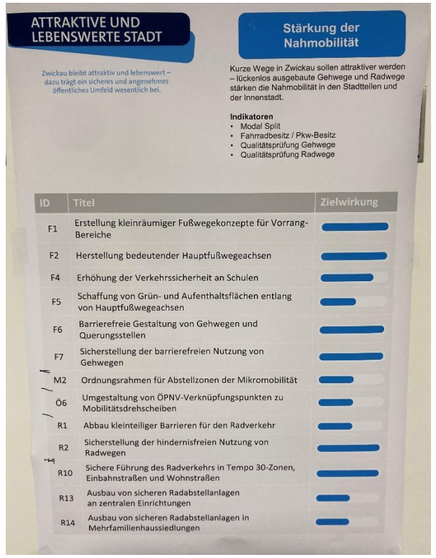
Ergebnisse
Attraktive und lebenswerte Stadt

Fachakteure

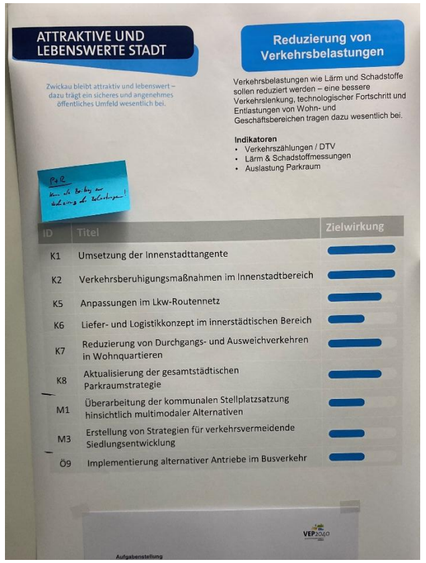


Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Zielerreichung: K9 (Fehlt. Einhaltung Regeln, Kontrollen erforderlich).



Stärkung der Nahmobilität



Reduzierung von Verkehrsbelastungen

Zielerreichung: ohne Zuordnung: Kann als Beitrag zur Reduzierung der Belastungen hinzugefügt werden.

Maßnahmenpakete: Mobilität für alle

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

MOBILITÄT FÜR ALLE

Die Mobilität in Zwickau trägt zur gesellschaftlichen Teilhabe bei. Sie ist sicher, barrierefrei und bezahlbar.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit werden durch gut geführte Verkehrswege und konfliktarme Knotenpunkte gestärkt.

Indikatoren
- Anzahl Schwerer Unfälle
- Anz. gesicherter Querungsstellen
- Km verkehrsberuhigte Bereiche
- ADFC-Fahrradklimatest

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	
R2	Sicherstellung der hindernisfreien Nutzung von Radwegen	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	
R10	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	

MOBILITÄT FÜR ALLE

Die Mobilität in Zwickau trägt zur gesellschaftlichen Teilhabe bei. Sie ist sicher, barrierefrei und bezahlbar.

Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe

Alle Menschen sollen sich in Zwickau gut und sicher fortbewegen können – unabhängig von Alter, Einkommen, Wohnort oder Mobilitätseinschränkungen.

Indikatoren
- Ticketauswertung ÖPNV
- Anz. Schüler/Senioren mit ÖPNV-Ticket
- Erschließungsqualität
- Fußläufige Ererichbarkeit

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	
K11	Ausbau von Car-Sharing Angeboten	
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau	
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen	
Ö2	Ausweitung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende	
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	
Ö10	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs	
R3	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten	
R13	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen	
R14	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen	

MOBILITÄT FÜR ALLE

Die Mobilität in Zwickau trägt zur gesellschaftlichen Teilhabe bei. Sie ist sicher, barrierefrei und bezahlbar.

Ausbau der Barrierefreiheit

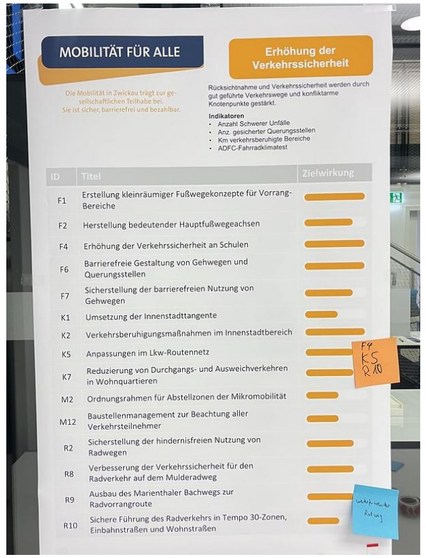
Die Wege sollen dazu möglichst kurz und direkt sein. Die Verkehrsanlagen und Mobilitätsangebote werden barrierefrei ausgebaut.

Indikatoren
- Anz. barrierefreier Haltestellen
- Bau-Km barrierefreie Gehwege
- Investitionen für Barrierefreiheit
- Fußverkehrs-Checks

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	
K9	Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums	
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	
R1	Abbau kleinteiliger Barrieren für den Radverkehr	
R2	Sicherstellung der hindernisfreien Nutzung von Radwegen	

Ergebnisse
Mobilität für alle

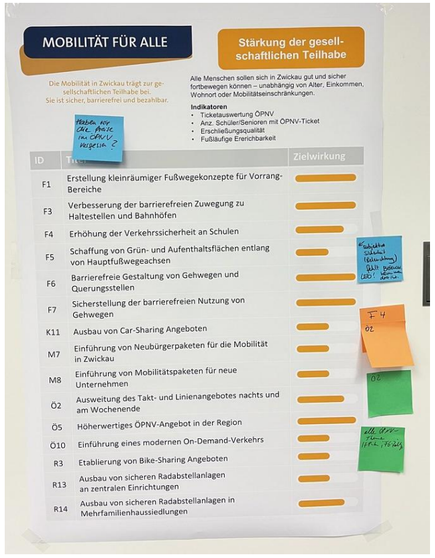
Bürgerinnen und Bürger



Erhöhung der Verkehrssicherheit:

Zielerreichung: R9 (Weiterführender Radweg).

Sichtbarkeit: F4, K5, R10.

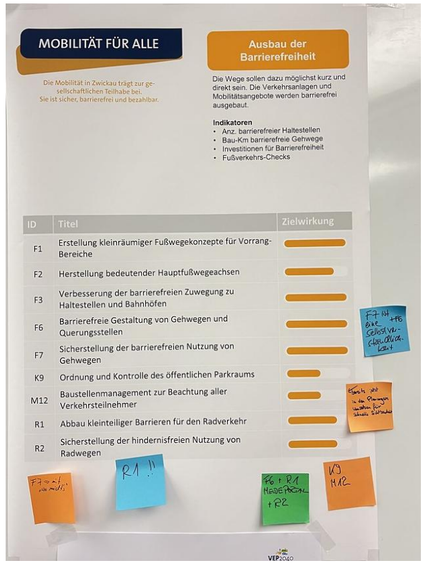


Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe

Zielerreichung: F5 (Subjektive Sicherheit (Beleuchtung) fehlt. LED.), ohne Zuordnung: Haben wir die Preise im ÖPNV vergessen?

Sichtbarkeit: F4, Ö2.

Messbarkeit: Ö2, ohne Zuordnung: Alle ÖPNV-Themen F1; F6: Zählung.



Ausbau der Barrierefreiheit

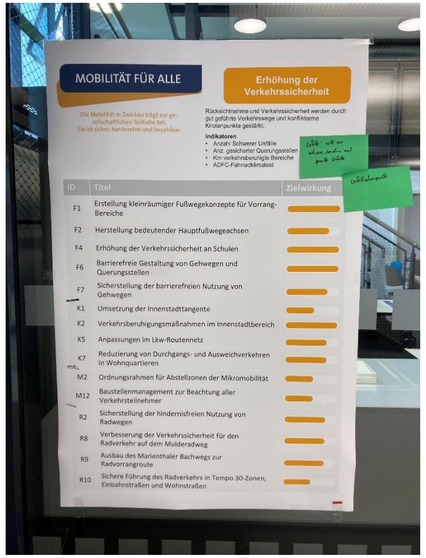
Zielerreichung: R1, F7 + F6 (Ist eine Selbstverständlichkeit).

Messbarkeit: F6+R1 (Meldepotenzial + R2).

Sichtbarkeit: F7 (Mit „Wo ZWICKt´s?“), K9, M12, M12 (Bereits jetzt in den Planungen umsetzen für schnelle Sichtbarkeit).

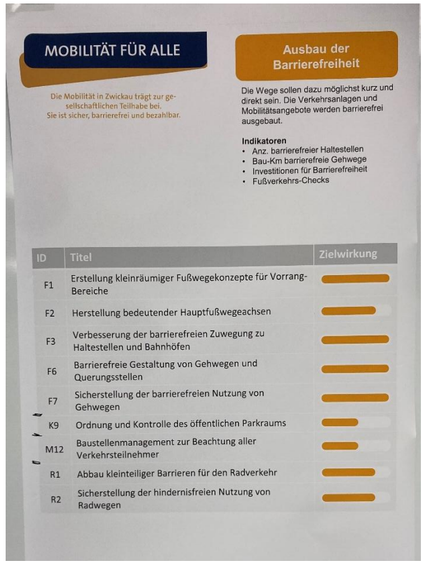
Ergebnisse
Mobilität für alle

Fachakteure

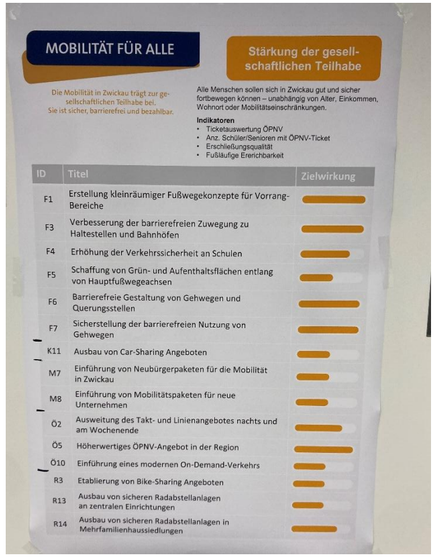


Erhöhung der Verkehrssicherheit:

Messbarkeit: ohne Zuordnung: Unfälle: nicht nur schwere beachten, generell Unfälle / Unfallschwerpunkte).



Ausbau der Barrierefreiheit



Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe

Maßnahmenpakete: Stärkung einer effizienten Mobilität

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

STÄRKUNG EINER EFFIZIENTEN MOBILITÄT

Die Mobilität in Zwickau ist so gestaltet, dass alle Ziele effizient, d.h. mit möglichst geringem Aufwand und zuverlässig erreichbar sind.

Verbesserung der Erreichbarkeit

Alle Stadtteile und wichtige Ziele im Stadtgebiet sind mit allen Verkehrsmitteln gut und zu jeder Zeit erreichbar.

Indikatoren
- Erschließungsqualität
- Länge Radwegenetz
- ADFC-Fahrradklimatest

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö3	Verlängerung der Straßenbahn über Klinikum nach Werdau	
Ö4	Verlegung des Straßenbahnastes von Hst. Eckersbach in die Max-Planck-Str.	
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	
R4	Radvorrangnetz Süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg	
R5	Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg	
R6	Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstr. / Talstr.	
R7	Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg	
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	

STÄRKUNG EINER EFFIZIENTEN MOBILITÄT

Die Mobilität in Zwickau ist so gestaltet, dass alle Ziele effizient, d.h. mit möglichst geringem Aufwand und zuverlässig erreichbar sind.

Erhöhung der Zuverlässigkeit

Die Mobilitätsinfrastruktur und alle Verkehrsmittel sind verlässlich und bringen alle sicher ans Ziel.

Indikatoren
- Funktionalität LSA
- Verspätungen im Durchschnitt
- Kundenbefragungen im ÖPNV
- Beschleunigungsmaßnahmen ÖPNV

ID	Titel	Zielwirkung
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells	
M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	
Ö2	Ausweitung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende	
Ö7	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busnetz	
Ö8	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnnetz	

STÄRKUNG EINER EFFIZIENTEN MOBILITÄT

Die Mobilität in Zwickau ist so gestaltet, dass alle Ziele effizient, d.h. mit möglichst geringem Aufwand und zuverlässig erreichbar sind.

Förderung der Umweltverträglichkeit

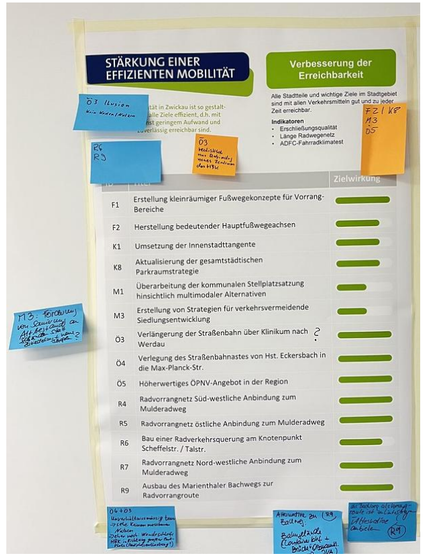
Die Mobilität wird effizient mit möglichst geringem Aufwand und mit geringstmöglichen Umweltbelastungen durchgeführt.

Indikatoren
- Modal Split Erhebung
- Straßenverkehrszählungen
- Zulassungszahlen E-Autos
- Anz. öffentlicher E-Ladesäulen
- Fahrgastzahlen ÖPNV

ID	Titel	Zielwirkung
K10	Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot	
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells	
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	

Ergebnisse
Stärkung einer effizienten Mobilität

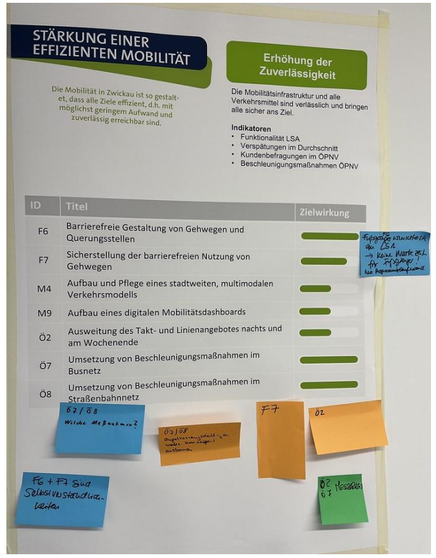
Bürgerinnen und Bürger



Verbesserung der Erreichbarkeit:

Zielerreichung: Ö3 (Illusion kein Kosten – Nutzen), R9, R6, M3 (Förderung von Sanierung des Altbestand an Gebäuden statt Zersiedlung und neue Straßen?), Ö4 + Ö3 (Unverhältnismäßig teuer, kein messbarer Nutzen sichtbar. Eher noch: Wendeschleife HBK in Richtung großer Parkplatz (Parkplatzentlastung)), R9 (Alternative zu Bachweg: Bahngelände (Containerbahnhof + Brücke über JVA / der Bachweg als Vorrangroute ist zu hinterfragen, Alternative anbieten).

Sichtbarkeit: Ö3 (Realistisch nur bei Anbindung an neues Zentrum des HBK), F2, K8, M3, Ö5.

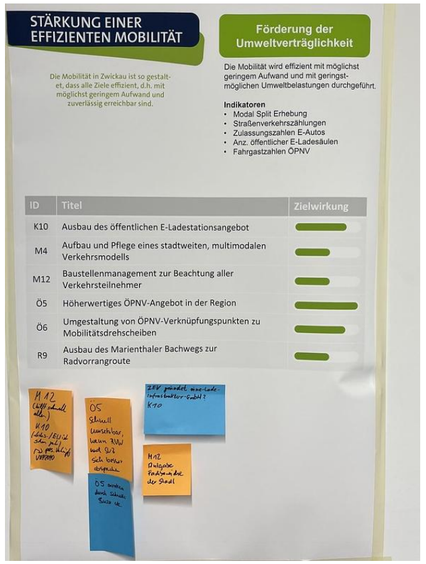


Erhöhung der Zuverlässigkeit

Zielerreichung: Ö7 + Ö8 (Welche Maßnahmen), F6 + F7 (Selbstverständlichkeiten), F6 (Fußgänger-Wunschtaste an LSA -> keine Wartezeit. Ist nur Programmieraufwand).

Sichtbarkeit: Ö7 + Ö8 (Ampelvorrangschaltungen weiter konsequent ausbauen), F7, Ö2.

Messbarkeit: Ö2 + Ö7 (Messbarkeit).



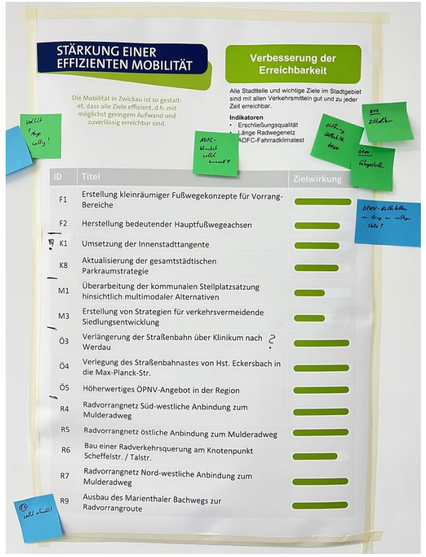
Förderung der Umweltverträglichkeit

Zielerreichung: Ö5 (Ersetzbar durch schnelle Busse etc.), K10 (ZEV gründet eine neue Ladeinfrastruktur-GmbH?).

Sichtbarkeit: M12 (Hilft schnell allen), K10 (Ladesäule / EU ist schon politisch positiv gestimmt -> VEP2040), Ö5 (Schnell umsetzbar, wenn RVW und SVZ sich besser absprechen), M12 (Aufgabe Fachbereiche der Stadt).

Ergebnisse
Stärkung einer effizienten Mobilität

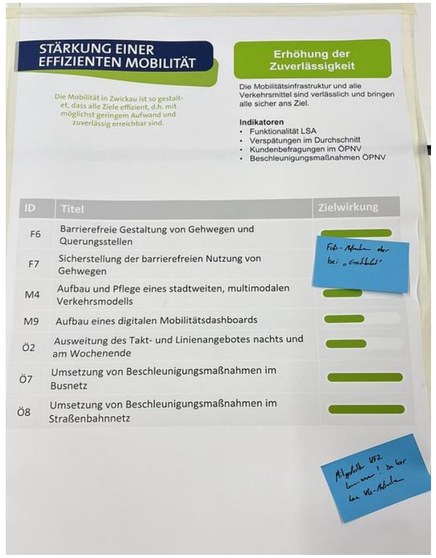
Fachakteure



Verbesserung der Erreichbarkeit:

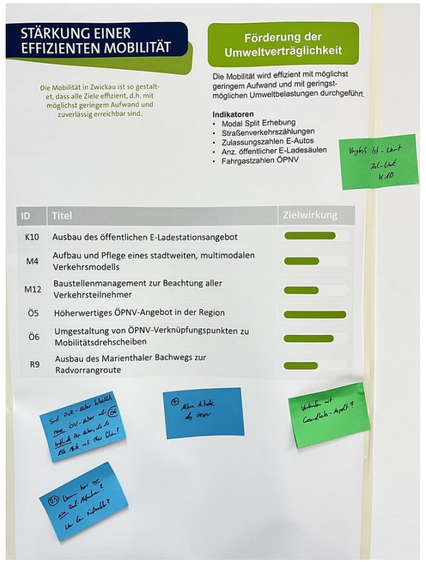
Zielerreichung: F1 (ÖPNV-Haltestellen am Ring), R5 (Wirklich erforderlich).

Messbarkeit: Ohne Zuordnung: ÖPNV Fahrgastzahl / Kfz Zählungen / Vielfalt und Menge wichtig / ADFC Klimatest wirklich erforderlich.



Erhöhung der Zuverlässigkeit

Zielerreichung: F7 (Fuß-Maßnahmen eher bei Erreichbarkeit), ohne Zuordnung: Kfz mitdenken, Maßnahmen wurden hier nicht beachtet.



Förderung der Umweltverträglichkeit

Zielerreichung: Ö6 (Sind P&R-Nutzer tatsächlich neue ÖV-Nutzer oder bestehende ÖV-Nutzer, welche die letzte Meile mit PKW fahren?), R9 (Warum hier nur eine Rad-Maßnahme? Warum kein Fußverkehr?).

Messbarkeit: K10 (Vergleich Ist – Wert und Ziel – Wert), Ohne Zuordnung: Verknüpfen mit Gesundheitsaspekt. Alternative Antriebe für ÖPNV.

Maßnahmenpakete: Innovative Mobilität für Mensch & Wirtschaft

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

INNOVATIVE MOBILITÄT FÜR MENSCH UND WIRTSCHAFT

In Zwickau sind Personen- und Wirtschaftsverkehre innovativ, digital und gut miteinander vernetzt.

Unterstützung von Innovationen

Stadt, Wirtschaft und Forschung entwickeln gemeinsam innovative Lösungen für eine Mobilität, die Menschen und Unternehmen gleichermaßen voranbringt.

Indikatoren
- Gründungen von Start-Ups mit Mobilitätsbezug
- Kooperationsverträge mit Innovations-Akteuren

ID	Titel	Zielwirkung
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	
Ö9	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	
Ö11	Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV	

INNOVATIVE MOBILITÄT FÜR MENSCH UND WIRTSCHAFT

In Zwickau sind Personen- und Wirtschaftsverkehre innovativ, digital und gut miteinander vernetzt.

Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Neben leicht verständlichen Angeboten für den Personenverkehr sind auch effiziente Lösungen für Wirtschafts- und Güterverkehre vorhanden.

Indikatoren
- Modal Split Erhebung
- Anzahl Sharing-Fahrzeuge
- Nutzungszahlen Sharing-Angebote
- Nutzungsauslastung P+R/B+R

ID	Titel	Zielwirkung
K11	Ausbau von Car-Sharing Angeboten	
K12	Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen	
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau	
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen	
M10	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	
M11	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
Ö10	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs	
R3	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten	
R15	Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen	

INNOVATIVE MOBILITÄT FÜR MENSCH UND WIRTSCHAFT

In Zwickau sind Personen- und Wirtschaftsverkehre innovativ, digital und gut miteinander vernetzt.

Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik

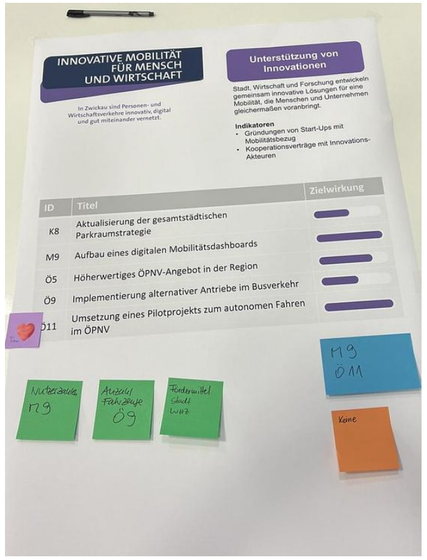
Echtzeit-Informationen und smarte Steuerung steigern Vertrauen, Zuverlässigkeit und Effizienz – im Alltag der Bürger und bei Betriebsabläufen von Unternehmen.

Indikatoren
- Anzahl digitaler Verkehrssysteme
- Straßenverkehrszählung
- Überprüfung des Verkehrsflusses

ID	Titel	Zielwirkung
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K10	Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot	
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells	
M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	
Ö7	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busnetz	
Ö8	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnnetz	
R10	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	
R12	Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz	

Ergebnisse
Innovative Mobilität für Mensch & Wirtschaft

Bürgerinnen und Bürger



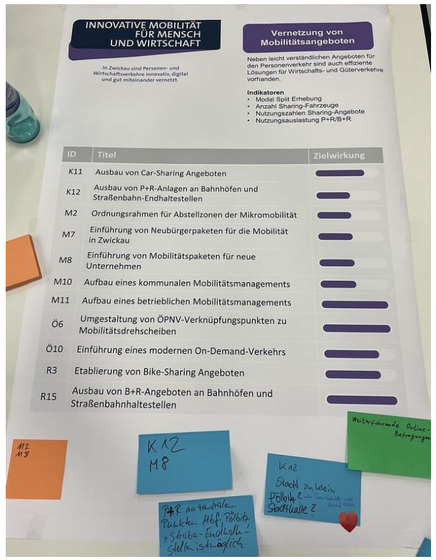
Unterstützung von Innovationen

Zielerreichung: M9, Ö11.

Messbarkeit: M9 (Nutzerzahlen), Ö9 (Anzahl Fahrzeuge, Fördermittel Stadt WHZ).

Sichtbarkeit: ohne Zuordnung: Keine.

Ö11 (Herz „Traum“).

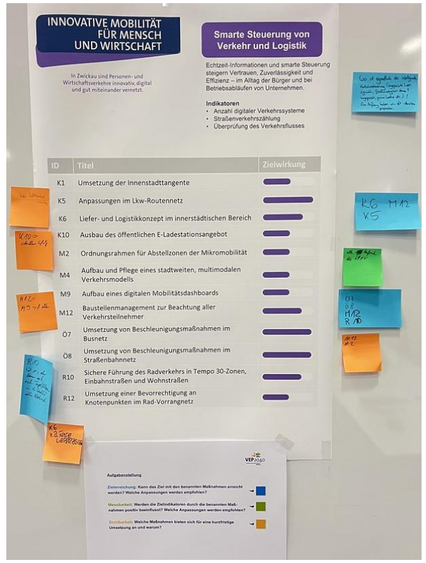


Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Zielerreichung: K12, M8, (P&R an zentralen Punkten Hbf, Pölbitz + Straßenbahn – Endhaltestelle ist möglich), K12 (Stadt ist zu klein. Tram-Haltestelle nicht Bahnhof Pölbitz u. Stadthalle („kaputtes“ Herz zur Bewertung)).

Sichtbarkeit: M12, M8.

Messbarkeit: ohne Zuordnung; Weiterführende Online-Beteiligung.



Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik

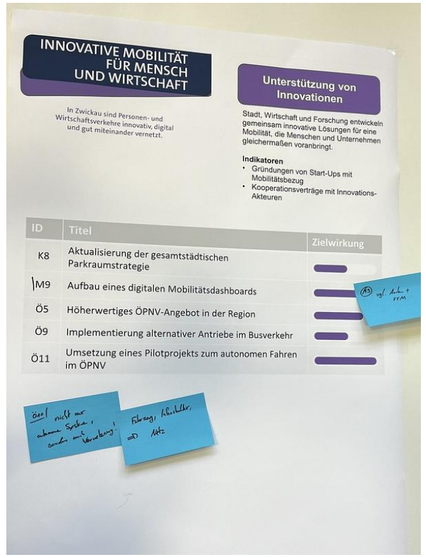
Zielerreichung: R10 (Ja, aber dann auch mehr Tempo30-Zonen), K6, M12, K5, Ö7, Ö8, M12, R10, ohne Zuordnung: Wo ist eigentlich die intelligente Verkehrssteuerung (Angepasste Lichtsignale, angepasste Geschwindigkeiten, grüne Welle etc.? Am Anfang wurde oft darüber gesprochen.

Messbarkeit: ohne Zuordnung: ohne alle Maßnahmen des ÖPNV´s.

Sichtbarkeit: K5 (Hohe Sichtbarkeit), K10 (Schneller Effekt), M12, M9, K6 (z.B. feste Lieferzeiten), M12, M2.

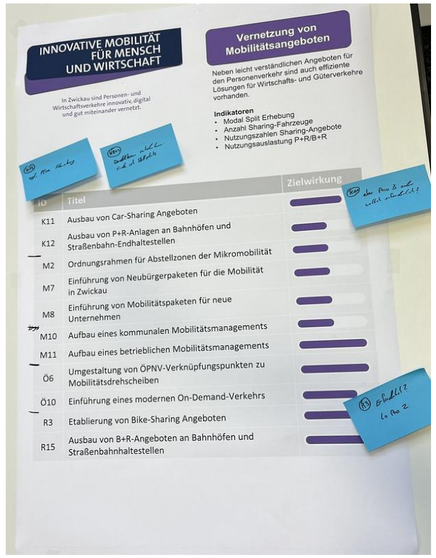
Ergebnisse
Innovative Mobilität für Mensch & Wirtschaft

Fachakteure



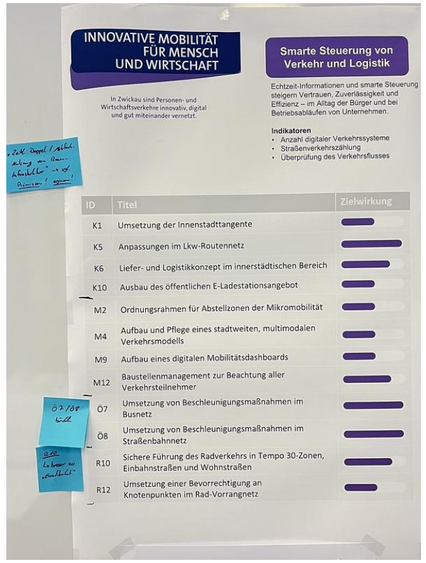
Unterstützung von Innovationen

Zielerreichung: Ö11 (Nicht nur autonome Systeme, sondern auch Vernetzung, wie Fahrzeuge, Infrastruktur, Netz), M9: (vgl. FFM).



Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Zielerreichung: K11 (Eher Prio B?), K12 (Vergleiche Pläne Flensburg / Stellplatz finden), R3 (Erforderlich? Prio 2).



Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik

Zielerreichung: Ö7 + Ö8 (Bündeln), R10 (Besser zu „Erreichbarkeit“ einordnen), ohne Zuordnung: „Zeitliche Doppel- / Mehrfachnutzung von Rauminfrastruktur“ vgl. Prämissen und ergänzen.

TOP 3 | Maßnahmen(-pakete) zur Herstellung der Zielnetze

Fertigstellung des Zielnetzes & Lösung der Konfliktstellen

Übersicht über die Maßnahmen Zur Erreichung des Leitbildes

Maßnahmen(-pakete) zur Herstellung der Zielnetze

Das Mobilitätsplanungsbüro (büro stadtVerkehr) hat einige Maßnahmenpakete an lokalen Beispielen den Gruppen vorgestellt (vgl. Folien 67-82). Gemeinsam mit der Stadt, der Verwaltung und dem Mobilitätsplanungsbüro wurden diese von den Teilnehmenden diskutiert und für gut befunden. Die Gruppen stimmten dem Vorgehen zu.

Maßnahmenpakete (Beispiele)

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Attraktive und lebenswerte Stadt

Ziel	Mess-Indikatoren
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	• Km verkehrsberuhigte Bereiche • Kriminalitätsstatistik • Statistik Mängelmelder • Anzahl (Stadt-)Bäume • Anzahl Stadtmöbel • Befragung zu Sauberkeit / Sicherheit
Stärkung der Nahmobilität	• Modal Split • Fahrradbesitz / Pkw-Besitz • Qualitätsprüfung Gehwege • Qualitätsprüfung Radwege
Reduzierung von Verkehrsbelastungen	• Verkehrszählungen / DTV • Lärm & Schadstoffmessungen • Auslastung Parkraum

Mobilität für alle

Ziel	Mess-Indikatoren
Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	• Ticketauswertung ÖPNV • Anz. Schüler mit ÖPNV-Ticket • Anz. Senioren mit ÖPNV-Ticket • Erschließungsqualität • Fußläufige Erreichbarkeit
Ausbau der Barrierefreiheit	• Anz. Barrierefreier Haltestellen • Bau-Km barrierefreie Gehwege • Investitionen/Fördermittel für Barrierefreiheit • Fußverkehrs-Checks
Erhöhung der Verkehrssicherheit	• Anzahl schwerer Unfälle • Anz. gesicherter Querungs-möglichkeiten • Km verkehrsberuhigte Bereiche • ADFC-Fahrradklimatest

Stärkung einer effizienten Mobilität

Ziel	Mess-Indikatoren
Verbesserung der Erreichbarkeit	• Erschließungsqualität • Länge Radwegenetz • ADFC-Fahrradklimatest
Erhöhung der Zuverlässigkeit	• Funktionalität LSA • Verspätungen im Durchschnitt • Kundenbefragungen im ÖPNV • Beschleunigungsmaßnahmen ÖV
Förderung der Umweltverträglichkeit	• Modal Split Erhebung • Straßenverkehrszählungen • Zulassungszahlen E-Autos • Anz. öffentl. E-Ladesäulen • Fahrgastzahlen ÖPNV

Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

Ziel	Mess-Indikatoren
Unterstützung von Innovationen	• Gründung von Start-Ups mit Mobilitätsbezug • Kooperationsverträge mit Innovations-Akteuren
Vernetzung von Mobilitätsangeboten	• Modal Split Erhebung • Anzahl Sharing-Fahrzeuge • Nutzungszahlen Sharing-Angebote • Nutzungsauslastung P+R/B+R
Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	• Anzahl digitaler Verkehrssysteme • Straßenverkehrszählungen • Überprüfung des Verkehrsflusses

z.B.:

- Liefer- und Logistikkonzept
- Anpassungen Lkw-Routennetz
- Parkraumstrategie
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Innenstadttangente
- Schaffung von Grünflächen
- Barrierefreie Gehwege
- Verkehrsberuhigung

Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität in der Innenstadt

Maßnahmenpakete

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

1

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe

4

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Unterstützung von Innovationen

- Stärkung der Nahmobilität
- Ausbau der Barrierefreiheit
- Erhöhung der Zuverlässigkeit

3

- Vernetzung von Mobilitätsangeboten

5

- Reduzierung von Verkehrsbelastungen

2

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

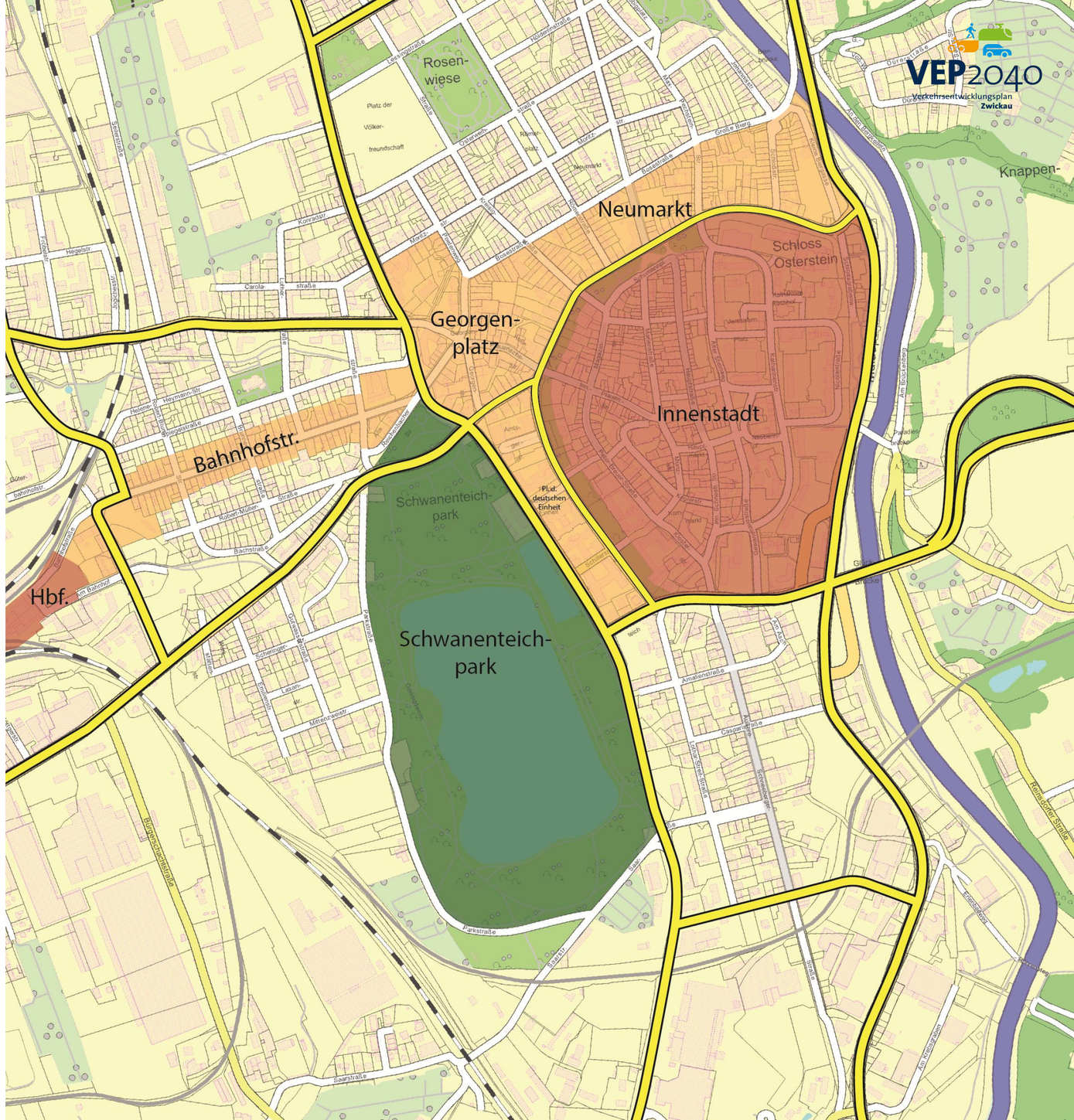
- Förderung der Umweltverträglichkeit
- Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik
- Regionale Anbindung Zwickaus
- ? ? ?
- ? ? ?

Maßnahmenpaket Beispiel 1

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Beispielbereich Innenstadt

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	

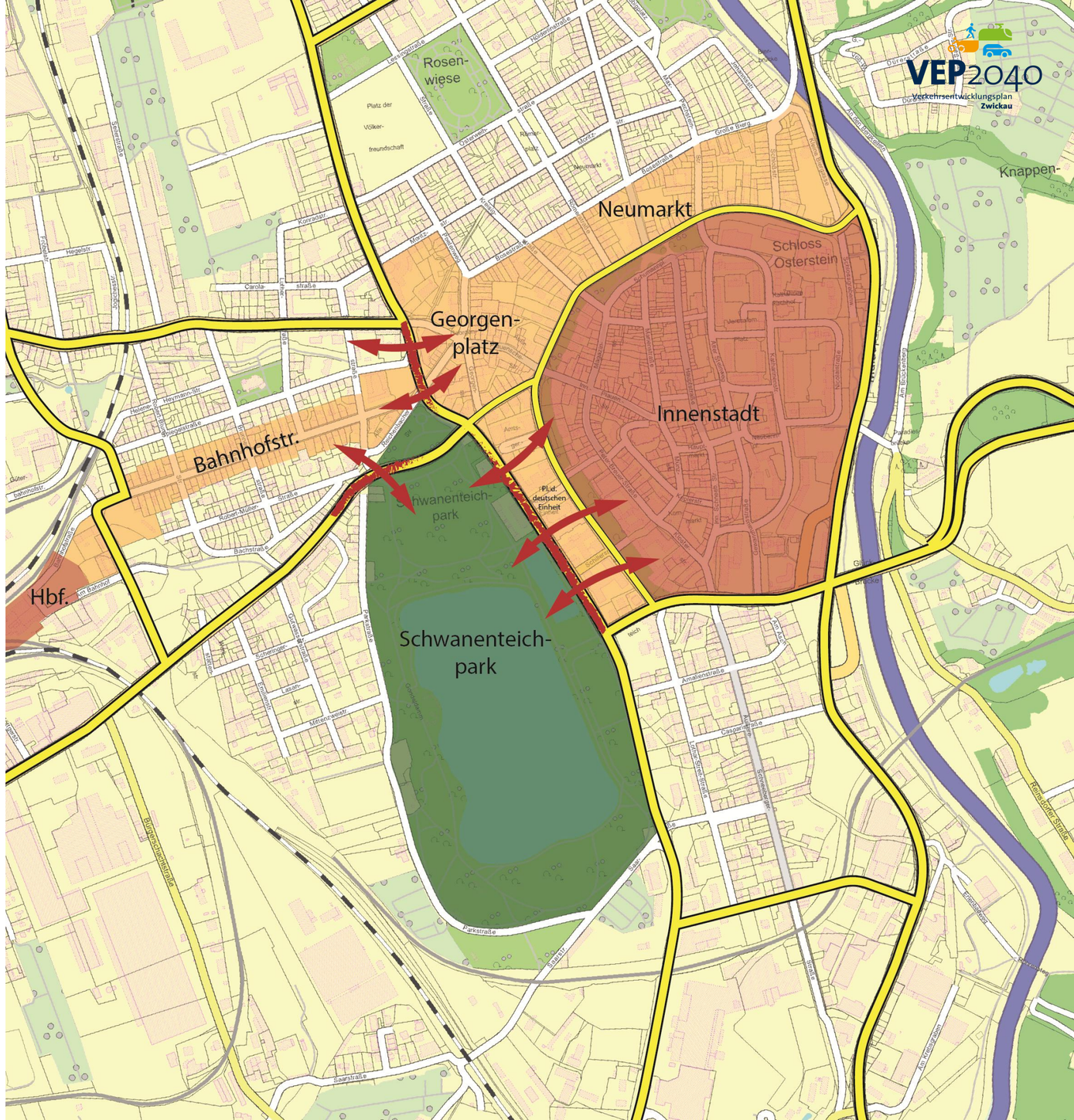


Maßnahmenpaket Beispiel 1

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Beispielbereich Innenstadt

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	

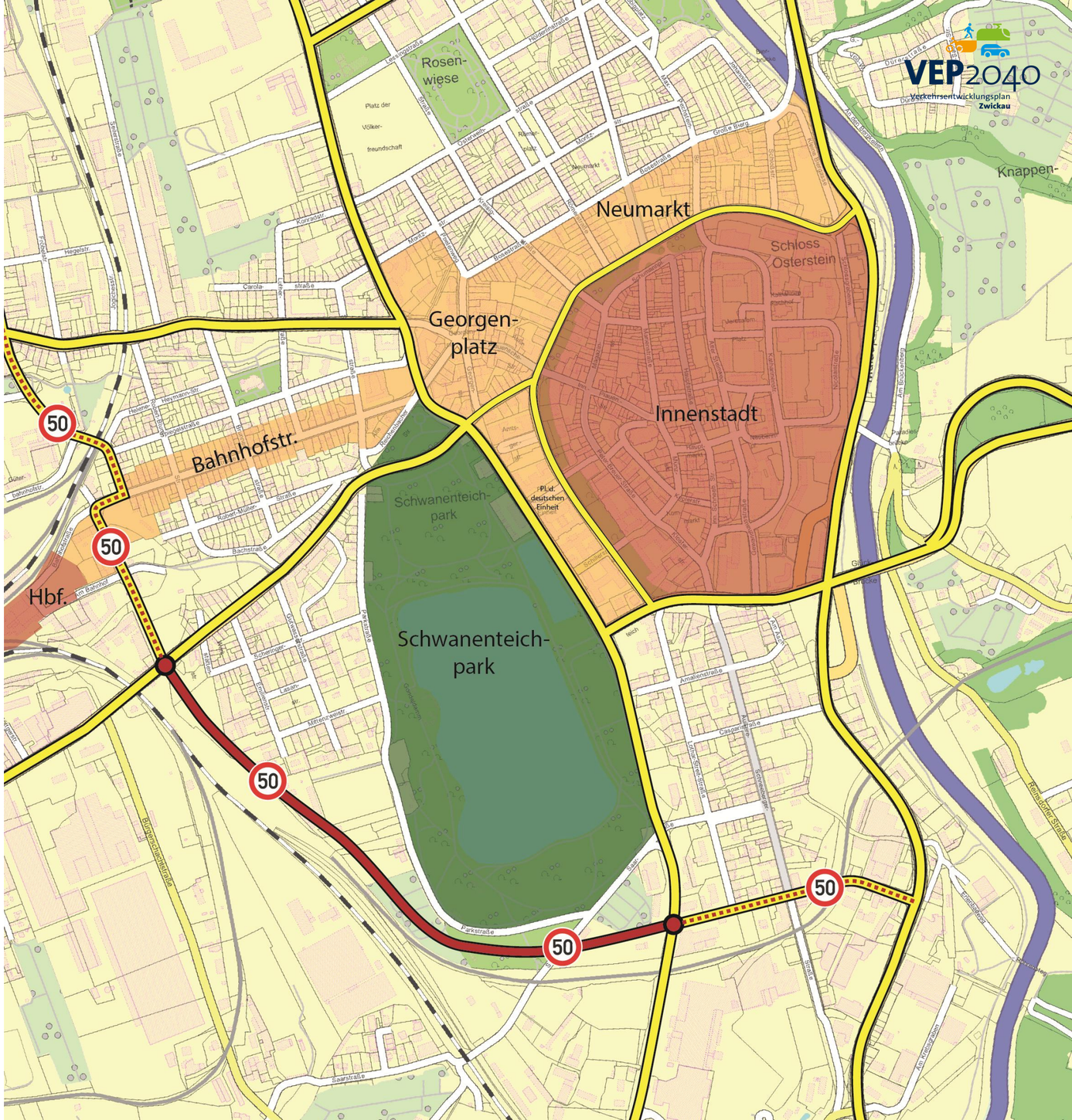


Maßnahmenpaket Beispiel 1

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Beispielbereich Innenstadt

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	



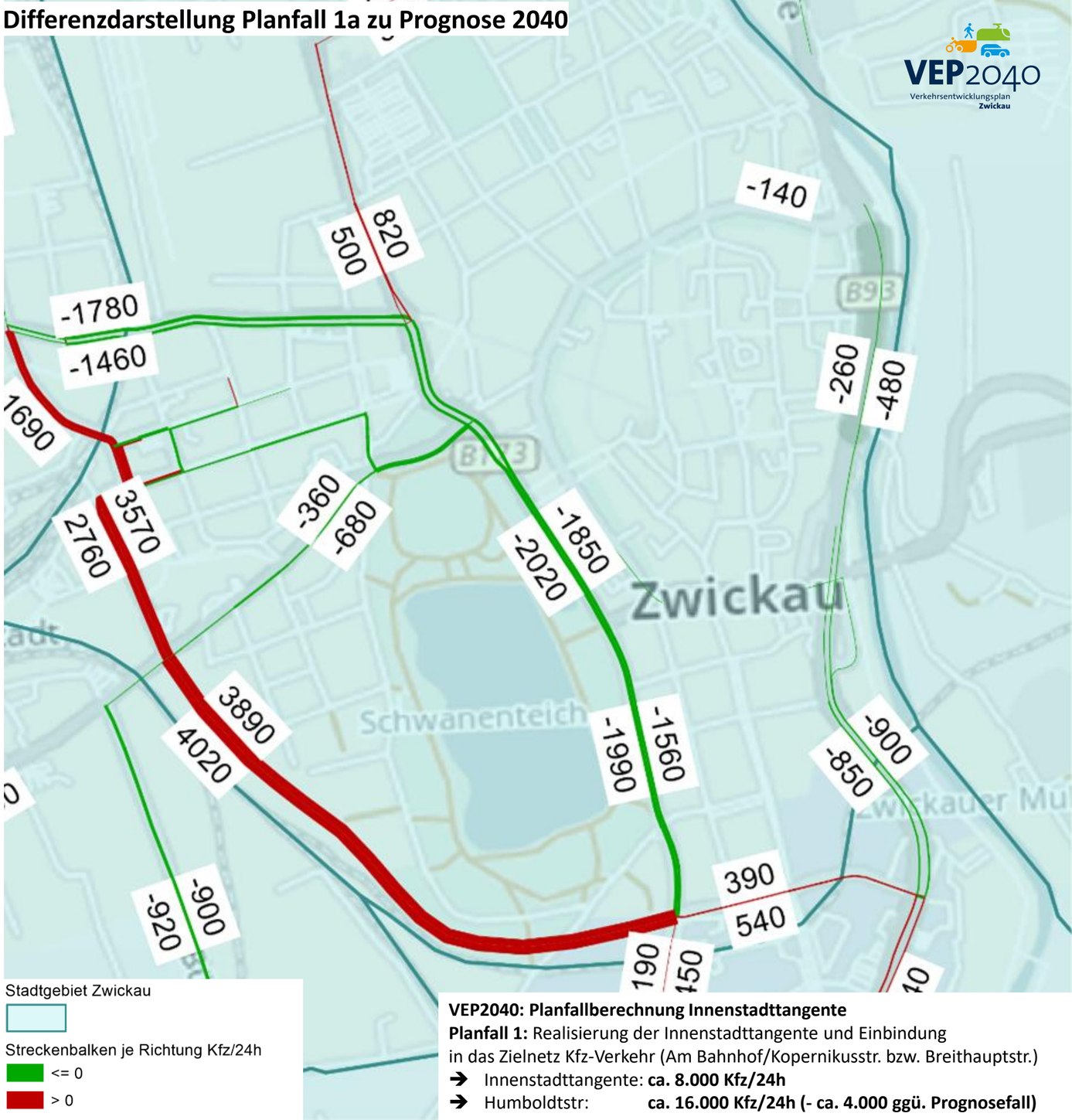
Maßnahmenpaket Beispiel 1

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Beispielbereich Innenstadt

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	

Differenzdarstellung Planfall 1a zu Prognose 2040



VEP2040: Planfallberechnung Innenstadttangente
Planfall 1: Realisierung der Innenstadttangente und Einbindung in das Zielnetz Kfz-Verkehr (Am Bahnhof/Kopernikusstr. bzw. Breithauptstr.)

- ➔ Innenstadttangente: **ca. 8.000 Kfz/24h**
- ➔ Humboldtstr: **ca. 16.000 Kfz/24h (- ca. 4.000 ggü. Prognosefall)**

Maßnahmenpaket Beispiel 1

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Beispielbereich Innenstadt

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	



Maßnahmenpaket Beispiel 1

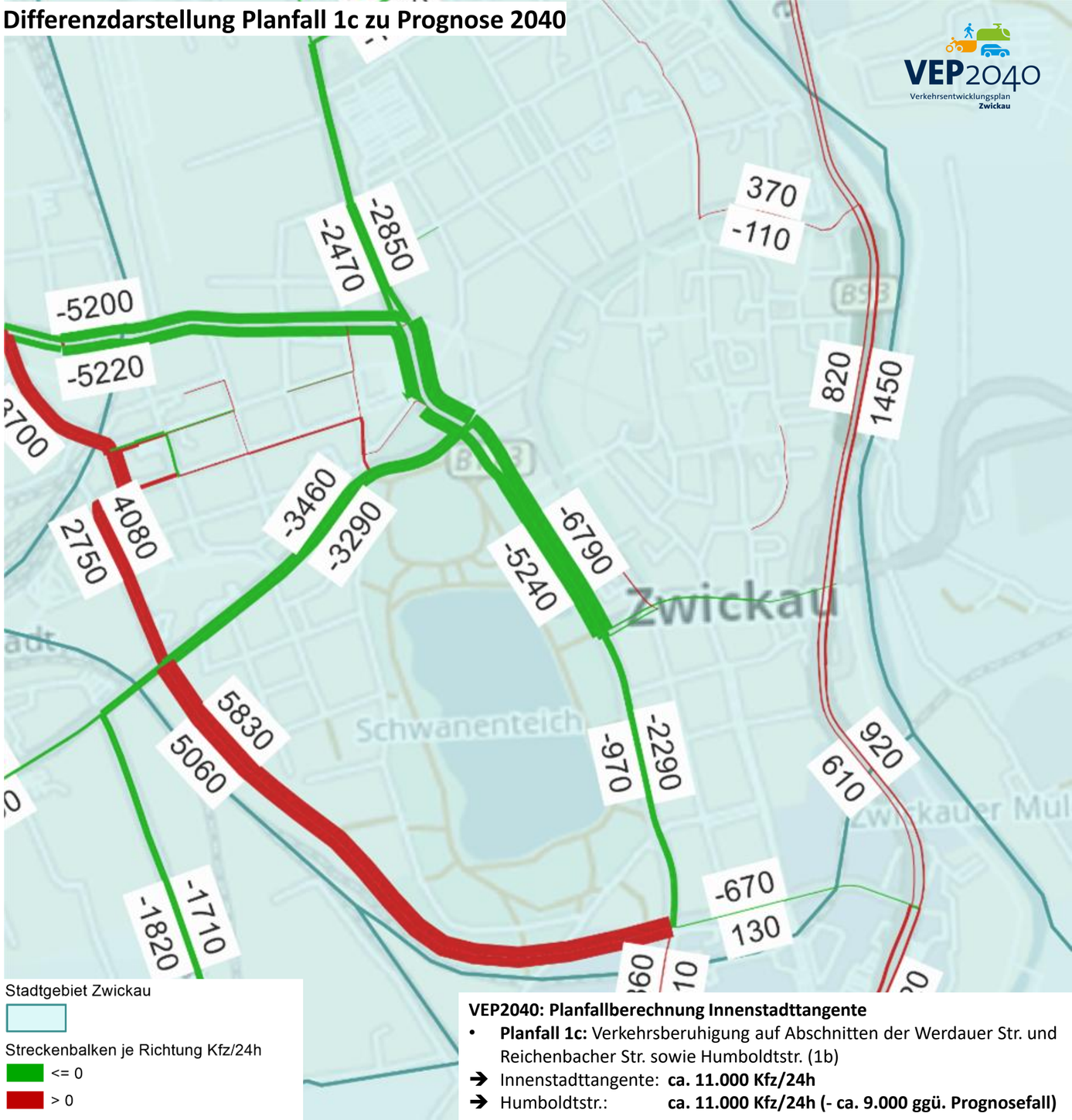
Humboldtstr. heute



Humboldtstr. in Zukunft?



Differenzdarstellung Planfall 1c zu Prognose 2040



VEP2040: Planfallberechnung Innenstadttangente

- **Planfall 1c:** Verkehrsberuhigung auf Abschnitten der Werdauer Str. und Reichenbacher Str. sowie Humboldtstr. (1b)

➔ Innenstadttangente: **ca. 11.000 Kfz/24h**

➔ Humboldtstr.: **ca. 11.000 Kfz/24h (- ca. 9.000 ggü. Prognosefall)**

Maßnahmenpaket Beispiel 2

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beispielbereich Schulen

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	
R2	Sicherstellung der hindernisfreien Nutzung von Radwegen	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	
R10	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	



Maßnahmenpaket Beispiel 2

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beispielbereich Schulen

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen	
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	
R2	Sicherstellung der hindernisfreien Nutzung von Radwegen	
R8	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	
R10	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	



Maßnahmenpaket Beispiel 3

Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Beispielbereich Schedewitz/Stadthalle/ Glück-Auf-Center

ID	Titel	Zielwirkung
K11	Ausbau von Car-Sharing Angeboten	
K12	Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen	
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau	
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen	
M10	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	
M11	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
Ö10	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs	
R3	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten	
R15	Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen	



Maßnahmenpaket Beispiel 3

Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Beispielbereich Schedewitz/Stadthalle/ Glück-Auf-Center

ID	Titel	Zielwirkung
K11	Ausbau von Car-Sharing Angeboten	
K12	Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen	
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau	
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen	
M10	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	
M11	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	
Ö10	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs	
R3	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten	
R15	Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen	



Maßnahmenpaket Beispiel 4

Verbesserung der Erreichbarkeit

Beispielbereich Nordvorstadt

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö3	Verlängerung der Straßenbahn über Klinikum nach Werdau	
Ö4	Verlegung des Straßenbahnastes von Hst. Eckersbach in die Max-Planck-Str.	
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	
R4	Radvorrangnetz Süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg	
R5	Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg	
R6	Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstr. / Talstr.	
R7	Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg	
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	

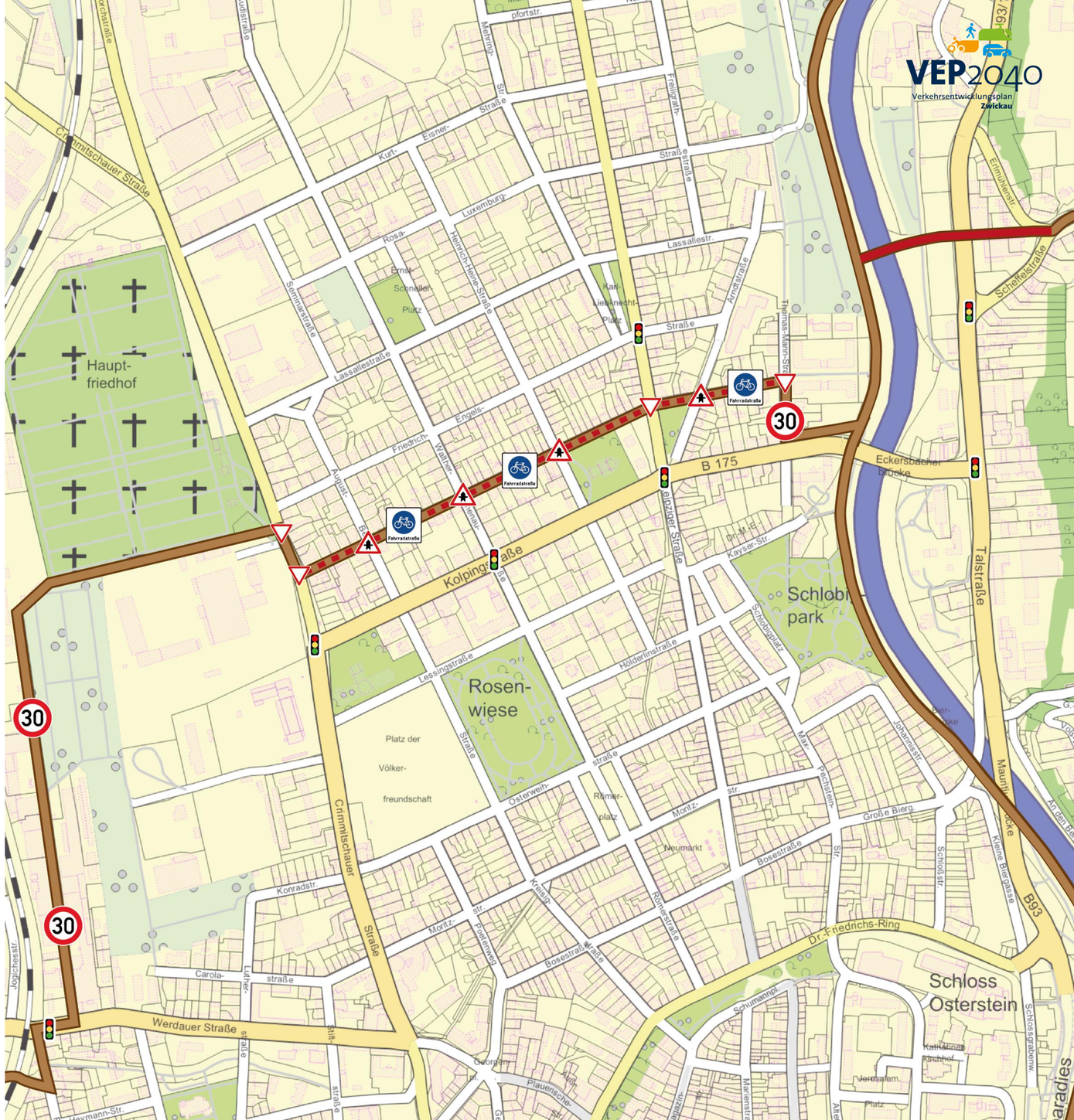


Maßnahmenpaket Beispiel 4

Verbesserung der Erreichbarkeit

Beispielbereich Nordvorstadt

ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö3	Verlängerung der Straßenbahn über Klinikum nach Werdau	
Ö4	Verlegung des Straßenbahnastes von Hst. Eckersbach in die Max-Planck-Str.	
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	
R4	Radvorrangnetz Süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg	
R5	Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg	
R6	Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstr. / Talstr.	
R7	Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg	
R9	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	



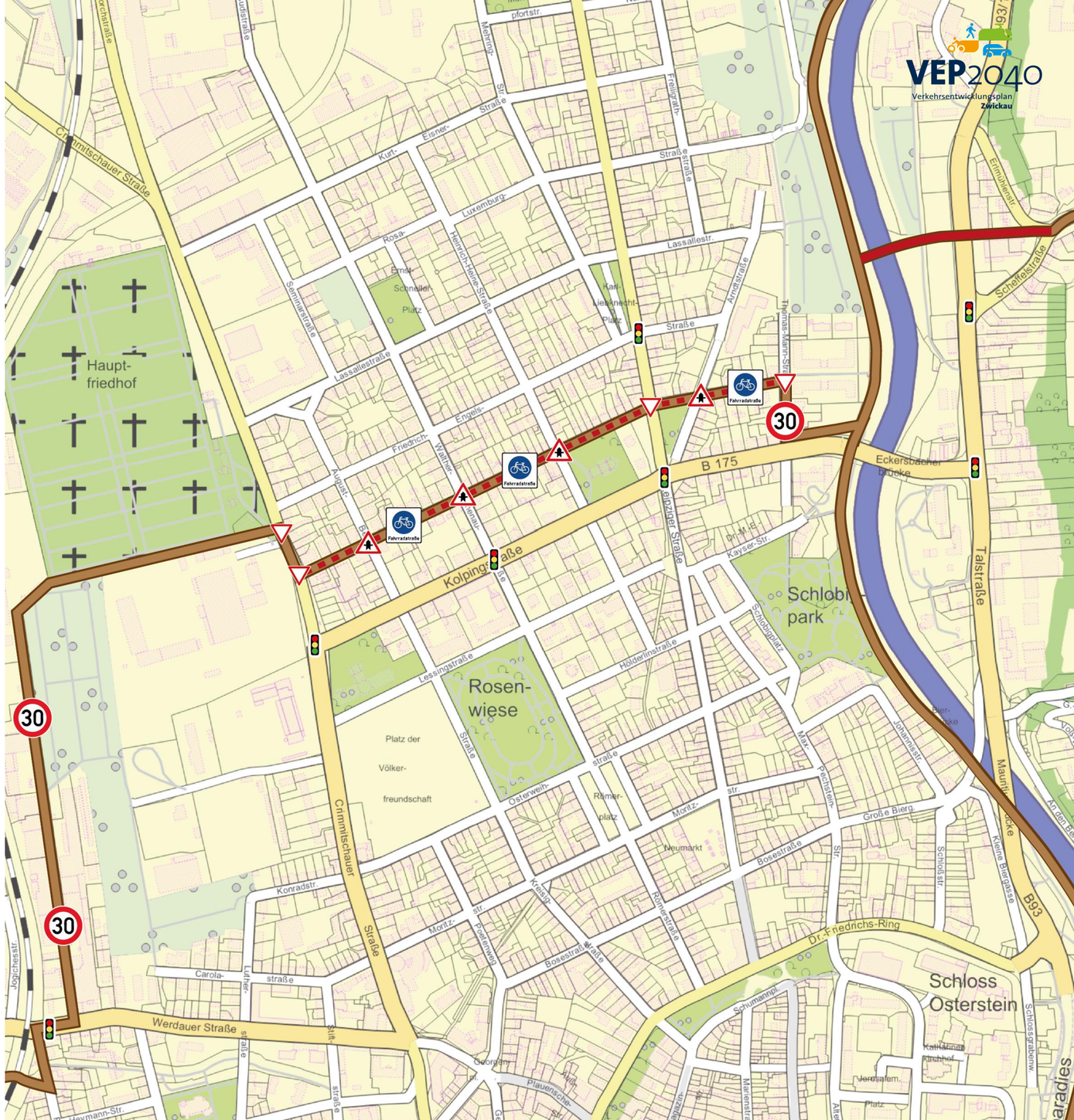
Maßnahmenpaket Beispiel 4

Clara-Zetkin-Str. heute



Clara-Zetkin-Str. in Zukunft?





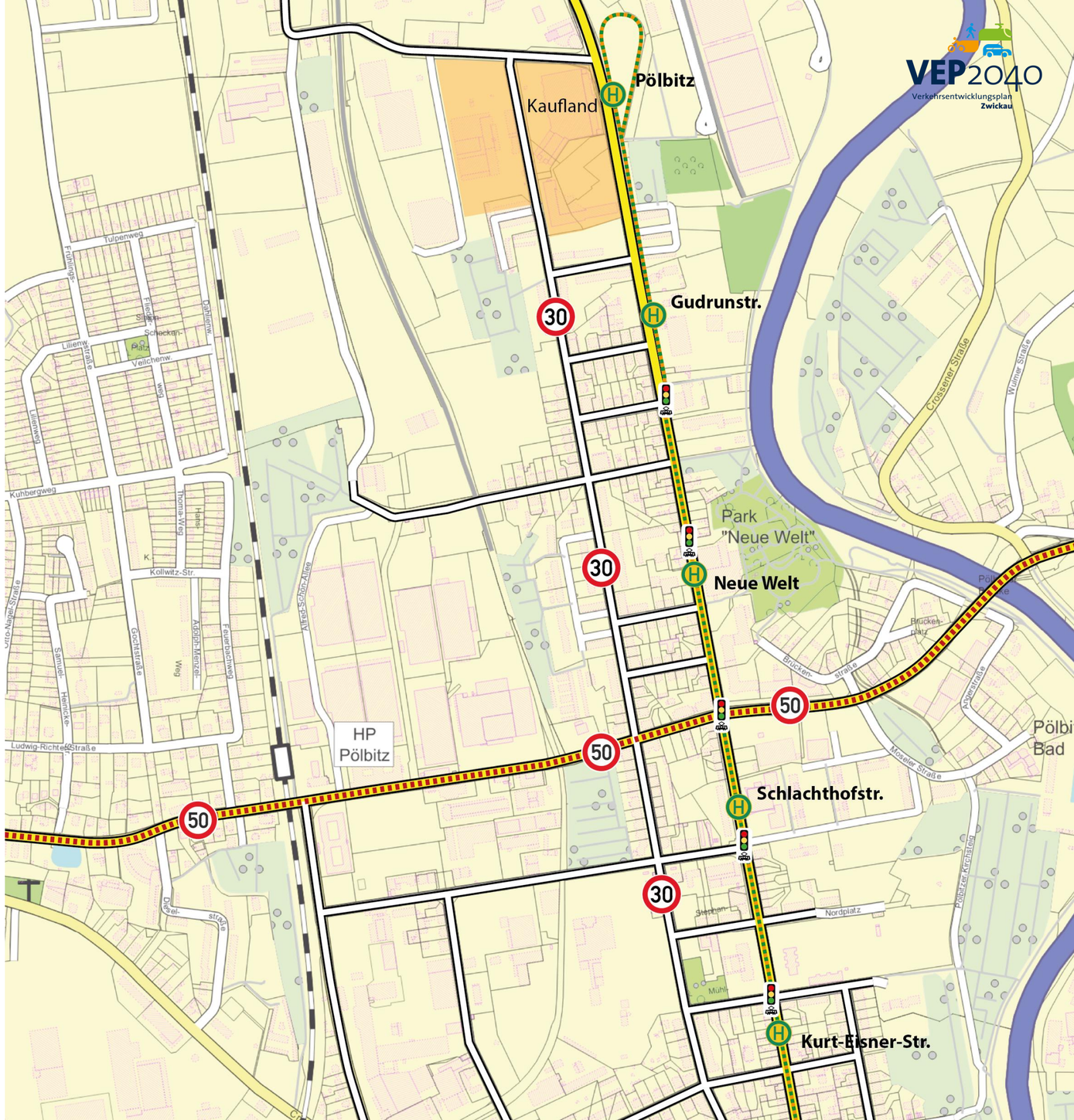
Maßnahmenpaket Beispiel 5

Reduzierung von Verkehrsbelastungen

Beispielbereich Nordvorstadt

hier: Zusammenhang mit anderen Zielen (Erhöhung der Zuverlässigkeit)

ID	Titel	Zielwirkung
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö9	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	



Maßnahmenpaket Beispiel 5

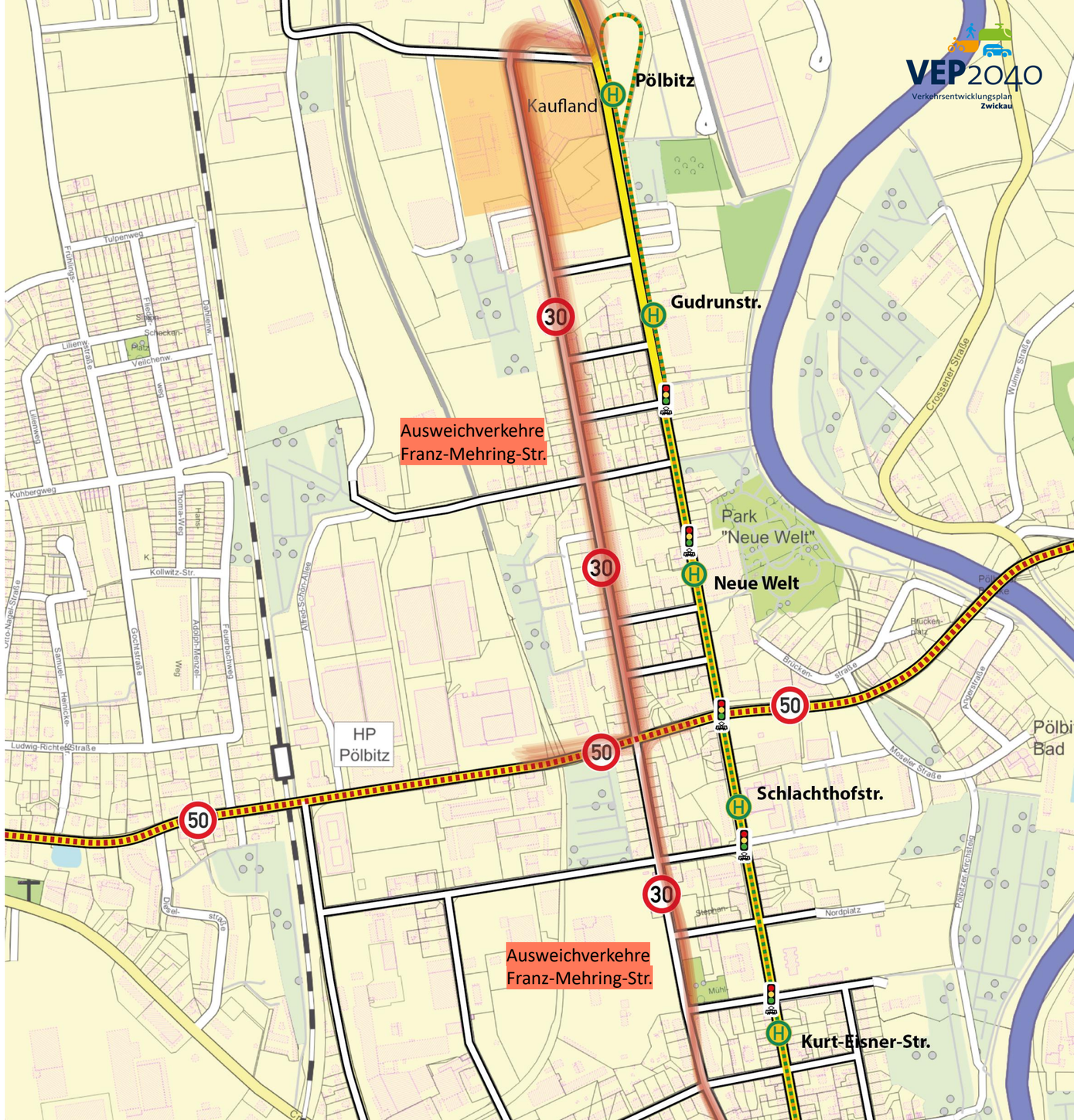
Reduzierung von Verkehrsbelastungen

Beispielbereich Nordvorstadt

hier: Zusammenhang mit anderen Zielen (Erhöhung der Zuverlässigkeit)

ID	Titel	Zielwirkung
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö9	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	

Ö8	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnnetz



Maßnahmenpaket Beispiel 5

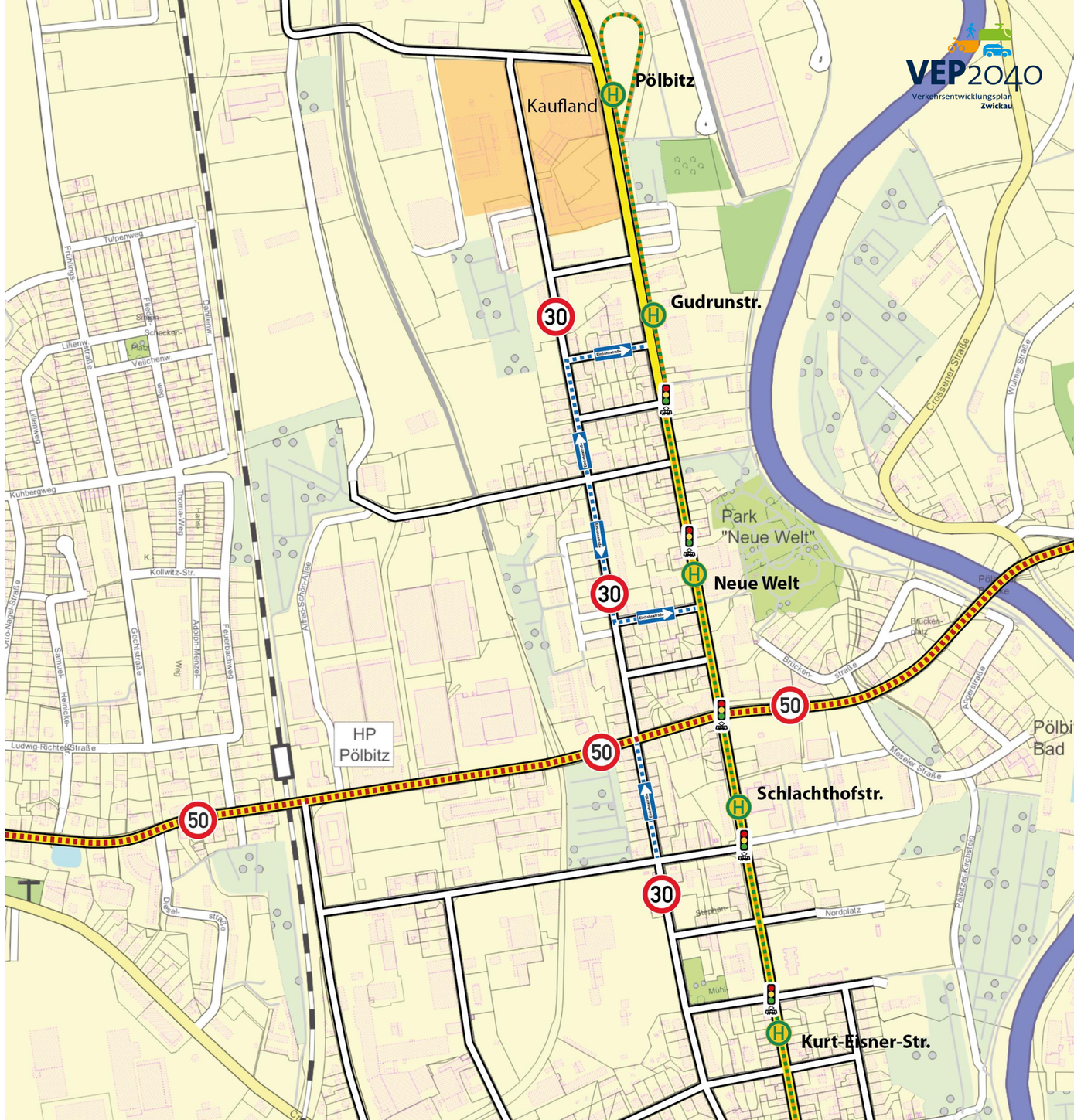
Reduzierung von Verkehrsbelastungen

Beispielbereich Nordvorstadt

hier: Zusammenhang mit anderen Zielen (Erhöhung der Zuverlässigkeit)

ID	Titel	Zielwirkung
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	
Ö9	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	

Ö8	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnnetz



Maßnahmenpakete Zusammenfassung

➔ Maßnahmen können häufig erst in **Kombination** mit weiteren flankierenden Maßnahmen bestmöglich **wirken**

➔ Die im **Leitbild festgelegten Ziele** können nur durch strategische **Paketlösungen** wirkungsvoll erreicht werden

➔ Im **VEP2040** werden sowohl Maßnahmen als auch Maßnahmenpakete dargestellt

➔ Das **Maßnahmenkonzept** im VEP2040 ist daher als **Gesamtpaket** zu verstehen, dass jedoch in vielen **Teilprojekten** und über einen **Zeitraum von mind. 15 Jahren** umgesetzt werden sollte.

➔ Alle Teilprojekte und Einzelmaßnahmen – auch wenn sie nur in Paketen wirken – bedürfen **politischen Einzelbeschlüssen**

- ➔ vorherige **Prüfung technischer Machbarkeit**
- ➔ vorherige **Prüfung der Finanzierung und ggf. Förderfähigkeit**
- ➔ **Abwägungsprozess** von Varianten und Szenarien

Maßnahmen(-pakete) zur Herstellung der Zielnetze

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau


Erhöhung der Aufenthaltsqualität


Stärkung der gesell-schaftlichen Teilhabe


Verbesserung der Erreichbarkeit


Unterstützung von Innovationen


Stärkung der Nahmobilität


Ausbau der Barrierefreiheit


Erhöhung der Zuverlässigkeit


Vernetzung von Mobilitätsangeboten


Reduzierung von Verkehrsbelastungen


Erhöhung der Verkehrssicherheit


Förderung der Umweltverträglichkeit


Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik

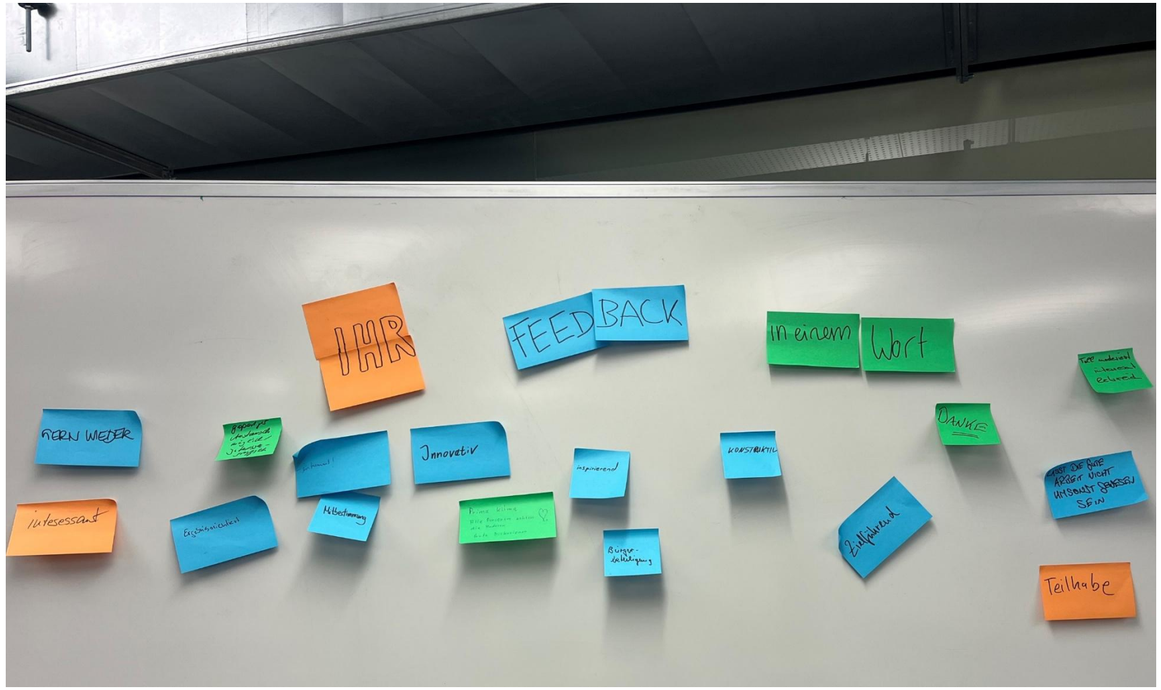

Regionale Anbindung Zwickaus


? ? ?


? ? ?

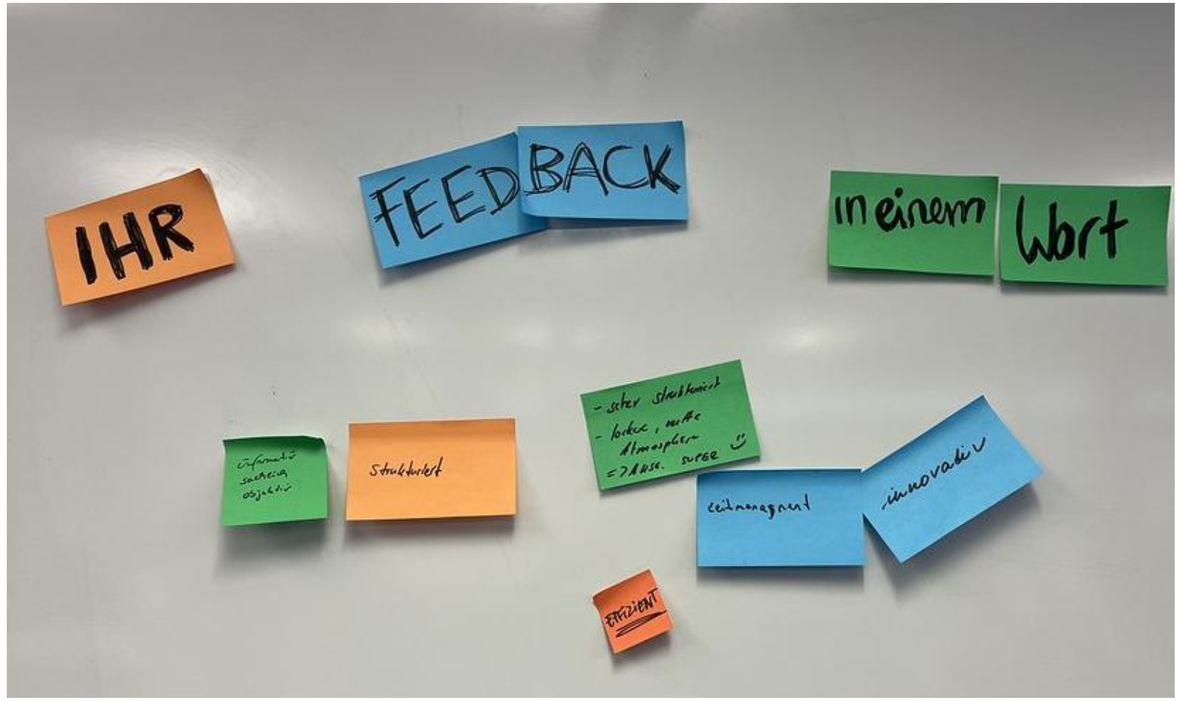
Feedback der Teilnehmenden

Bürgerinnen und Bürger



„Lasst die Gute Arbeit nicht umsonst gewesen sein“, „Toll moderiert, interessant, lehrreich“, „Teilhabe“, „Zielführend“, „Konstruktiv“, „Bürgerbeteiligung“, „Inspirierend“, „Prima Klima. Alle Personen achten die anderen. Gute Diskussionen“, „Innovativ“, „Interessant“, „Mitbestimmung“, „Großartiger Austausch möglich/ Interessensgruppen“, „Ergebnisorientiert“, „Interessant“, „Gern wieder“

Fachakteure



„Informativ, sachlich, objektiv“, „strukturiert“, „sehr strukturiert, lockere, nette Atmosphäre – Danke. Super“, „Effizient“, „Zeitmanagement“, „innovativ“.

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Online-Beteiligung I zum VEP 2040

Ergebnisdokumentation



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig
mobil
planen

Gefördert durch:
Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Online-Beteiligung zum VEP 2040

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist ein strategischer Plan, der zukünftig als Grundlage einer nachhaltigen städtischen Mobilitätsentwicklung in Zwickau dienen soll und alle Belange, die mit dem Verkehr zu tun haben, berücksichtigt. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der VEP zielt darauf ab, die **Mobilitätsbedürfnisse** von Menschen und Unternehmen in den Mittelpunkt zu stellen, anstatt wie bislang den physischen Verkehr zu betrachten. Dazu werden erstmalig alle Verkehrsarten gemeinsam betrachtet. Das Vorgehen folgt einem europäischen Planungsstandard und zielt auf die Verbesserung der Lebensqualität in Zwickau ab.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Mitte 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der **Zwickauer Mobilitätsdialog**.

Die Online-Beteiligung zum VEP 2040

Damit die Bürgerinnen und Bürger Zwickaus sich in die Entwicklung des VEP 2040 einbringen können, werden zwei Online-Beteiligungen durchgeführt. Die erste **Online-Beteiligung** fand vom 01.04. bis zum 30.04.2025 statt. Darin wurden die Teilnehmenden dazu befragt, wie Sie die aktuelle Mobilitäts- und Verkehrssituation in Zwickau wahrnehmen und wie sie sich die Mobilität der Zukunft in Zwickau vorstellen. Die Ergebnisse werden Teil der Bestandsanalyse und bilden eine der Grundlagen für die Entwicklung des Leitbildes für den VEP 2040.

Die Online-Beteiligung bestand aus zwei Teilen. In der **Umfrage** haben die Teilnehmenden Fragen zur heutigen Situation und zu der Zukunft der Mobilität in Zwickau beantwortet. Auf der **Dialogkarte** konnten die Teilnehmenden aufzeigen, wo die Mobilität in Zwickau bereits gut funktioniert und wo sie verbessert werden sollte.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der ersten Online-Beteiligung ist im Folgenden dargestellt.

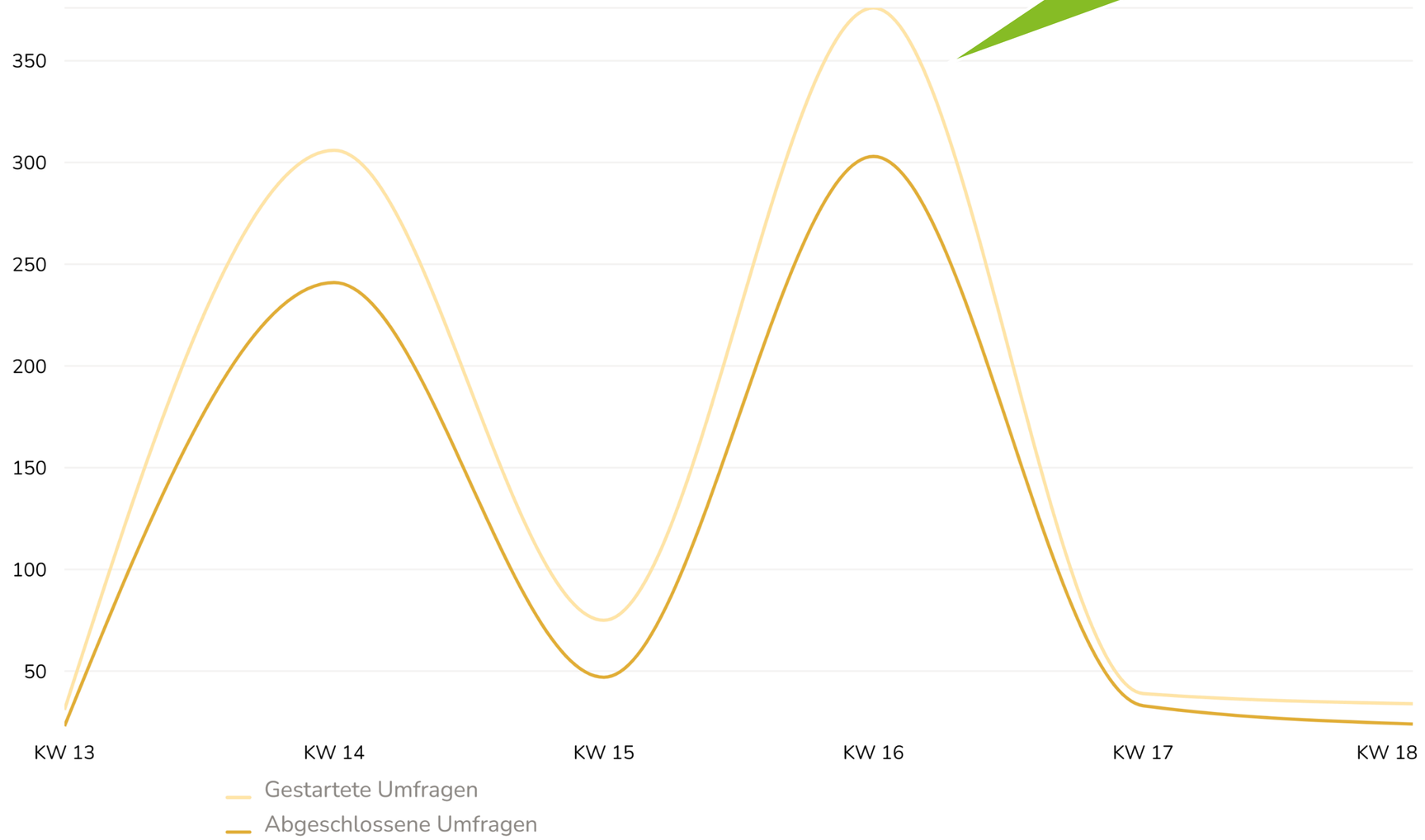
Ergebnisse

...der Umfrage



Teilnahmequoten

Die beiden Wellen ergeben sich durch die zwei durchgeführten Bewerbungskampagnen.



861
Gestartete Umfragen

671
Abgeschlossene Umfragen

77.9%
Abschlussquote

4m 6s
Ø Bearbeitungszeit

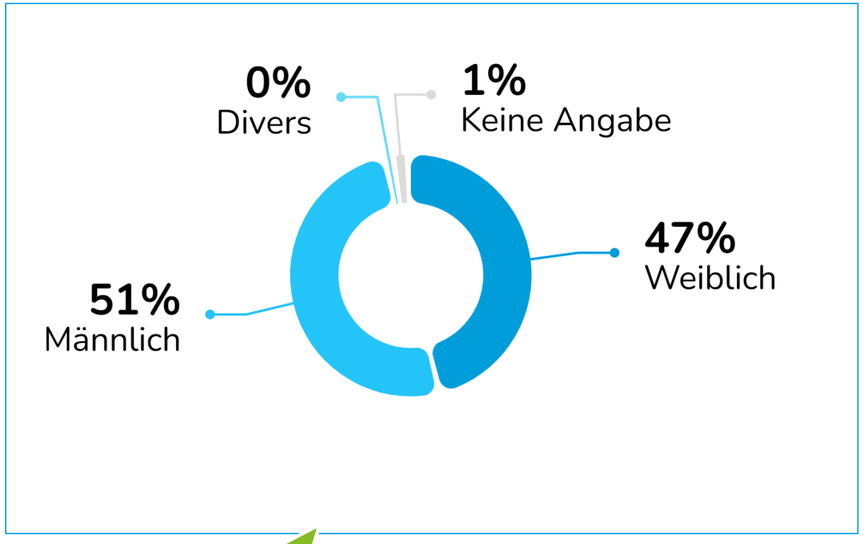
Zusammensetzung der Teilnehmenden

Wohnort der Teilnehmenden in Zwickau

Stadtteil	Anteil der Teil-nehmenden
Auerbach	2,1%
Bockwa	0,6%
Brand	1,4%
Cainsdorf	3,4%
Crossen	1,8%
Eckersbacher Höhe	4,5%
Eckersbacher Siedlung	2,1%
Geb. Äuß. Dresdner Str./ Pöhlauer Str.	0,9%
Geb. Reichenb. Str./ Freiheitsiedlung	0,8%
Geb. Talstraße/ Trillerberg	2,1%
Hartmannsdorf	0,6%
Hüttelsgrün	0,8%
Innenstadt	10,3%
Marienthal Ost	5,6%
Marienthal West	11,1%
Mitte Nord	3,1%

Stadtteil	Anteil der Teil-nehmenden
Mitte Süd	0,8%
Mitte West	2,3%
Mosel	2,3%
Neuplanitz	2,0%
Niederhohndorf	1,4%
Niederplanitz	5,1%
Nordvorstadt	4,6%
Oberhohndorf	3,1%
Oberplanitz	5,8%
Oberrothenbach	0,4%
Pöhlau	0,4%
Pölbitz	9,5%
Schedewitz	2,4%
Schlunzig	1,3%
Schneppendorf	0,8%
Rottmannsdorf	0,4%
Weißenborn	6,5%

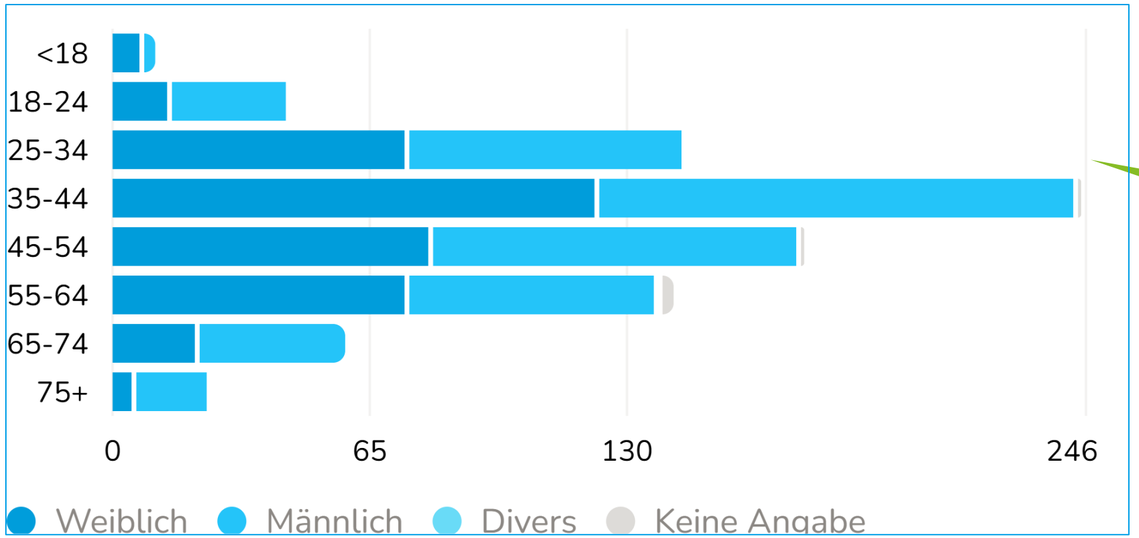
Es haben sich Personen aus allen Stadtteilen beteiligt.



Die Online-Beteiligung hat ein sehr gutes Geschlechter-Verhältnis und kommt der Verteilung in Zwickau (Weiblich: 50,5%, Männlich: 49,5) sehr nah.

Zusammensetzung der Teilnehmenden

Alter der Teilnehmenden



Alter	Anzahl der Teilnehmenden
< 18	12 Personen
18-24	47 Personen
25-34	146 Personen
35-44	246 Personen
45-54	176 Personen
55-64	143 Personen
65-74	60 Personen
75 +	25 Personen

Die Altersverteilung der Teilnehmenden entspricht nicht ganz dem Durchschnitt in Zwickau. Aus der **Alterstufe 65+** stammen beispielsweise 10% der Teilnehmenden (die älteste Person ist 87 Jahre), während diese Altersgruppe 29% der Menschen in Zwickau ausmacht.*

Die Eingaben wurden zusätzlich zu der hier dargestellten Form auf die tatsächliche Altersverteilung gewichtet. Im Ergebnis zeigt sich jedoch *keine Veränderung* durch die Gewichtung.

Nicht berücksichtigt werden konnten mit dieser Online-Beteiligung die **Kinder- und Jugendlichen** Zwickaus. Die jüngsten Teilnehmenden sind 14 Jahre alt (3 Personen) und insgesamt haben 12 Personen unter 18 Jahren teilgenommen.

*** Quelle: Stadt Zwickau - Zusammensetzung der Bevölkerung**
www.zwickau.de/de/wirtschaft/standort/faktoren/bevoelkerung.php

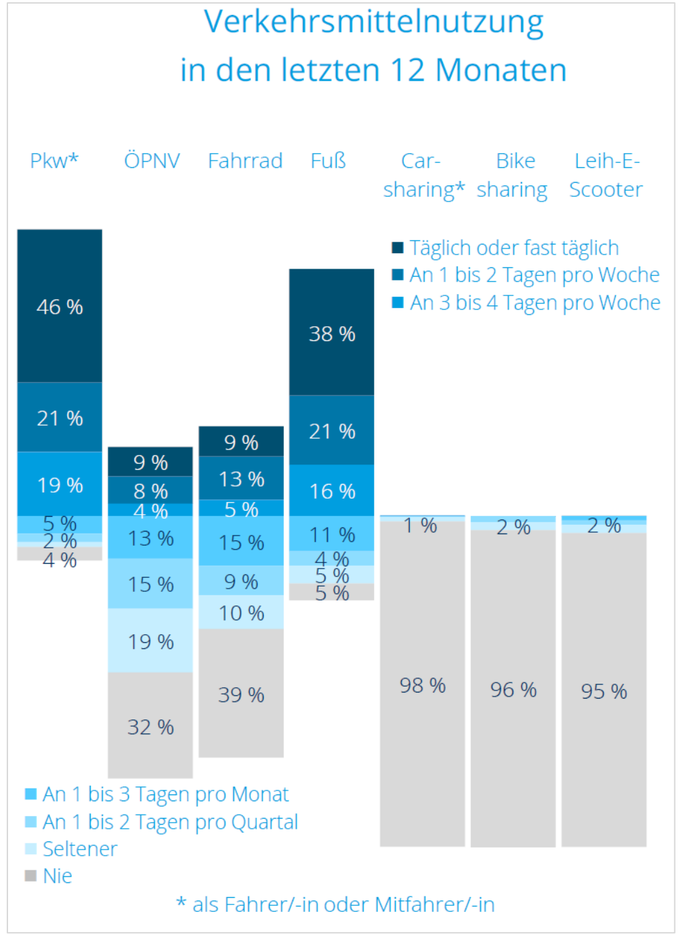
Zusammensetzung der Teilnehmenden

Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden entspricht dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten der Zwickauer Stadtgesellschaft recht genau. Dieses wurde von der TU Dresden repräsentativ erfasst (siehe Grafik rechts).

	täglich	häufig	selten	nie	Keine Angabe
Zu Fuß gehen	**39,9 %** (314)	**31,6 %** (249)	**18,6 %** (146)	**1,5 %** (12)	**8,4 %** (66)
Eigenes Fahrrad (auch E-Bike)	**9,4 %** (74)	**25,5 %** (201)	**28 %** (220)	**18,3 %** (144)	**18,8 %** (148)
Privater PKW	**49 %** (386)	**26,6 %** (209)	**14,9 %** (117)	**4,4 %** (35)	**5,1 %** (40)
ÖPNV (Bus & Bahn)	**10,5 %** (83)	**17,5 %** (138)	**38,8 %** (305)	**18,2 %** (143)	**15 %** (118)
Andere Mobilitätsformen	**0,4 %** (3)	**3,9 %** (31)	**16 %** (126)	**31,8 %** (250)	**47,9 %** (377)



TU Dresden, Mobilität in Städten (SrV 2024)

Im Rahmen der Umfrage wurden den Teilnehmenden **zehn Kriterien zur Mobilität in Zwickau** vorgestellt: *(1) Zuverlässigkeit, (2) Sicherheit, (3) Erreichbarkeit, (4) Klimaschutz, (5) Aufenthaltsqualität, (6) Gesundheit, (7) Innovation, (8) Teilhabe, (9) Barrierefreiheit* und *(10) Bezahlbarkeit*.

Aufgabe 1: Die Teilnehmenden wurden um Einschätzungen gebeten, wie sie diese Themen **zum jetzigen Zeitpunkt** in Zwickau wahrnehmen. Die Ergebnisse fließen in die Bestandsanalyse des VEP ein.

Vorgehen der Befragung

Die Mobilität in Zwickau heute

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Wie bewerten Sie die aktuelle Mobilität in Zwickau in den angegebenen Bereichen:

Bitte beziehen Sie sich bei Ihrer Bewertung auf die **aktuelle** Situation.

Wenn Sie einen Bereich nicht bewerten möchten, können Sie den Schieberegler einfach unberührt lassen. Möchten Sie den Schieberegler in der Mitte der Skala platzieren, müssen Sie diesen lediglich anklicken. Er färbt sich dann blau.

Bezahlbarkeit (von Bus, Bahn, Parken, etc...)

Die Mobilitätsangebote in Zwickau sind so teuer, dass ich Schwierigkeiten habe, sie zu bezahlen.

Die Mobilitätsangebot in Zwickau kann ich mir problemlos leisten.

Sicherheit im Verkehr

Ich fühle mich im Verkehr überhaupt nicht sicher.

Ich fühle mich im Verkehr sehr sicher.

Erreichbarkeit von wichtigen Zielen

Ich kann viele Ziele in Zwickau nur sehr schwer erreichen.

Ich kann all meine Ziele in Zwickau schnell und problemlos erreichen.

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Straßen, Plätze, Haltestellen...)

Ich halte mich ungerne im öffentlichen Raum auf.

Ich halte mich sehr gerne im öffentlichen Raum auf.

Barrierefreiheit

Menschen mit Mobilitätseinschränkung können in Zwickau kaum mobil sein.

Menschen mit Mobilitätseinschränkung können sich in Zwickau problemlos von A nach B bewegen.

Klimaschutz

Es ist sehr schwer, sich auf nachhaltige Weise durch Zwickau zu bewegen.

Es gibt viele Optionen, sich nachhaltig in Zwickau zu bewegen.

Zuverlässigkeit des Mobilitätsangebotes

Das Mobilitätsangebot in Zwickau ist sehr unzuverlässig. Ich komme nur selten planmäßig ans Ziel.

Ich kann mich darauf verlassen, dass ich planmäßig an mein Ziel komme, wenn ich ein Mobilitätsangebot in Zwickau nutze.

Teilhabe am gesellschaftlichen Leben (auch für Kinder und Jugendliche)

Die Mobilität ermöglicht es allen Zwickauerinnen und Zwickauern Aktivitäten ihrer Wahl zu erreichen.

Für viele ist es aufgrund des (mangelnden) Mobilitätsangebotes schwer, an allen gewünschten Aktivitäten teilzunehmen.

Gesundheit

Der Verkehr in Zwickau wirkt sich negativ auf meine Gesundheit aus.

Der Verkehr in Zwickau wirkt sich positiv auf meine Gesundheit aus.

Innovation

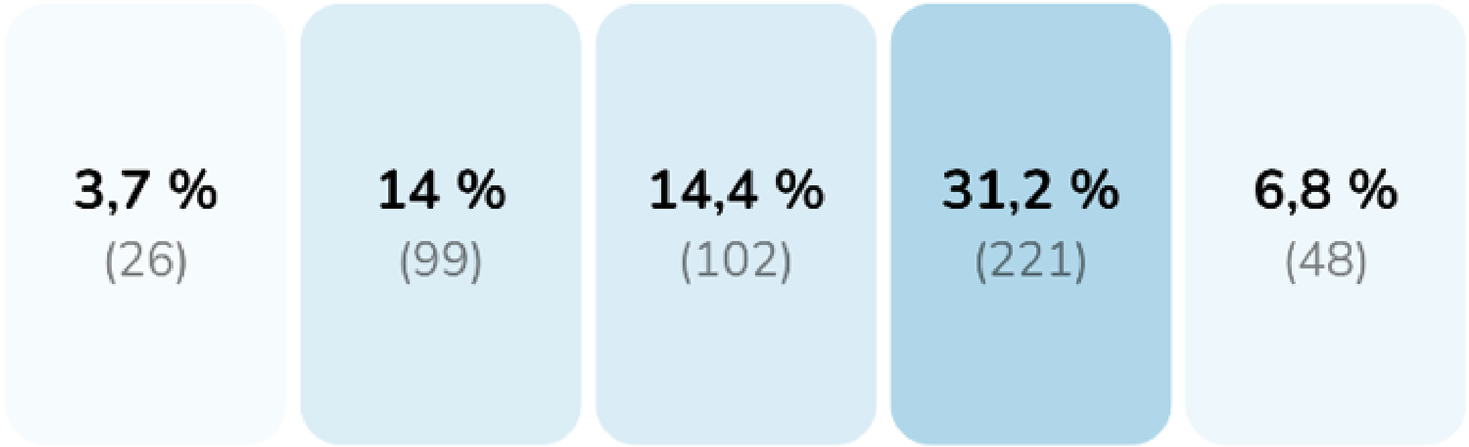
Das Mobilitätsangebot in Zwickau ist gar nicht innovativ.

Das Mobilitätsangebot in Zwickau ist sehr

Screenshot der Befragungs-Seite.

(1) Die Zuverlässigkeit des Mobilitätsangebotes bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Das Mobilitätsangebot in Zwickau ist sehr unzuverlässig. Ich komme nur selten planmäßig ans Ziel.

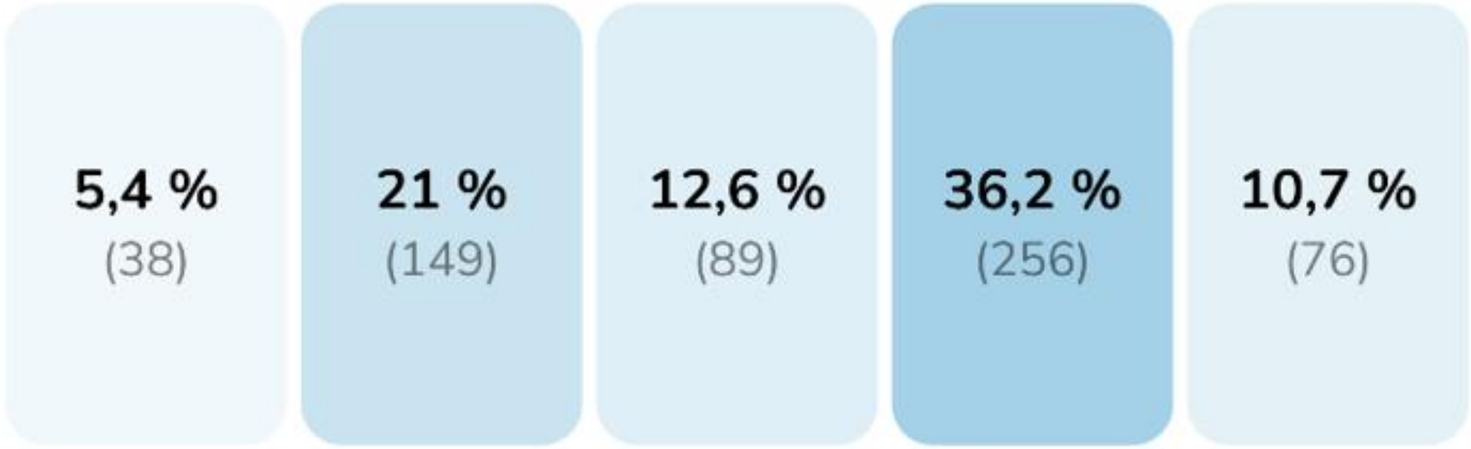


Ich kann mich darauf verlassen, dass ich planmäßig an mein Ziel komme, wenn ich ein Mobilitätsangebot in Zwickau nutze.

(29,9% haben zur Zuverlässigkeit des Mobilitätsangebotes keine Angabe gemacht.)

(2) Die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Ich kann viele Ziele in Zwickau nur sehr schwer erreichen.

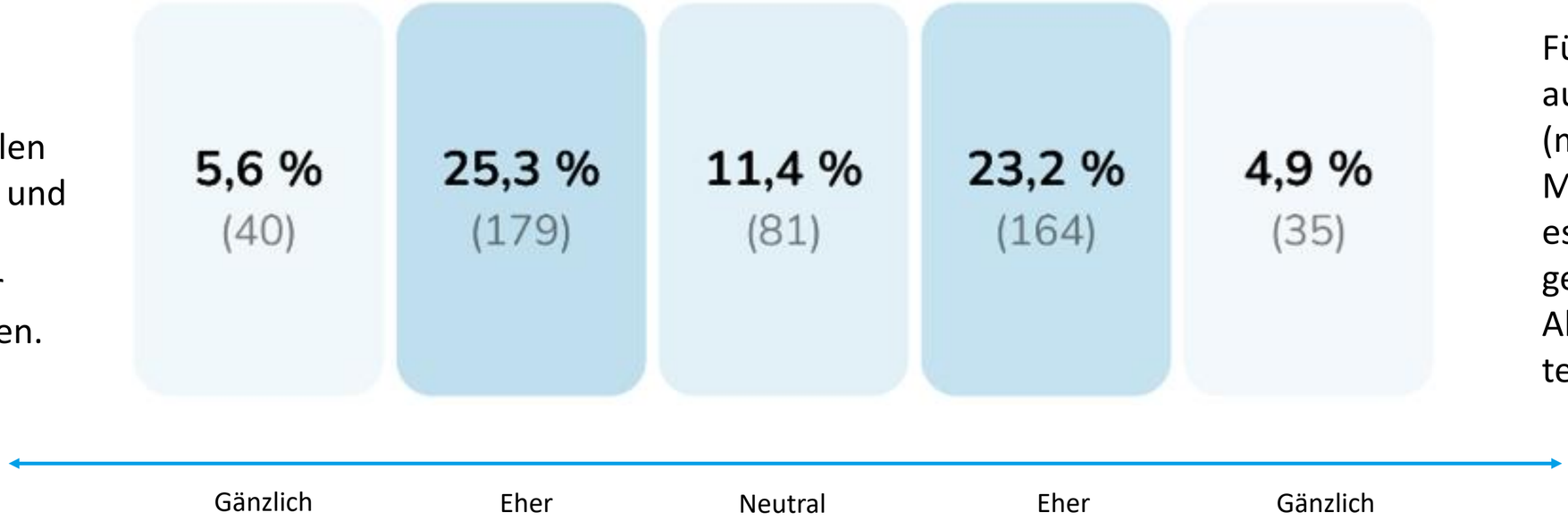


Ich kann all meine Ziele in Zwickau schnell und problemlos erreichen.

(14,1% haben zur Erreichbarkeit von wichtigen Zielen keine Angabe gemacht.)

(3) Die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben durch das Mobilitätsangebot bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Die Mobilität ermöglicht es allen Zwickauerinnen und Zwickauern Aktivitäten ihrer Wahl zu erreichen.

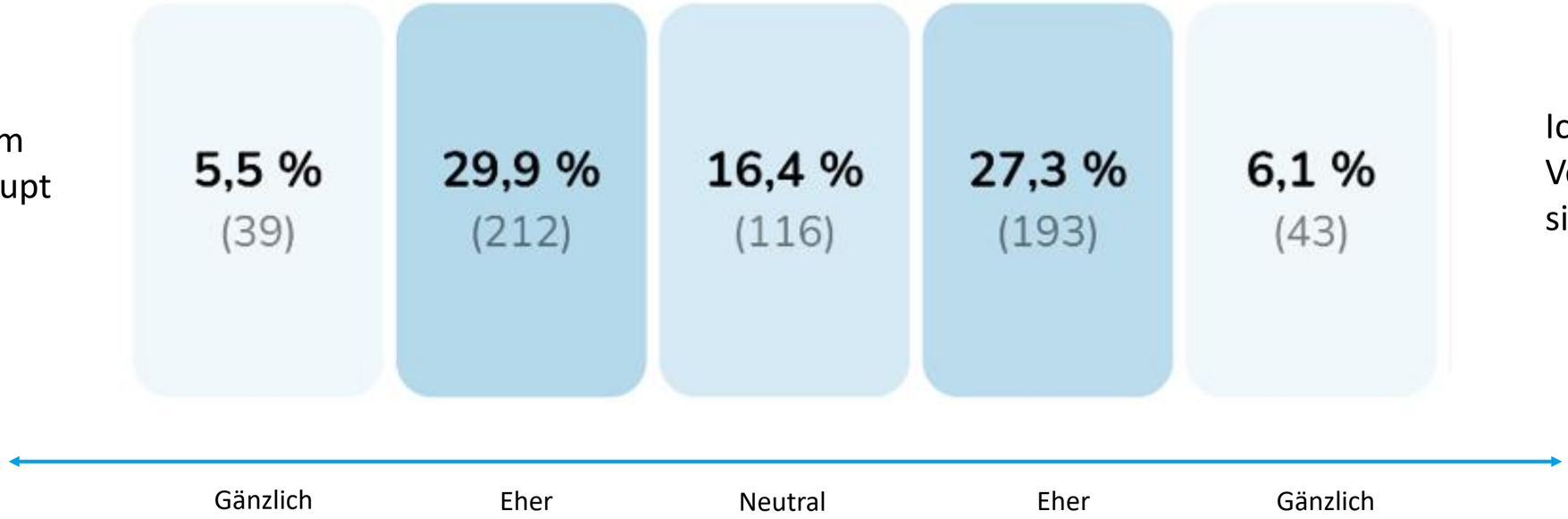


Für viele ist es aufgrund des (mangelnden) Mobilitätsangebot es schwer, an allen gewünschten Aktivitäten teilzunehmen.

(29,5% haben zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben keine Angabe gemacht.)

(4) Die Sicherheit im Verkehr bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Ich fühle mich im Verkehr überhaupt nicht sicher.

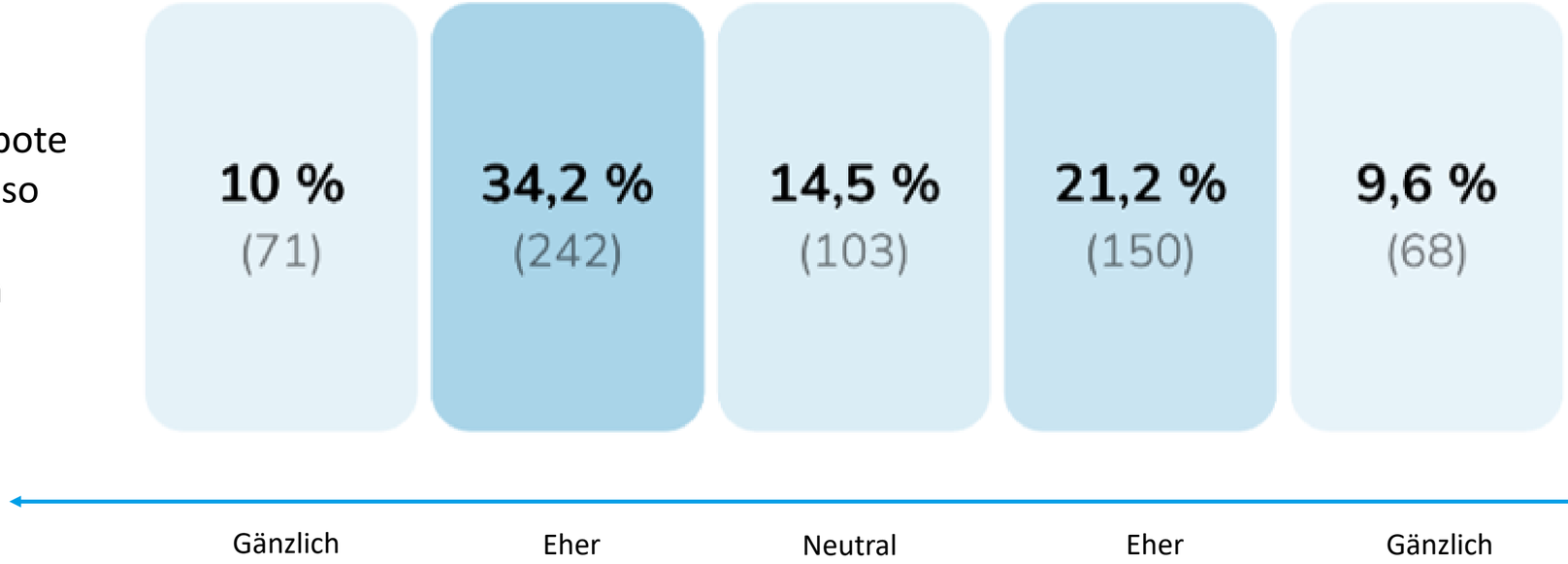


Ich fühle mich im Verkehr sehr sicher.

(14,8% haben zur Sicherheit im Verkehr keine Angabe gemacht.)

(5) Die Bezahlbarkeit des Mobilitätsangebotes in Zwickau bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Die Mobilitätsangebote in Zwickau sind so teuer, dass ich Schwierigkeiten habe, sie zu bezahlen.

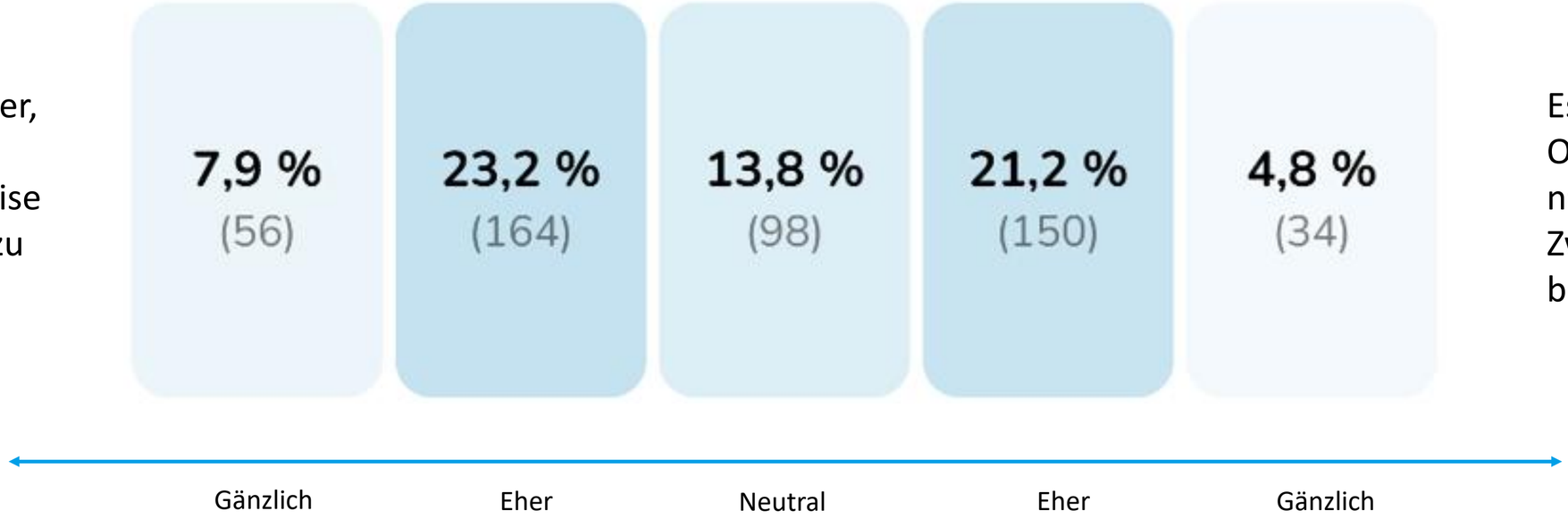


Die Mobilitätsangebot in Zwickau kann ich mir problemlos leisten.

(10,5% haben zur Bezahlbarkeit keine Angabe gemacht.)

(6) Den Klimaschutz im Verkehr Zwickaus bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Es ist sehr schwer, sich auf nachhaltige Weise durch Zwickau zu bewegen.

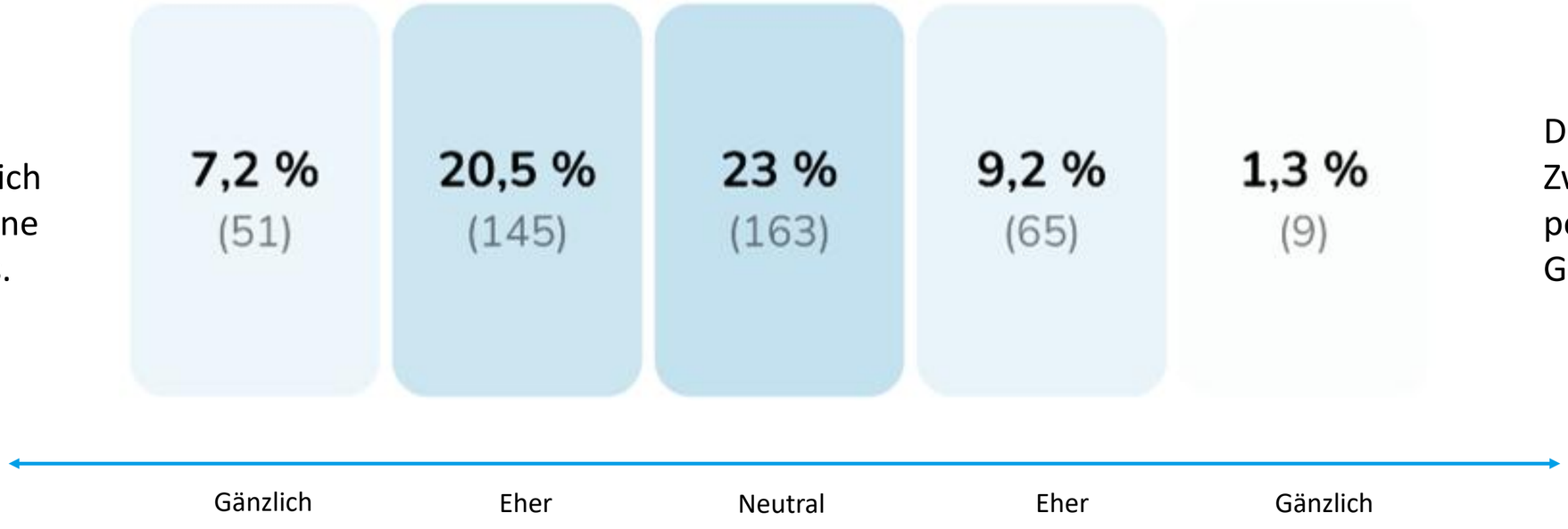


Es gibt viele Optionen, sich nachhaltig in Zwickau zu bewegen.

(29,1% haben zum Klimaschutz keine Angabe gemacht.)

(7) Die Gesundheit bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Der Verkehr in Zwickau wirkt sich negativ auf meine Gesundheit aus.

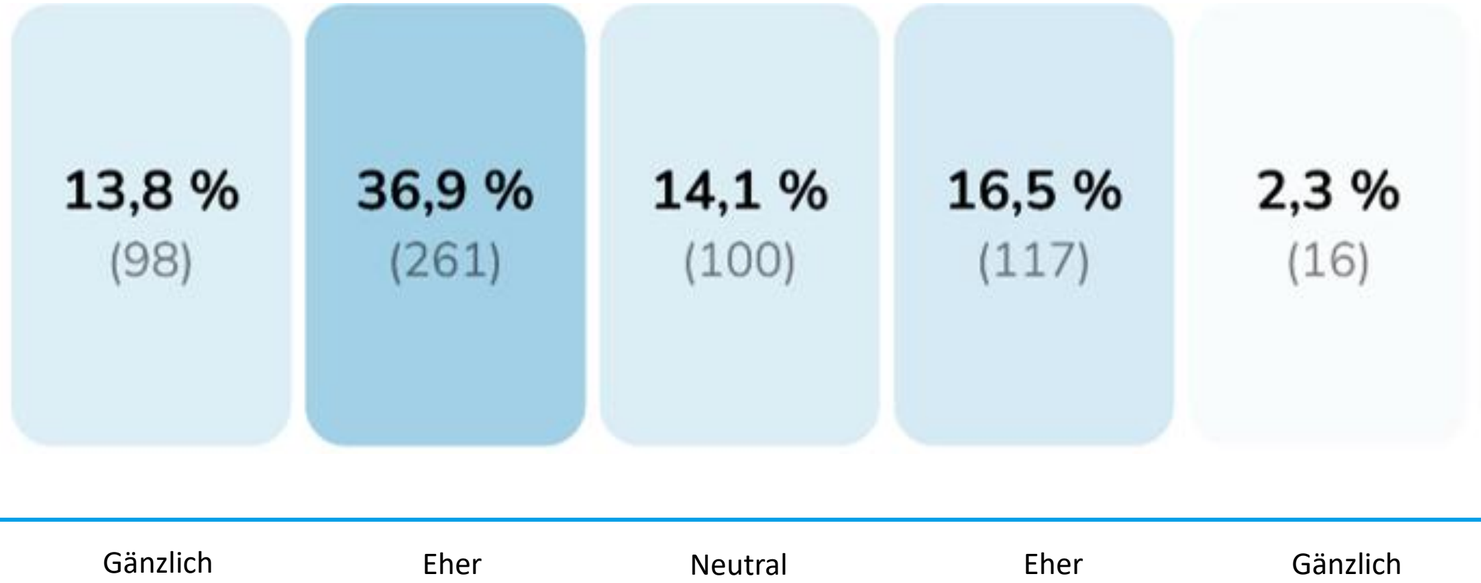


Der Verkehr in Zwickau wirkt sich positiv auf meine Gesundheit aus.

(38,8% haben zur Gesundheit keine Angabe gemacht.)

(8) Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Ich halte mich ungerne im öffentlichen Raum auf.

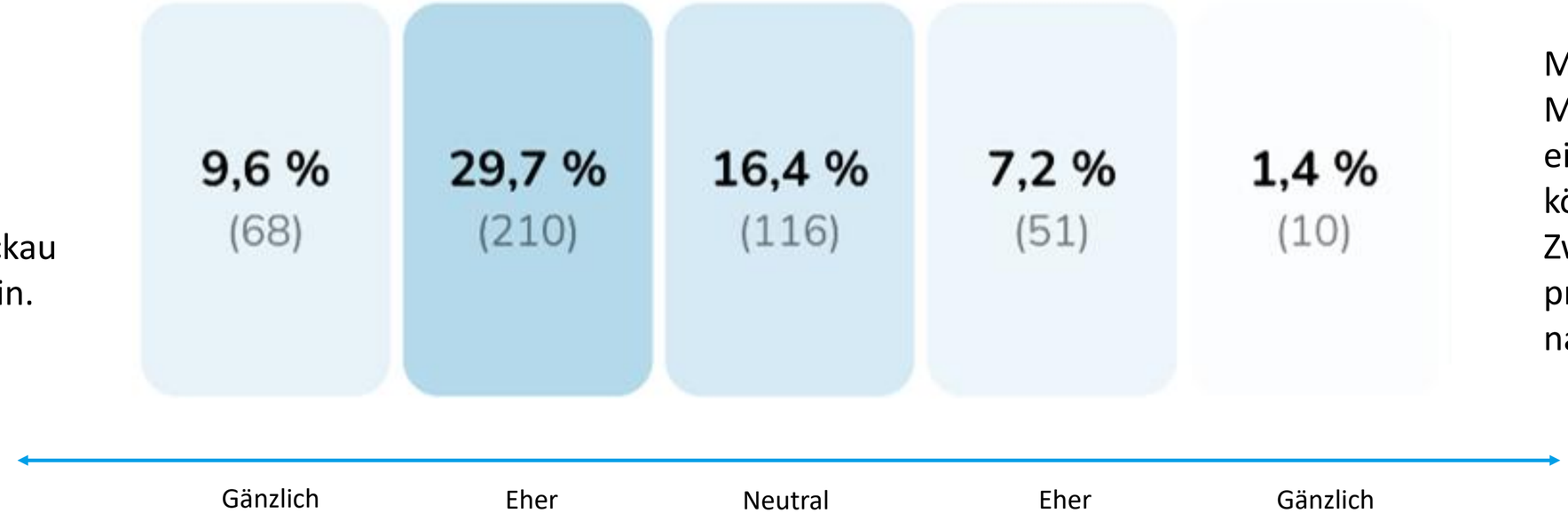


Ich halte mich sehr gerne im öffentlichen Raum auf.

(16,4% haben zur Aufenthaltsqualität keine Angabe gemacht.)

(9) Die Barrierefreiheit in Zwickau bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

Menschen mit Mobilitäts-einschränkung können in Zwickau kaum mobil sein.



Menschen mit Mobilitäts-einschränkung können sich in Zwickau problemlos von A nach B bewegen.

(35,7% haben zur Barrierefreiheit keine Angabe gemacht.)

(10) Die Innovation in der Mobilität in Zwickau bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen…

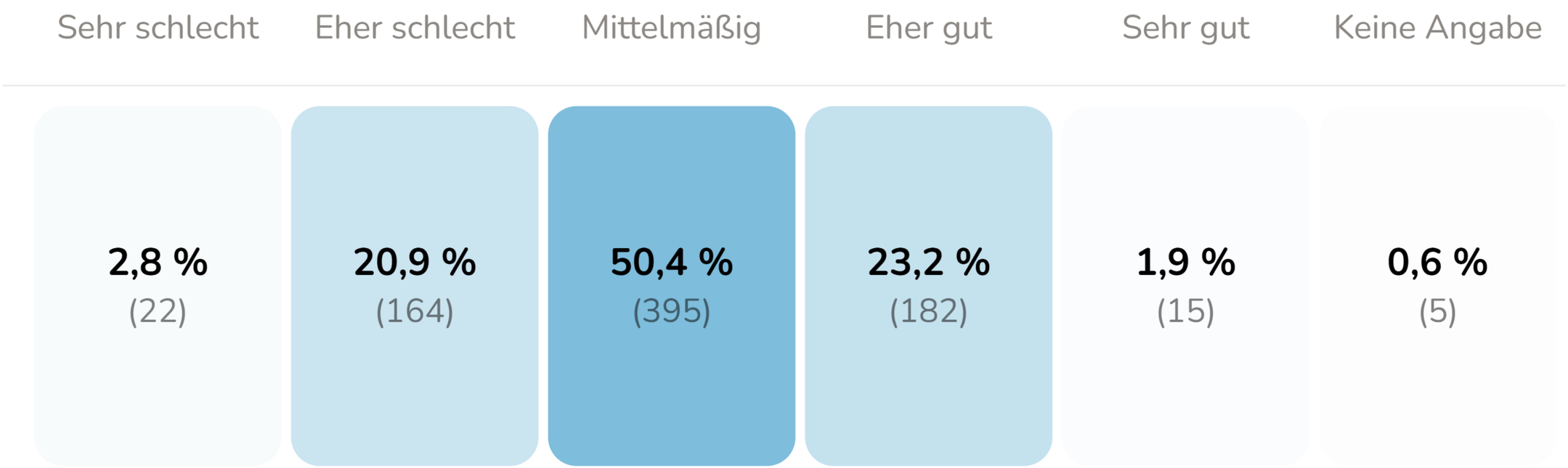
Das Mobilitätsangebot in Zwickau ist gar nicht innovativ.



Das Mobilitätsangebot in Zwickau ist sehr innovativ.

(29,1% haben zur Innovation keine Angabe gemacht.)

So bewerten die Teilnehmenden die derzeitige Mobilität und das Verkehrsangebot in Zwickau im Allgemeinen…



Ergebnisse der Befragung

Die Mobilität in Zwickau heute

Zusammenfassung

Bei einer **allgemeinen Betrachtung** des heutigen Mobilitätssystems wird dieses in Zwickau von der Hälfte der Teilnehmenden als **mittelmäßig** bewertet. Etwa jeweils ein Viertel bewertet es als eher gut/sehr gut bzw. eher schlecht/sehr schlecht.

Am besten wird das derzeitige System hinsichtlich der Kriterien **Zuverlässigkeit**, **Erreichbarkeit** und **Teilhabe** bewertet; gefolgt von der **Sicherheit** und **Bezahlbarkeit**. Danach folgen **Klimaschutz**, **Gesundheit** und **Aufenthaltsqualität**. **Barrierefreiheit** und **Innovation** erhalten die schlechtesten Bewertungen.

	Kriterium	Ø Bewertung (5-er Skala)
1.	Zuverlässigkeit	3,33
2.	Erreichbarkeit	3,30
3.	Teilhabe	3,01
4.	Sicherheit	2,90
5.	Bezahlbarkeit	2,85
6.	Klimaschutz	2,81
7.	Gesundheit	2,62
8.	Aufenthaltsqualität	2,48
9.	Barrierefreiheit	2,40
10.	Innovation	2,25

Aufgabe 2: Aufbauend auf der vorherigen Einschätzung der heutigen Mobilität bewerteten die Teilnehmenden die zehn zuvor behandelten Kriterien hinsichtlich ihrer Relevanz für **die Zukunft der Mobilität in Zwickau**. Die Ergebnisse fließen in die Leitbildentwicklung des VEP ein.

Pro Thema konnten dafür null bis fünf Sterne vergeben werden. Aus der Bewertung ergibt sich eine Rangfolge der Kriterien nach ihrer Bedeutung für die Mobilität der Zukunft in Zwickau.



Vorgehen der Befragung

Die Mobilität in Zwickau von morgen

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau



Bitte bewerten Sie, wie wichtig die angegebenen Themen für die zukünftige Mobilität in Zwickau sind:

Bitte sagen Sie uns mithilfe der Sterneskala, ob sie die folgenden Themen wichtig finden und diese **in Zukunft** in Zwickau gefördert werden sollten.

Mehr Sterne bedeuten höhere Wichtigkeit. Je mehr Sterne Sie vergeben, desto wichtiger erachten Sie das Thema also. Wenn Sie beispielsweise nur einen Stern vergeben, finden Sie das Thema eher unwichtig. Wenn Sie fünf Sterne vergeben, halten Sie das Thema für sehr wichtig.

Zuverlässigkeit: Ich kann mich darauf verlassen, meine Ziele planmäßig zu erreichen.

Sicherheit: Alle können sich im Verkehr sicher fühlen.

Erreichbarkeit: Wichtige Ziele in der Stadt sind direkt und einfach zu erreichen.

Aufenthaltsqualität: Der öffentliche Raum (Straßen, Plätze) lädt zum Verweilen ein.

Barrierefreiheit: Auch Menschen mit Mobilitätseinschränkung können in Zwickau problemlos unterwegs sein.

Weiter

Screenshot der Befragungs-Seite.

Ergebnisse der Befragung

Die Mobilität in Zwickau von morgen

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Die Teilnehmenden haben die Relevanz der vorgestellten Kriterien für die Zukunft folgendermaßen priorisiert*:

Nr.	Kriterium	Sterne (Durchschnitt)
1.	**Zuverlässigkeit:** *Ich kann mich darauf verlassen, meine Ziele planmäßig zu erreichen.*	4.1
2.	**Erreichbarkeit:** *Wichtige Ziele in der Stadt sind direkt und einfach zu erreichen.*	4.0
3.	**Sicherheit:** *Alle können sich im Verkehr sicher fühlen.*	3.9
4.	**Innovation:** *In Zwickau sollen Mobilitätsinnovationen umgesetzt werden.*	3.8
5.	**Gesundheit:** *Mobilität soll positiv zur Gesundheit der Menschen in Zwickau beitragen.*	3.7
6.	**Aufenthaltsqualität:** *Der öffentliche Raum (Straßen, Plätze) lädt zum Verweilen ein.*	3.6
6.	**Barrierefreiheit:** *Auch Menschen mit Mobilitätseinschränkung können in Zwickau problemlos unterwegs sein.*	3.6
6.	**Bezahlbarkeit:** *Es ist für alle bezahlbar, in Zwickau von A nach B zu kommen.*	3.6
9.	**Teilhabe:** *Die Mobilität unterstützt alle bei ihren sozialen und wirtschaftlichen Aktivitäten.*	3.5
10.	**Klimaschutz:** *Das Verkehrssystem leistet einen Beitrag zur erforderlichen CO2-Minderung.*	3.3

*von wichtig nach weniger wichtig

Ergebnisse der Befragung

Zusammenfassung

Für die Gestaltung der zukünftigen Mobilität in Zwickau werden die Kriterien **Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Sicherheit** von den Teilnehmenden als am wichtigsten eingeschätzt.

- Die **Zuverlässigkeit** wird am höchsten priorisiert. Bereits bei der Betrachtung der heutigen Mobilität wird das Kriterium am höchsten bewertet. Und so soll die Zuverlässigkeit auch in Zukunft gefördert werden.
- Am zweitbesten schneidet das Kriterium **Erreichbarkeit** ab. Fast die Hälfte der Teilnehmenden gibt an, wichtige Ziele in Zwickau schnell und problemlos zu erreichen. Dies soll auch in Zukunft gewährleistet werden.
- An dritter Stelle steht das Kriterium **Sicherheit** (heutige Mobilität: 4. Platz). In Zwickau sollen sich alle Verkehrsteilnehmer sicher fühlen.

Darüber hinaus ergeben sich weiteren Erkenntnisse zu einzelnen Kriterien:

- Das Kriterium **Teilhabe** wird bei der Bewertung der heutigen Mobilität als gut eingeschätzt. Für die zukünftige Mobilität spielt es für die Teilnehmenden jedoch eine deutlich geringere Rolle.
- Dem gegenüber steht das Kriterium **Innovation**. Das heutige Mobilitätssystem wird als wenig innovativ angesehen; die Integration von Innovationen in die zukünftige Mobilität ist deutlich gewünscht.
- Die heutige Mobilität wird hinsichtlich des Kriteriums **Klimaschutz** als durchschnittlich bewertet. Für die Gestaltung der zukünftigen Mobilität spielt Klimaschutz aus Sicht der Teilnehmenden jedoch nur eine geringe Rolle. Klimaschutz wird somit lokal als vergleichsweise weniger relevantes Thema betrachtet.

Ergebnisse der Befragung

Optional konnten in einem Freitextfeld **weitere Hinweise, Anregungen oder Ideen** zur zukünftigen Mobilität in Zwickau hinterlassen werden. Die Eingaben werden je nach Aussage im Rahmen der Analyse oder der Leitbildentwicklung genutzt. Einige zum Teil bereits konkret benannten Maßnahmenvorschläge werden im späteren Prozessverlauf (zur Maßnahmenentwicklung) in die Abwägung einbezogen. Ein Überblick über die Eingaben ist nachfolgend dargestellt:

- Der größte Teil der Eingaben bezieht sich auf die Verbesserung des **öffentlichen Verkehrs** in Zwickau. Insbesondere werden Hinweise hinsichtlich günstigeren Ticketangeboten genannt, da diese vor allem für Familien im Vergleich zur Pkw-Nutzung als sehr teuer eingeschätzt werden. Außerdem wird der Ausbau des ÖPNV-Netzes gewünscht.
- Viele Hinweise beziehen sich auf die derzeitige **Straßeninfrastruktur**. Gewünscht wird die Sanierung von maroden Straßen sowie der Rad- & Fußwege. Einige Personen wünschen sich mehr und günstige Parkmöglichkeiten für Pkw; andere schlagen die Entwicklung von Park&Ride-Konzepten vor.
- Während das Thema **Barrierefreiheit** bei der Kriterenbetrachtung nur mittelmäßig bewertet wurde, wird es an dieser Stelle umfassend aufgegriffen. Es besteht die Erwartung, den ÖPNV barrierefrei nutzbar zu machen – dafür sollen sowohl Busse/Bahnen als auch die Haltestellen barrierefrei gestaltet werden. Auch im öffentlichen Raum seien Hindernisse (z.B. Bordsteine, Mülltonnen, grobe Pflastersteine) abzubauen.
- Eine mangelnde wahrgenommene **Sicherheit** wird vor allem an Zwickaus ÖPNV-Haltestellen sowie dem Neumarkt bemängelt. Hier werden Sicherheits-maßnahmen (z.B. Beleuchtung, Kameras, Heimweg-telefone) vorgeschlagen.

Ergebnisse

...der Dialogkarte



Dialogkarte

Neben der Umfrage beinhaltete die erste Online-Beteiligung zum VEP 2040 auch eine Dialogkarte. Auf der **Dialogkarte** konnten die Teilnehmenden zeigen, wo die Mobilität in Zwickau bereits gut funktioniert und wo sie verbessert werden sollte. Dafür konnten Orte, Streckenabschnitte oder ganze Bereiche markiert und Beiträge mit oder ohne Ortsbezug verfasst werden. Außerdem konnten die Beiträge den unterschiedlichen Verkehrsträgern zugeordnet werden.

Alle verfassten Beiträge werden sowohl an das städtische Planungsteam als auch an das Fachplanungsbüro weiter gegeben und fließen in die **Bestandsaufnahme** ein.

Die Dialogkarte ist über die Infoseite zur Online-Beteiligung einsehbar.

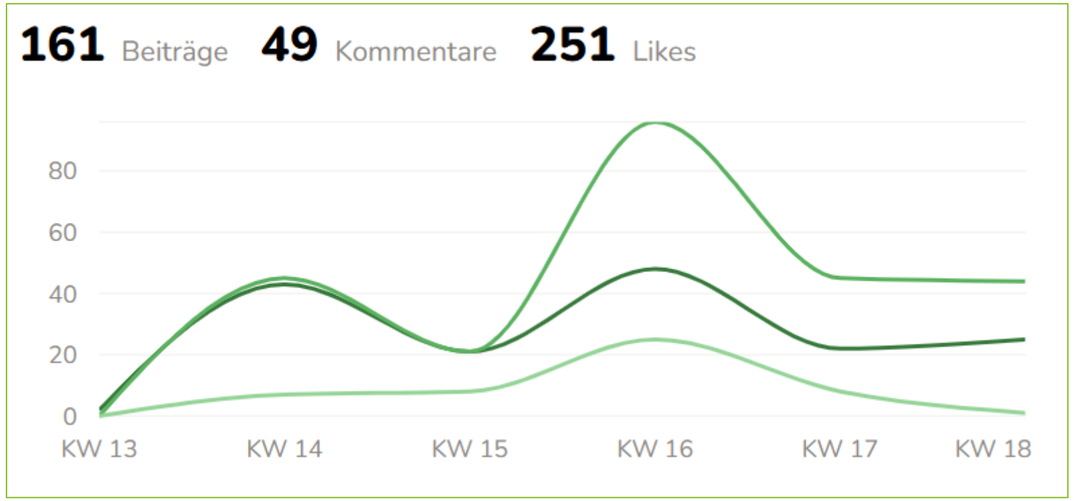
Beiträge auf der Karte

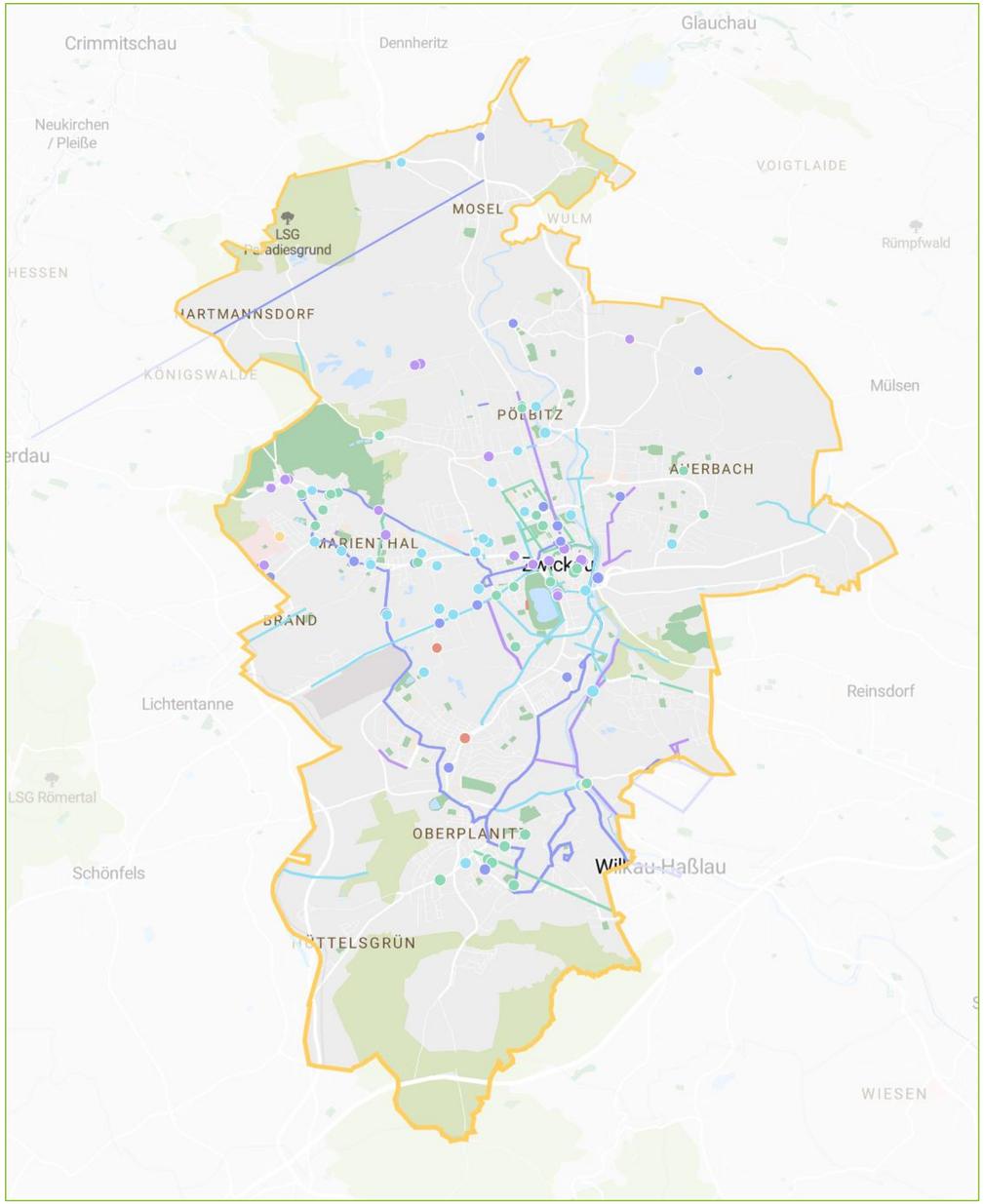
96
Beiträge mit Ortsbezug

52
Beiträge zu Wegestrecken

6
Beiträge ohne Ortsbezug

7
Beiträge zu Flächen





Ergebnisse

Radverkehr in Zwickau

57
Beiträge zum Radverkehr

Ein großer Teil der Teilnehmenden der Befragung wünscht sich für den Radverkehr in Zwickau einen **Ausbau der Radwege** und fordert eine bessere Vernetzung der bereits existierenden Fahrradwege. Außerdem soll ein angemessener Straßenbelag für Radwege sichergestellt werden.



Besonders häufig werden **Flächenkonflikte des Radverkehrs mit dem Fuß- oder Autoverkehr** thematisiert. Positiv hervorgehoben werden dabei insbesondere Bereiche in Zwickau, die allen Verkehrsteilnehmenden ausreichend und eindeutig gekennzeichneten Raum bieten. Vermehrt wird erbeten breite Radwege zu bauen, damit ein angemessener Sicherheitsabstand zu überholenden Autos eingehalten werden kann, ohne dabei eine Gefährdung für den Fußverkehr darzustellen.

Ergebnisse

Privater Auto- & Motorradverkehr in Zwickau

43
Beiträge zum MIV

Bezüglich des privaten Auto- & Motorradverkehrs in Zwickau kritisieren Teilnehmende der Online-Beteiligung den an vielen Stellen **maroden Zustand der Straßen** und wünschen sich eine Sanierung dieser Straßen.

Darüber hinaus verweisen viele Teilnehmende auf eine Belastung und Gefährdung durch **hohe Geschwindigkeiten** von Autos und Motorrädern.

Um dieser Gefährdung entgegenzuwirken, werden Straßenverengungen, Tempobegrenzungen und zum Teil Verkehrsberuhigungen vorgeschlagen.



Ergebnisse

Fußverkehr in Zwickau

39
Beiträge zum Fußverkehr

Ein großer Teil der Teilnehmenden der Befragung wünscht sich für den Fußverkehr in Zwickau eine **Verbesserung der Querungsmöglichkeiten** für den Fußverkehr. Vorgeschlagen werden mehr Fußgängerinseln und Zebrastreifen. Diese sollen gut sichtbar sein, um die Sicherheit an diesen Querungsstellen zu gewährleisten. Zusätzlich sind mehr Fußgängerampeln gewünscht, deren Schaltungen auch für Menschen mit Behinderungen optimiert sind.

Neben Querungsmöglichkeiten wird eine **Optimierung der Fußwege** erbeten. Dabei wird vor allem auf einen angemessenen Gehwegbelag und den Abbau von Barrieren wie z.B. Bordsteinkanten Wert gelegt.



Ergebnisse

Öffentlicher Verkehr in Zwickau

21
Beiträge zum ÖPNV

Die Beiträge zum öffentlichen Verkehr in Zwickau zeigen vor allem, dass der Wunsch besteht, Zwickau **flächendeckender für den ÖPNV zu erschließen**. Dabei wird vorgeschlagen, dies durch zusätzlich Linien und mehr Haltestellen zu erreichen.

Zudem besteht der Wunsch, den öffentlichen Nahverkehr für alle Menschen zugänglich zu machen. Haltestellen sowie Busse und Bahnen sollen **barrierefrei** gestaltet sein.

Um den ÖPNV insgesamt attraktiver zu machen, werden **multimodale Mobilitätsangebote** vorgeschlagen.



VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Online-Beteiligung II zum VEP 2040

Ergebnisdokumentation



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig
mobil
planen

Gefördert durch:
Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Online-Beteiligung zum VEP 2040

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2040 ist die Strategie für die **zukünftige städtische Verkehrs- und Mobilitäts-entwicklung**. Er zielt darauf ab, die **Mobilitätsbedürfnisse** von Menschen und Unternehmen in den Mittelpunkt zu stellen, anstatt wie bislang den physischen Verkehr zu betrachten. Dazu werden erstmalig alle Verkehrsarten gemeinsam betrachtet. Das Vorgehen folgt dabei einem europäischen Planungsstandard und zielt auf die Verbesserung der Lebensqualität in Zwickau ab.

Zwickau hat eine lange Automobiltradition, zudem bestehen intensive Wirtschafts- und Pendelbeziehungen innerhalb der Stadt und mit der Region. Das Auto bleibt daher auch zukünftig wichtig für unsere Mobilität. Gleichzeitig sollen Platz für neue Verkehrsideen sowie moderne und sichere Wege geschaffen werden.

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgt bis Ende 2026. An der Entwicklung des Plans werden neben Verwaltung und Politik auch Zwickauer Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Institutionen und Fachakteure beteiligt. Zentral für diese Beteiligung ist der **Zwickauer Mobilitätsdialog**.

Die Online-Beteiligung zum VEP 2040

Im Oktober 2025 wurde von der Politik das Leitbild für den VEP „Zwickau bewegt. Mobilität für eine starke Stadt“ beschlossen. Es beschreibt die Art und Weise, wie wir uns bis 2040 durch Zwickau bewegen wollen (vgl. https://vep2040.zwickau.de). Dafür sind im Leitbild konkrete Ziele formuliert, zu denen konkrete Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung erarbeitet wurden.

In Abstimmung mit den politischen Fraktionen, der städtischen Verwaltung sowie dem Zwickauer Mobilitätsdialog wurden 55 Maßnahmen in 5 Handlungsfeldern erarbeitet. Gemeinsam tragen diese Maßnahmen dazu bei, das Leitbild zu erreichen.

Da nicht alle 55 Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, sollte im Rahmen der 2. Online-Beteiligung erfahren werden, welche Maßnahmen von den Zwickauer Bürgerinnen und Bürgern als besonders wichtig angesehen werden. Zu jeder Maßnahme wurde eine ausführliche Beschreibung angeboten.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung ist im Folgenden dargestellt.

Teilnehmende



Teilnehmende



Anzahl Teilnehmende

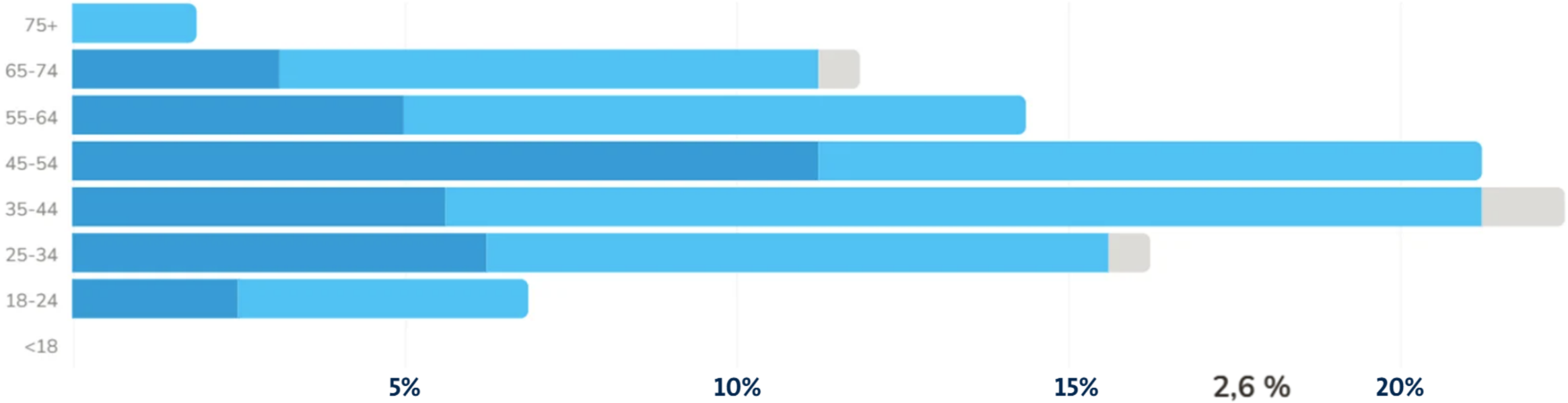
1.021



Anzahl Kommentare

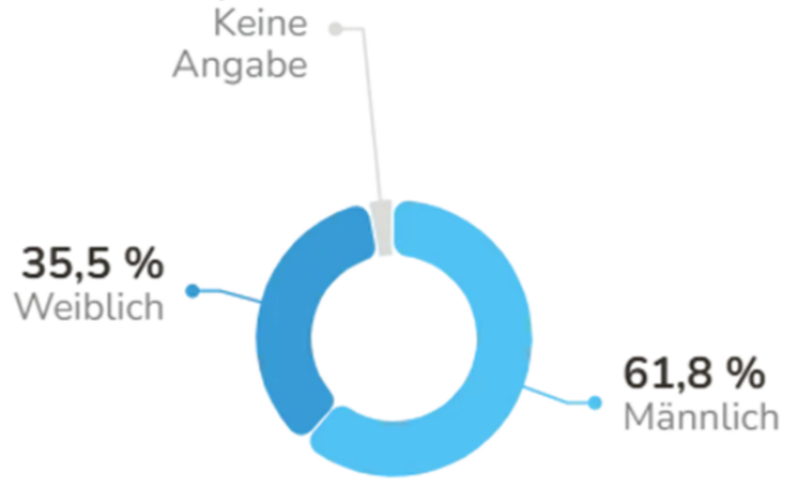
1.431

Teilnehmende

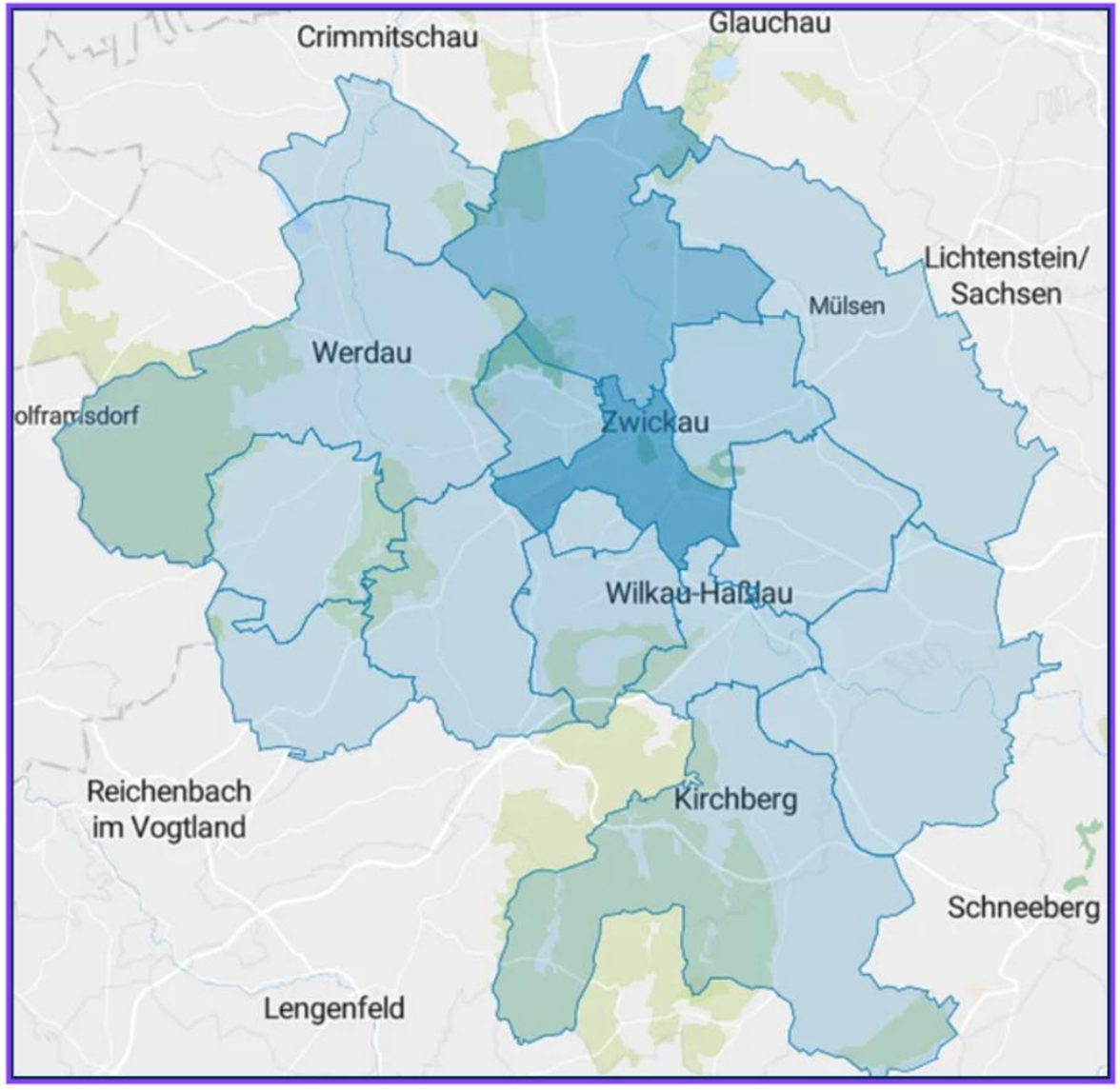


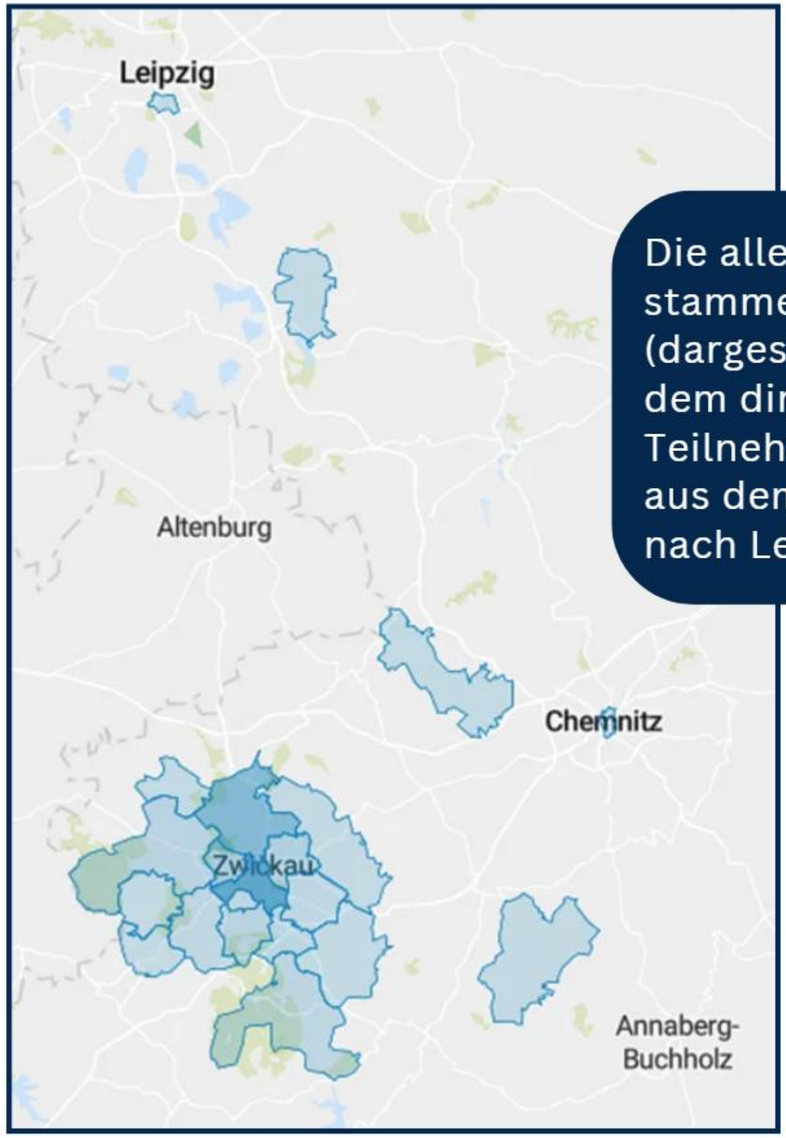
Die Altersdurchschnitt der Teilnehmenden entspricht dem tatsächlichen Altersdurchschnitt der Zwickauer Bürger (ca. 48 Jahre). Zu beachten ist, dass an der Online-Beteiligung keine Personen unter 18 Jahren teilgenommen haben. Zur Einbeziehung der Perspektive der jungen Generation hat das VEP-Team allerdings auch eine eigene Beteiligung durchgeführt, in der auch Maßnahmen abgefragt wurden.

An der Online-Beteiligung haben überdurchschnittlich mehr Männer als Frauen teilgenommen.



Teilnehmende





Die allermeisten Teilnehmenden stammen aus der Stadt Zwickau (dargestellt in dunkelblau) sowie dem direkten Umland. Einzelne Teilnehmende stammten zudem aus dem weiterem Umland bis nach Leipzig.

Ergebnisse

...der Umfrage



Übersicht



Fußverkehr
(7 Maßnahmen)

13%
der Kommentare entfielen auf dieses Handlungsfeld



Radverkehr
(14 Maßnahmen)

24%
der Kommentare entfielen auf dieses Handlungsfeld



Kfz-Verkehr
(12 Maßnahmen)

33%
der Kommentare entfielen auf dieses Handlungsfeld



ÖPNV
(10 Maßnahmen)

22%
der Kommentare entfielen auf dieses Handlungsfeld



Mobilitäts-
management
(12 Maßnahmen)

8%
der Kommentare entfielen auf dieses Handlungsfeld

Fußverkehr



Übersicht über das Handlungsfeld

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.



Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche (F1)



Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen (F2)



Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen (F3)



Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen (F4)



Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen (F5)



Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen (F6)



Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen (F7)



Priorisierung der Maßnahmen zu diesem Handlungsfeld

Fußverkehr

Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche (F1)



Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des Fußverkehrszielnetzes wurden Vorrang-Bereiche mit hoher Funktionsdichte und entsprechend hohem Fußverkehrs aufkommen identifiziert. Für diese Bereiche werden kleinräumige Fußwegekonzepte auf Grundlage systematischer Fußverkehrsanalysen erarbeitet. Die Analysen erfolgen als strukturierte Vor-Ort-Begehungen unter Beteiligung relevanter Akteure und dienen der detaillierten Bewertung von Gehwegbreiten und -zuständen, Barrierefreiheit, Querungsmöglichkeiten, Schulwegsicherheit, Beleuchtung, Sichtbeziehungen sowie Konflikten mit dem Kfz- und Radverkehr. Zudem werden wichtige Wegebeziehungen zwischen zentralen Quellen und Zielen analysiert und Netzlücken identifiziert. Dabei sollte auf eine einheitliche Umsetzung für alle Planräume geachtet werden:

- Durchführung einer umfassenden Bestandsaufnahme aller bestehenden Fußwege in den jeweiligen Planraumkulissen.
- Analyse der Nutzung, Zustände, Sicherheitsaspekte und Barrieren für Fußgänger, ggf. Zählungen durchführen.
- Einbindung der Bevölkerung, Interessengruppen und Experten in den Planungsprozess durch Workshops, Bürgerforen, Planungsspaziergänge/Fußverkehrs-Checks und Online-Umfragen.
- Festlegen von Zielen und Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur in der Stadt und in den jeweiligen Planraumkulissen.
- Erarbeitung von detaillierten Konzepten für die Neu- und Umgestaltung von Fußwegen unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit, Gehkomfort, Beleuchtung, Begrünung und ästhetischen Gesichtspunkten und zu erwartenden Zielgruppen in den jeweiligen Planraumkulissen.
- Integration innovativer Gestaltungselemente und Technologien zur Verbesserung der Fußgängererfahrung, z.B. Leuchtstreifen im Boden, o.Ä.
- Festlegung eines Umsetzungsplans mit klaren Prioritäten und Zeitplänen für die Realisierung der geplanten Fußwegeprojekte.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche sollte insbesondere auf den baulichen Zustand und die Barrierefreiheit der Fußwege geachtet werden. Genannt werden die Beseitigung von Kopfsteinpflaster, Unebenheiten, Stolperfallen, unterschiedlich hohen Platten und hängenden Gehwegen. Fußwege sollten ausreichend breit, ohne Engstellen sowie für ältere Menschen, Menschen mit Gehbehinderungen, Rollstuhlnutzende, Personen mit Rollator und Kinderwagen gut nutzbar sein. Wichtig sind außerdem abgesenkte Bordsteine und sichere, gut begehbare Querungen.

Bei der kleinräumigen Betrachtung sollten Verkehrssicherheit und Nutzungskonflikte im jeweiligen Vorrang-Bereich berücksichtigt werden. Fußwege, die nicht für den Radverkehr freigegeben sind, sollten nicht durch Radfahrende genutzt werden. Für die Innenstadt werden weniger Kfz-Verkehr, eine pkw-freie Gestaltung, Poller zur Beschränkung des Lieferverkehrs sowie Einschränkungen des Radverkehrs genannt. Angesprochen werden auch sichere Querungen, unter anderem an der Crimmitschauer Straße im Bereich der Haltestelle „Hauptfriedhof“, sowie Verkehrsberuhigung am Käthe-Kollwitz-Gymnasium während der Hol- und Bringzeiten.

Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass in den Vorrang-Bereichen eine gute Beleuchtung sicherzustellen ist. Dies betrifft insbesondere die Nordvorstadt und Pölbitz. Genannt werden hellere beziehungsweise zusätzliche Beleuchtung, der Austausch von Gaslaternen durch LED sowie Beleuchtung mit reduziertem Blaulicht.

Bei der Gestaltung der kleinräumigen Fußwegekonzepte sollten Aufenthaltsqualität, Begrünung und Orientierung berücksichtigt werden. Genannt werden Sitzgelegenheiten mit Mülleimern, Beschilderung und Wegweisung, kurze und nachvollziehbare Wege sowie Verbindungen zu Schulen, Geschäften und Haltestellen. Begrünung sollte standortangepasst, pflegearm und möglichst einheimisch sein; Schottergärten und häufiges Mähen werden kritisch gesehen.

Außerdem sollten Wartung, Pflege und Winterdienst von Beginn an mitgedacht werden. Einzelne Rückmeldungen weisen darauf hin, die Konzepte nicht zu aufwendig oder zu kompliziert anzulegen und sich auf die Instandsetzung vorhandener Fußwege zu konzentrieren.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils
- Belebung des öffentlichen Raumes

Eingaben zu dieser Maßnahme:

29

Fußverkehr

Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen (F2)



Ziele der Maßnahme

- Ausbau von Fußwegeverbindungen, die bedeutsame Teilräume und Einrichtungen miteinander verknüpfen
- Fußläufige Erreichbarkeit der Einrichtungen sicherstellen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Eingaben zu dieser Maßnahme:
34

Maßnahmenbeschreibung

Es sollen zentrale Hauptfußwegeachsen im Stadtgebiet entwickelt und hergestellt werden. Diese Achsen dienen als Verbindungen zwischen wichtigen publikumswirksamen Einrichtungen, Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und zentralen Points of Interest (POI). Sie ermöglichen eine direkte, sichere und barrierefreie Erreichbarkeit von zentralen Punkten, vor allem auch auf der „letzten Meile“ zum ÖPNV / SPNV. Folgende Achsen sollten prioritär untersucht und nach Möglichkeit hergestellt werden:

- Hauptbahnhof – Innenstadt
- Glück-Auf-Center/Sparkassen-Arena – Innenstadt

Darüber hinaus sollten weitere potenzielle Achsen untersucht werden. Die Hauptfußwegeachsen sind so zu gestalten, dass sie Fußgängern großzügigen Platz bieten. Die Wege sollen durch ihre attraktive Gestaltung (s. F3) und leicht verständliche, optisch ansprechende Beschilderung Fußgängern eine angenehme und effektive Fortbewegung ermöglichen und die verschiedenen zentralen Orte ohne größere Umwege möglichst direkt und barrierefrei miteinander verbinden.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen sollte besonders beachtet werden, dass diese Achsen direkte, gut verständliche und barrierefreie Verbindungen zwischen wichtigen Zielen bilden. Genannt werden unter anderem Hauptbahnhof, Innenstadt, Schwanenteich, Mulde, Sparkassen Arena, Stadthalle, Nordvorstadt/Pölbitz, Eckersbach, Planitz sowie der Campus Scheffelstraße. Die Wege sollten möglichst geradlinig verlaufen, kurze Verbindungen ermöglichen und auch Stadtteile außerhalb der Innenstadt einbeziehen.

Für die Hauptfußwegeachsen wird mehrfach auf die notwendige Barrierefreiheit hingewiesen. Dazu zählen barrierefreie Beläge, glatte und ausreichend breite Wege, abgesenkte Bordsteine ohne anschließende Rinnen sowie die Vermeidung von hängenden Gehwegen, Schlaglöchern, Hügeln und unebenen Platten. Die Achsen sollten auch für Menschen mit Mobilitäts- oder Sehbeeinträchtigungen, Rollstuhlnutzende und Personen mit Kinderwagen nutzbar sein.

Bei der Umsetzung sollten sichere Querungen und fußgängerfreundliche Ampelschaltungen berücksichtigt werden. Genannt werden insbesondere die Verbindung Hauptbahnhof–Innenstadt, der Übergang über die Crimmitschauer Straße im Bereich der alten Zentralhaltestelle, die Querung Bahnhofstraße–Innenstadt sowie die Ampelschaltung an der Werdauer Straße.

Mehrfach wird betont, dass die Hauptfußwegeachsen klar vom Kfz-Verkehr, Radverkehr und E-Scootern abgegrenzt werden sollten. Genannt werden Fußgängerzonen, die Reduzierung oder der Ausschluss von Kfz-Verkehr sowie die Kontrolle bestehender Fußgängerzonen, etwa an der Äußeren Schneeberger Straße. An Engstellen, Brücken und Unterführungen wird eine Verlangsamung des angrenzenden Autoverkehrs angeregt.

Darüber hinaus sollten die Achsen gut beleuchtet, klar ausgeschildert und angenehm gestaltet sein. Genannt werden hellere, energiesparende und blendfreie Beleuchtung, genaue Entfernungsangaben, Sitzgelegenheiten, Schatten, Bäume, Grünflächen sowie Nutzungen entlang der Wege wie Cafés oder Geschäfte. Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme als nicht prioritär oder bereits ausreichend vorhanden.

Fußverkehr

Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen (F3)



Maßnahmenbeschreibung

Das Gesamtsystem ÖPNV muss perspektivisch barrierefrei ausgebaut werden, was vor allem Haltestellen und Fahrzeuge betrifft. Für die Fahrzeuge sind die Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau (SVZ) verantwortlich.

Für die Haltestellen ist der Baulastträger Stadt Zwickau zuständig. Derzeit existiert keine fest definierte, politisch beschlossene Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Die Umsetzung erfolgt bislang im Wesentlichen anlassbezogen (z.B. im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, Netzanpassungen oder Förderkulissen) sowie unter Berücksichtigung fachlicher Dringlichkeiten.

Gleichzeitig besteht Einigkeit darüber, dass für die kommenden Jahre eine systematische Priorisierung erforderlich ist. Ziel ist es, mittelfristig – auch im Kontext des VEP 2040 – eine nachvollziehbare und abgestimmte Prioritätenliste zu entwickeln. Diese soll Kriterien wie Fahrgastaufkommen, Bedeutung im Netz, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, Umsteigefunktionen sowie Aspekte der sozialen Teilhabe berücksichtigen.

Zu den jährlichen Investitionsmitteln lässt sich aktuell kein pauschaler, feststehender Budgetansatz benennen, da die Finanzierung stark von konkreten Maßnahmen, verfügbaren Förderprogrammen und der jeweiligen Haushaltslage abhängt.

Sobald die Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen steht, ist dies mit dem barrierefreien Ausbau der Zuwege zu koppeln. Auch anstehende Straßensanierungen sind mit dem Ausbau zu synchronisieren, so dass hier ebenfalls eine Priorisierung der sanierungsbedürftigen Straßen abgeleitet werden kann.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen wird darauf hingewiesen, dass Wege dorthin barrierefrei nutzbar sein sollten. Genannt werden glatte, rutschfeste und breite Fußwege, abgesenkte Bordsteine, keine Stolperfallen durch Unebenheiten oder lockere Platten sowie Platz für Rollstühle, E-Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen.

Barrierefreiheit sollte unterschiedliche Einschränkungen berücksichtigen. Neben gehbehinderten Menschen werden sehbehinderte, blinde, hörbehinderte und taube Menschen genannt. Angesprochen werden Führungsspuren, Rampen, mehr Kommunikationswege an kleineren Bahnhöfen, Lagepläne, Abfahrtsanzeigen und ausgeschilderte Wege zu nahegelegenen Haltestellen.

Zur Verkehrssicherheit werden sichere Fahrbahnquerungen, abgesenkte Bordsteine an Überwegen und Ampeln zum Stoppen des Straßenverkehrs an Straßenbahnhaltestellen genannt. Weitere Hinweise betreffen kurze Wege zwischen Haltestellensteigen, Kombikanten sowie Bus- und Straßenbahnfahrende.

Für die Umsetzung werden ein sukzessiver Ausbau, ein fester Zielhorizont und die Berücksichtigung weiterer Stadtteile genannt. Insellösungen werden kritisch gesehen. Als Beispiele werden der Bahnhof und die Anbindung an die Innenstadt, der Neumarkt, kleinere Bahnhöfe sowie die Treppe vom Stadtpark Marienthal zur Haltestelle Antonstraße am Kinderfreizeitzentrum genannt.

Außerdem werden Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Sauberkeit durch Kontrollen und Missstandsbeseitigung angesprochen.

Ziele der Maßnahme

- Mobilität und soziale Teilhabe für alle
- Schaffung eines durchgängig barrierefreien ÖPNV-Systems
- Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und des Komforts

Eingaben zu dieser Maßnahme:
22

Fußverkehr

Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen (F4)



Maßnahmenbeschreibung

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen (Schule / Kita / Hort) fördert das selbständige Zufußgehen und schafft sichere Rahmenbedingungen für Kinder auf ihrem täglichen Weg. Diese Schulwege sind systematisch zu überprüfen und durch geeignete Maßnahmen wie sichere Querungsstellen, übersichtliche Knotenpunkte und gut gestaltete Wartebereiche kindgerecht auszubauen. Im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements sind infrastrukturelle Verbesserungen mit pädagogischen Ansätzen zu verknüpfen, etwa durch Schulwegpläne, Verkehrserziehung, Aktionstage oder Elternarbeit. Ziel ist es, frühzeitig sichere Verhaltensmuster zu fördern, Selbstständigkeit zu stärken sowie Hol- und Bringverkehre mit dem Auto zu reduzieren.

- Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen, Kampagnen, ggf. Schulstraßen
- Etablierung eines konzeptionellen schulischen Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, den Schulen und Kitas, Schülerinnen und Schülern, Elternvertretungen und einer Begleitung durch ein externes Fachbüro
- Überarbeitung und kontinuierliche Fortschreibung der Schulwegpläne
- Harmonisierung mit der Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau (F3 und F6): bei Überlagerung erhalten die Wege zu Bildungseinrichtungen Vorrang beim barrierefreien Ausbau

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen werden vor allem Maßnahmen im Umfeld von Kitas, Horten, Grundschulen und weiteren Schulen genannt. Mehrfach angesprochen werden Tempo 30, Verkehrsberuhigung, Durchfahrtsbeschränkungen, Sperrzonen sowie eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Ein Schwerpunkt liegt auf Hol- und Bringverkehren. Genannt werden riskante Wendemanöver, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Halten und Parken in Halteverbotszonen sowie Gefährdungen durch Elterntaxis. Als Hinweise werden Eltern-Taxi-Haltestellen, Kiss-and-Go-Zonen, Halte- oder Wendezonen, weiter entferntes Aussteigen sowie Halte- und Parkverbote genannt.

Zur sicheren Querung werden Fußgängerüberwege, Zebrastreifen, Fußgängerampeln, Querungshilfen, deutliche Markierungen und freizuhaltende Sichtbereiche benannt. Konkrete Orte sind Katharinenstraße/Nicolaistraße, Karl-Kippenhahn-Straße in Mosel, Käthe-Kollwitz-Gymnasium, Dittesschule, Gert-Fröbe-Schule/ehemalige Schillerschule, Mühlpfortstraße, Scheffelbergschule, Platz der Deutschen Einheit sowie der Bereich zwischen Wohnheim Scheffelberg, Grundschule am Scheffelberg und WHZ Campus Scheffelberg.

Weitere Hinweise betreffen Kontrollen des ruhenden und fließenden Verkehrs, Blitzer, Verkehrshelfer, sichere Schulwege, breite Fußwege, Barrierefreiheit und Fahrradständer. Einzelne Rückmeldungen verweisen auf die Eigenverantwortung von Eltern und Kindern oder bewerten Schulwegpläne und einzelne Verbote kritisch.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schul- und Kitawegen
- Stärkung des Fußverkehrs auf Schul- und Kitawegen
- Sensibilisierung für umweltfreundliche Verkehrsmittel/Fortbewegung auf dem Weg zur Schule oder Kita

Eingaben zu dieser Maßnahme:
30

Fußverkehr

Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen (F5)



Maßnahmenbeschreibung

Die Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang bedeutender Hauptfußwegeachsen, z.B. die Leipziger Straße, Marienthaler Straße oder auch die südliche Äußere Schneeberger Straße, erhöht die Aufenthaltsqualität, stärkt das Sicherheitsgefühl und wertet zentrale Wegeachsen im Stadtgebiet nachhaltig auf. Begrünung, Baumpflanzungen sowie Entsiegelungsmaßnahmen leisten neben Sauberkeit und regelmäßiger Pflege einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas sowie zur Reduzierung des Hitzeinsel-Effekts. Stadtmobiliar wie Sitzbänke und Abfallbehälter in Abständen von rund 300 m, Trinkbrunnen, barrierearme Gestaltung sowie klare Wegeleitsysteme erhöhen Komfort und Nutzbarkeit für alle Altersgruppen. So entstehen attraktive, sichere und klimaangepasste Stadträume, die den Fußverkehr fördern und die Lebensqualität insgesamt steigern.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen werden Bäume, Schatten, Sitzgelegenheiten und Begrünung genannt. Angesprochen werden schattige Sitzbereiche, Trinkbrunnen, Mülleimer, Hundekotbeutelständer, öffentliche WCs sowie Sprühnebelanlagen oder Nebelduschen.

Bei der Begrünung werden robuste, standortangepasste, wasserarme, einheimische und insektenfreundliche Pflanzen genannt. Häufiges Mähen wird kritisch gesehen. Außerdem werden Grünflächen als Lernorte, Infotafeln, die Einbindung von Schulklassen oder Hortgruppen sowie betreute Beete mit Anwohnenden angesprochen. Allergien sollen berücksichtigt werden.

Als Umsetzungsaspekte werden Barrierefreiheit, gute Ausleuchtung, Sauberkeit, Kontrollen, Pflege und Unterhalt genannt. Mehrere Rückmeldungen verweisen auf Müll, Vandalismus, Hundekot sowie Kontrolle, Erneuerung und Instandhaltung von Sitzmöglichkeiten. Ein Pflege- und Unterhaltskonzept wird ausdrücklich angesprochen.

Räumlich genannt werden die Leipziger Straße, die Marienthaler Straße, die Rosenwiese, der Hauptbahnhof sowie die August-Schlosser-Straße im Bereich der Kita Oberhohndorf. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Einzelne Rückmeldungen stellen die Maßnahme wegen Kosten, Pflegeaufwand, Platzmangel oder geringer Aufenthaltsqualität an stark befahrenen Straßen kritisch dar. Andere Beiträge begrüßen sie und verbinden sie mit Lebensqualität, Aufenthaltsqualität und weniger Autoverkehr.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung des Sicherheitsgefühls und der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Eingaben zu dieser Maßnahme:
29

Fußverkehr

Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen (F6)



Maßnahmenbeschreibung

Auf Basis der Ergebnisse der Fußverkehrschecks (s. F1) werden konkrete Maßnahmen zur Priorisierung des Fußverkehrs entwickelt. Hierzu können u.a. die Verbreiterung und Freihaltung von Gehwegen, die Einrichtung sicherer und möglichst niveaugleicher Querungsstellen sowie taktiler und visueller Elemente, Vorziehen von Gehwegbereichen (Gehwegnasen), Mittelinseln, angepasste Ampelschaltungen, Geschwindigkeitsreduzierungen sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen – insbesondere in sensiblen Bereichen zählen. Für ausgewählte Achsen und Querungsstellen wird geprüft, wie dem Fußverkehr gestalterisch und verkehrsorganisatorisch Vorrang eingeräumt werden kann, um Sicherheit, Durchgängigkeit und Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern.

Umsetzungshinweise

- Die barrierefreie Umgestaltung der Querungsanlagen für den Fußverkehr ist mit den Anforderungen bzw. den Planungen für den Radverkehr abzustimmen
- Erstellen einer Prioritätenliste und eines Katasters auf Basis der Fußwegekonzepte bzw. Planräume zur Priorisierung von Querungsanlagen an Vorrang- und Hauptfußwegeachsen (Harmonisierung mit der Verkehrssicherheit an Schulen und Kitas (F4)
- Einbindung von Verbänden und Interessensgruppen
- Die Belange des Fuß- und Radverkehrs bei Querungen und Ampeln berücksichtigen
- Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten
- Bei anstehenden Straßensanierungs-/ -umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (Fußgängerüberweg, Mittelinsel etc.) einzubeziehen
- Pflege und Säuberung insbesondere im Winter (Schnee / Glatteis)

Die Errichtung einer Querungsanlage für Fußgänger kann zwischen 20.000-50.000 Euro je nach Dimensionierung und Ausgestaltung betragen.

Ziele der Maßnahme

- Mobilität und soziale Teilhabe für alle
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Eingaben zu dieser Maßnahme:
16

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der barrierefreien Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen wird darauf hingewiesen, dass Querungsanlagen nur im Zusammenhang mit dem Zustand der umliegenden Fußwege wirken. Genannt werden abgesenkte Bordsteine ohne Rinnen, gut nutzbare Gehwege, weniger Löcher und Huckel sowie die Vermeidung hängender Fußwege.

Für Querungsstellen werden mehr Zebrastreifen, Querungshilfen, Verkehrsinseln, Fahrbahnteiler, gute Ausleuchtung und eine deutliche Hervorhebung für den Straßenverkehr genannt. Ampeln sollten fußgängerfreundlich gestaltet sein oder als echte Anforderungsampeln schnell auf Querungswünsche reagieren. Querungen sollten an wichtigen Wegeachsen, bei Schulen, Nahverkehrshaltestellen, wichtigen Einrichtungen und dort liegen, wo Menschen tatsächlich die Straße queren.

Räumlich genannt werden die Kreuzung Steinpleiser Straße/Robert-Koch-Straße, Eckersbach, die Schlachthofstraße, Kopernikusstraße, Reichenbacher Straße auf Höhe Penny beziehungsweise Bäcker, Werdauer Straße auf Höhe Arbeitsagentur sowie die Kreuzung Königswalder Straße. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Weitere Hinweise betreffen Vorrang für Fußgänger, Verdrängungsmaßnahmen für den Kfz-Verkehr, Kontrolle und Umsetzung bei Sanierungen sowie die Trennung von Rad- und Fußverkehr. Radspuren werden auf der Straße und nicht auf Gehwegen gewünscht. Außerdem werden Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, regelmäßiger Unterhalt und gesetzliche Vorgaben angesprochen.

Fußverkehr



Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen (F7)

Maßnahmenbeschreibung

Um die barrierefreie Nutzung der Gehwege zu gewährleisten, sind verschiedene Handlungsansätze erforderlich:

- Konsequente Freihaltung von Gehwegen durch Sensibilisierungskampagnen, verstärkte Kontrollen und Sanktionierung und bei Bedarf baulichen Maßnahmen
- Beibehaltung des geordneten Abstellens von Sharing-Fahrzeugen durch die Festlegung von Abstellzonen und der Nutzung von Geofencing-Technologien
- Konsequente Entfernung von Hindernissen durch u.a. die Regulierung von Werbeaufstellern in Geschäftsstraßen.

Kontrolle und Durchsetzung erfordert dabei einen nicht unerheblichen Personaleinsatz, sodass entsprechende Ordnungsbehörden personell ausgestattet werden müssen. Alternativ können bauliche Vorrichtungen, z.B. Poller, Zäune u.Ä. den Kontrollaufwand minimieren. Hier ist situativ abzuwägen, mit welchen Mitteln die barrierefreie Nutzung dauerhaft sichergestellt werden soll.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen werden vor allem der Zustand der Beläge und Hindernisse auf Gehwegen genannt. Angesprochen werden ungleichmäßige Bodenplatten, Lücken, aufgeworfene Platten, schlechte Beleuchtung, enge Bereiche an Ampelanlagen sowie möglichst glatte Oberflächen für Rollstühle und Kinderwagen. Auch Leitstreifen für Blinde werden genannt.

Mehrere Hinweise betreffen Blockierungen durch parkende Fahrzeuge, Geh- und Radwegparken, abgestellte Fahrräder, Roller, Schilder, Werbeaufsteller, Masten, Papierkörbe, Poller, Zäune und Stadtgrün. Genannt werden konsequente Kontrollen, Verwarnungen, das Einschreiten des Ordnungsamtes sowie ein Meldeportal für Anwohnende und Mitarbeitende von Verkehrsbetrieben oder Stadtreinigung. Fahrrad- und Rollerparkmöglichkeiten sollen ausreichend vorhanden sein, Fahrradparken wird im Straßenraum oder in separaten Bereichen vorgeschlagen.

Für die Gestaltung werden deutlich markierte Parkflächen, Behindertenparkplätze an öffentlichen Gebäuden, feste Stelen statt Aufsteller sowie ein eigener Bereich im Straßenquerschnitt für Masten und Papierkörbe genannt. Straßengrün wird teilweise auf der Fahrbahn statt auf dem Gehweg vorgeschlagen, unter anderem mit Verweis auf die Emilienstraße. Außerdem werden regelmäßiger Rückschnitt, auch von städtischem Grün, etwa an der Planitzer Straße, sowie Poller wie an der Pölbitzer Straße Höhe Villa angesprochen.

Weitere Hinweise betreffen Winterdienst und die zeitnahe Entfernung von grobkörnigem Split, barrierefreies Bauen bei Sanierungen, andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sowie Sensibilisierung, zum Beispiel durch „Rollstuhlspaziergänge“. Einzelne Rückmeldungen thematisieren Kosten und Personalbedarf für Kontrollen, Sharing-Angebote, Parkmöglichkeiten für Handwerker, Hausbesuche, Pflege- und Fußpflegedienste sowie die Frage nach dem Unterschied zu F6.

Ziele der Maßnahme

- Mobilität für alle ermöglichen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Eingaben zu dieser Maßnahme:
19

Fußverkehr



Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	*Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen (F4)*	2,52
2.	*Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen (F3)*	2,58
3.	*Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen (F6)*	3,09
4.	*Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche (F1)*	3,12
5.	*Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen (F2)*	3,13
6.	*Schaffung von Grün-und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen (F5)*	3,19
7.	*Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen (F7)*	3,49

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 76

Fußverkehr



Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Bei den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld Fußverkehr werden vor allem Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und der Zustand der Gehwege genannt. Angesprochen werden der Austausch scharfkantigen Kopfsteinpflasters im Zentrum, etwa am Kornmarkt, bessere Gehwege in Wohngebieten sowie fehlende Gehwege, zum Beispiel an der Reinsdorfer Straße.

Für die Umsetzung werden mehr Bänke, mehr Bäume, Mülleimer mit regelmäßiger Entleerung, Hundebeutelstationen, Sauberkeit, Kontrollen und Sanktionen bei Hundekot genannt. Außerdem werden bessere Beleuchtung, insbesondere auf weniger frequentierten Wegen, sowie blaulichtarme Beleuchtung angesprochen.

Ein Schwerpunkt liegt auf Barrierefreiheit für ältere Menschen, Menschen mit Rollator, Rollstuhlnutzende und Familien mit Kinderwagen. Genannt werden barrierefreie Zugänge zu Gebäuden, insbesondere Arztpraxen, die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben, die Beteiligung der Behindertenbeauftragten und die Bildung eines Behindertenbeirats.

Für Schul- und Kitawege werden gesicherte Wege, Ampeln, Zebrastreifen, Kontrollen, Tempo 30 und Blitzer genannt. Räumlich angesprochen werden unter anderem Scheffelbergschule, Dittesschule und der Bereich unterhalb der Gert-Fröbe-Schule.

Weitere Hinweise betreffen Wegweiser zu wichtigen Einrichtungen, Aufenthaltsorten und Haltestellen des Nahverkehrs, eine stärkere Priorisierung des Fußverkehrs sowie eine koordinierte Umsetzung von Maßnahmen zu Schulen, Querungen, Barrieren und Grünflächen. Rad- und Rollerfahren in Fußgängerzonen wird kritisch gesehen; genannt werden stärkere Kontrollen oder gesonderte Bereiche. Einzelne Rückmeldungen wünschen eine weitgehend autofreie Innenstadt, P+R mit Shuttle sowie Aufklärungskampagnen für Autofahrende.

Radverkehr



Übersicht über das Handlungsfeld

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.



Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen (R1)



Etablierung von Bike-Sharing Angeboten (R2)



Radvorrangnetz Süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R3)



Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg (R4)



Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße / Talstraße (R5)



Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R6)



Verbesserung der Verkehrs-sicherheit für den Radverkehr auf dem Mulde-radweg (R7)



Ausbau einer Radvorrang-route in Richtung Marienthal (R8)



Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahn-straßen und Wohnstraßen (R9)



Herstellung von Radverkehrshau ptrouten (R10)



Umsetzung einer Bevor-rechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz (R11)



Ausbau von sicheren Radabstellanlag en an zentralen Einrichtungen (R12)



Ausbau von sicheren Rad-abstellanlagen in Mehrfamilien-haussiedlungen (R13)



Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhalt estellen (R14)



Priorisierung der Maßnahmen zu diesem Handlungsfeld

Radverkehr

Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen (R1)



Maßnahmenbeschreibung

Im gesamten Stadtgebiet von Zwickau ist systematisch zu untersuchen, an welchen Stellen Barrieren oder Hindernisse die Nutzung des Fahrrads beeinträchtigen oder unmöglich machen. Hierzu zählen zum einen bauliche Elemente wie Umlaufsperren, Poller, fehlende Bordsteinabsenkungen oder vergleichbare Einbauten, die den Verkehrsfluss behindern. Zum anderen sind auch temporäre oder situative Einschränkungen zu berücksichtigen, etwa Baustellen, ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge, Müllbehälter im Verkehrsraum oder starke Verschmutzungen der Fahrbahn.

Bei fest installierten baulichen Hindernissen ist zu prüfen, ob diese entfernt oder durch geeignete Umgestaltungen radverkehrsgerecht angepasst werden können. Ziel ist eine durchgängige und komfortable Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen. Bei temporären Beeinträchtigungen sollte ein regelmäßiges Monitoring sowie eine konsequente Kontrolle etabliert werden, um die dauerhafte Nutzbarkeit der Infrastruktur sicherzustellen. Im Fall von Baustellen ist eine klar ausgewiesene, sichere und möglichst komfortable Umleitungsführung, die den Qualitätsansprüchen des Radverkehrs gerecht werden, vorzusehen.

Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Unterhaltung und Pflege der Infrastruktur sicherzustellen. Dies umfasst insbesondere den regelmäßigen Rückschnitt von Vegetation, die Reinigung der Fahrflächen sowie die fachgerechte Instandsetzung von Oberflächenschäden, um eine sichere Befahrbarkeit zu gewährleisten. Unbefestigte oder witterungsanfällige Abschnitte sind, sofern sie Teil des Hauptnetzes sind, entsprechend auszubauen oder zu ertüchtigen.

Ergänzend ist zu prüfen, inwiefern digitale Meldeplattformen oder Beteiligungsformate genutzt werden können, um Hinweise aus der Bevölkerung zu Hindernissen oder Mängeln aufzunehmen und zeitnah in die Maßnahmenumsetzung zu überführen. Zudem sollten in den Identifizierungs- und Bewertungsprozess auch möglichst örtliche Verbände, Initiativen und Interessenvertretungen hinsichtlich Praxistauglichkeit einbezogen werden.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Abbau kleinteiliger Barrieren und der hindernisfreien Nutzung von Radwegen werden vor allem Durchgängigkeit, Breite und Zustand der Radwege genannt. Angesprochen werden Hindernisse für Behindertenfahrräder, Lastenräder, Anhänger und Liegeräder, fehlende Bordsteinabsenkungen, abrupt endende Radwege, unklare Führung, fehlende Beschilderung, Gullideckel, Glas, Scherben, Bewuchs, Schlaglöcher, grobes Pflaster sowie Pflaster mit Fasen. Für Beläge werden Asphalt oder Steine ohne Fasen genannt.

Mehrere Hinweise betreffen Reinigung, Winterdienst, Rückschnitt und Ausbesserungen. Genannt werden häufigere Kehrung, Grünschnitt, Beräumung im Winter, eine digitale Meldeplattform mit Foto- und Standortmöglichkeit sowie schnelle Abhilfe. Parken auf Schutzstreifen und vor Bordsteinabsenkungen soll kontrolliert werden.

Zur Führung werden ein durchgängig befahrbares Radwegenetz, separate oder baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen, ruhige Nebenstraßen, freigegebene Einbahnstraßen, Radfahrerampeln, Markierungen und Schilder genannt. Teilweise werden geteilte Geh- und Radwege sowie Gehwegmitnutzung für Kinder erwähnt; zugleich werden Konflikte mit Fußgängern, etwa auf dem Mulderadweg, benannt.

Räumlich genannt werden Mulderadweg, Marienthal, Lessingstraße, Leipziger Straße, Scheffelstraße, Komarowstraße/Eckersbach, Crimmitschauer Straße, Saarstraße, Kreisigstraße, Pölbitzer Straße, Reichenbacher Straße, Bürgerschachtstraße, Marienthaler Viadukt, Bachweg und Dr.-Friedrichs-Ring.

Ziele der Maßnahme

- Schaffung eines durchgängig befahrbaren Radwegenetzes
- Steigerung von Komfort und Sicherheit für Radfahrer
- Verbesserung der Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr
- Vermeidung von Hindernissen und Einschränkungen
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

Eingaben zu dieser Maßnahme:
47

Radverkehr

Etablierung von Bike-Sharing Angeboten (R2)



Maßnahmenbeschreibung

Zur Etablierung eines Bike-Sharing-Angebots ist ein geeignetes Betreiber- und Betriebskonzept zu entwickeln. Dabei ist vorrangig anzustreben, einen eigenwirtschaftlich agierenden Anbieter für den Betrieb zu gewinnen oder entsprechende Kooperationsmodelle mit etablierten Betreibern zu prüfen. Die Auswahl und Ausgestaltung des Systems (z.B. stationsgebunden oder hybride Modelle) sind dabei an den lokalen Rahmenbedingungen auszurichten. Im Zuge des vorgeschlagenen stadtweiten Ausbaus von Mobilitätsstationen (s. Ö6) eignet sich ein hybrides Modell mit festen Abstellorten an den Mobilitätsstationen sowie zentralen Orten in sogenannten Abstellzonen für Zwickau.

Die Standortwahl für Stationen bzw. Abstellbereiche sollte grundsätzlich auf Basis der vom Betreiber definierten Kriterien erfolgen, um eine wirtschaftliche Tragfähigkeit und hohe Auslastung sicherzustellen. Gleichzeitig ist eine enge Abstimmung mit der Stadt erforderlich, um strategisch wichtige Standorte gezielt zu berücksichtigen. Hierzu zählen insbesondere zentrale Bahnhöfe, bedeutende Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie Mobilitätsstationen und weitere nachfragestarke Zielorte wie Innenstädte, Bildungsstandorte oder größere Arbeitgeber. Letztere sind dabei ggf. auch als Zielgruppen bzw. Pioniernutzer in Betracht zu ziehen.

Für eine erfolgreiche Implementierung sind geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, etwa durch die Bereitstellung und Sicherung von Flächen im öffentlichen Raum, eine klare verkehrsrechtliche Einordnung sowie die Integration in bestehende Mobilitätsangebote und Informationssysteme. Ergänzend sollten Aspekte wie Tarifintegration, digitale Buchungs- und Zugangssysteme sowie eine nutzerfreundliche Gestaltung der Stationen berücksichtigt werden, um eine hohe Akzeptanz und Nutzung des Angebots zu erreichen.

Mobilitätsstationen stellen bedeutsame Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und Sharing-Systemen dar:

- Bahnhaltepunkt
- Bus-und/oder Straßenbahnhaltestelle
- Car-/Bikesharing
- ggf. weitere Serviceleistungen wie Paketstationen, Lademöglichkeiten

Ziele der Maßnahme

- Rahmenbedingungen für Radverkehrsentwicklung verbessern
- Alltagsverkehr und Freizeitverkehr stärker kombinieren
- Sharing-Angebote unterstützen

Eingaben zu dieser Maßnahme:
28

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Etablierung von Bike-Sharing-Angeboten werden ein einfaches Ausleihsystem, zentrale Lagen, einfache Bedienung und viele Stellpunkte genannt. Neben Fahrrädern werden auch Lastenräder angesprochen. Für die Nutzung werden günstige Preise, Attraktivität für Wenignutzende sowie eine Kombination mit Schüler- oder Studententickets genannt. Mehrfach wird eine Nutzung ohne App-Zwang, etwa per Guthabenkarte, Kreditkarte oder Münzeinwurf, angesprochen.

Ein Schwerpunkt liegt auf festen Standorten, Rückgabezonen und geordnetem Abstellen. Mehrere Rückmeldungen verweisen auf Erfahrungen mit E-Scootern und befürchten herumstehende oder liegende Fahrzeuge, Gefahrenstellen, Beeinträchtigungen des Stadtbildes und der Verkehrssicherheit sowie Konkurrenz zu privaten Fahrradabstellplätzen.

Als Infrastruktur werden überdachte und gesicherte Fahrradabstellplätze, Ladestationen, Lademöglichkeiten und die Anbindung an das ÖPNV-Netz genannt. Besonders hingewiesen wird auf den Umbau des Hauptbahnhof-Bereichs. Weitere Hinweise betreffen Vandalismus- und Diebstahlschutz, Wartung, Fahrradbeschilderung für Auswärtige sowie eine mögliche Einbindung in SVZ oder bestehende Betreiberkonzepte.

Mehrere Rückmeldungen bewerten Bike-Sharing als nicht prioritär, überflüssig oder wirtschaftlich fraglich. Genannt werden fehlende Radwege, vorhandene private Fahrräder, Diebstahlquote, Kosten, Vandalismus, mangelndes Interesse sowie die Frage nach einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

Radverkehr

Radvorrangnetz süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R3)



Ziele der Maßnahme

- Herstellung einer durchgängigen, sicheren und komfortablen Verbindung zwischen dem südwestlichen Stadtgebiet und dem Mulderadweg als Teil des Radvorrangnetzes
- Gewährleistung einer hohen Qualität und eine direkte sowie zügige Erreichbarkeit

Eingaben zu dieser Maßnahme:
29

Maßnahmenbeschreibung

Der Abschnitt süd-west verläuft vom Marienthaler Bachweg aus über die noch herzustellende Innenstadttangente (s. K1) und über die Breithauptstr., die B93 querend zum Mulderadweg.

Zur Herstellung des Vorrangnetzes ist eine durchgängige Radverbindung zu entwickeln, die den Anforderungen an eine Radvorrangroute entspricht. Dies umfasst insbesondere eine sichere, komfortable und möglichst konfliktarme Führung mit ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen gemäß den geltenden Regelwerken.

In Bereichen mit begrenztem Straßenraum oder komplexen Verkehrssituationen ist zu prüfen, welche Führungsform jeweils geeignet ist, etwa durch Umverteilung von Verkehrsflächen, Anpassung der Verkehrsorganisation oder die Nutzung alternativer Straßen. Dabei ist insbesondere auf sichere Querungen und Knotenpunktlösungen zu achten.

Für Abschnitte, in denen eine direkte Führung aufgrund von Flächenrestriktionen oder Zielkonflikten mit anderen Vorrangnetzen nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umsetzbar ist, sind alternative Routenführungen zu untersuchen. Diese sollen eine vergleichbare Verbindungsqualität bieten und dürfen keine erheblichen Umwege aufweisen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Radvorrangnetz zur süd-westlichen Anbindung an den Mulderadweg werden direkte, kurze, durchgängige, sichere und komfortable Verbindungen zwischen dem südwestlichen Stadtgebiet und dem Mulderadweg genannt.

Zur Führung werden unterschiedliche Hinweise gegeben. Genannt werden getrennte Radwege, Radwege abseits oder durch Absperrung getrennt von Hauptverkehrsstraßen sowie eine mögliche gemeinsame Führung von Rad- und Kfz-Verkehr auf markierten Straßen nach Reduzierung von Autospuren. Radschutzstreifen und „Fußweg – Rad frei“ werden als ungeeignet für Radvorrangnetze bezeichnet. Zugleich wird darauf hingewiesen, Trassen so zu wählen, dass überlasteten Straßen in Stoßzeiten kein Raum entzogen wird.

Für die konkrete Ausgestaltung werden Beschilderung für Radtouristen, Zugang und Beschilderung zur Innenstadt und zu Attraktionen, die Umgehung der Unterbrechung unterhalb der Pauluskirche sowie ein breiter Zugang zum Mulderadweg in beide Richtungen genannt. Außerdem werden Sichtweiten, Steigungen, Fahrbahnbelag und Entwurfsgeschwindigkeit als zu beachtende Themen angesprochen.

Für die Planung werden Karten mit Ideal- oder Vorzugsrouten, ein transparenter Planungsprozess, Kontinuität in Planung und Umsetzung sowie ein klarer Zeitplan genannt. Räumlich erwähnt werden Bürgerschachtstraße, Humboldtstraße, Schwanenteich, der Bereich unterhalb der Pauluskirche, Innenstadt, Attraktionen und Mulderadweg.

Einzelne Rückmeldungen verweisen auf fehlende Streckenkenntnis, Zufriedenheit mit bestehenden Möglichkeiten im Bereich Bürgerschachtstraße, Humboldtstraße, Schwanenteich; vereinzelde Ablehnung der Innenstadttangente sowie die Nutzung von Gehwegen durch Radfahrende.

Radverkehr

Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg (R4)



Maßnahmenbeschreibung

Die Verbindung über Sternenstraße und Scheffelstraße ist als Bestandteil des Radvorrangnetzes gezielt auszubauen und entsprechend ihrer Funktion aufzuwerten. Zu bedenken ist, dass hier auch das ÖPNV-Vorrangnetz (Straßenbahn) verläuft. Es sind durchgängige und sichere Führungsformen für den Radverkehr vorzusehen, die den Anforderungen der geltenden Regel werke entsprechen. Je nach örtlicher Situation kommen unterschiedliche Führungsformen in Betracht, etwa Radfahrstreifen, baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen oder Führungen in verkehrsberuhigten Bereichen mit entsprechender Priorisierung des Radverkehrs.

Besonderes Augenmerk ist auf die Gestaltung von Knotenpunkten sowie die sichere Querung der Mulde zu legen, um eine durchgängige und verständliche Wegeführung sicherzustellen. Konflikte mit anderen Verkehrsarten sind möglichst zu minimieren, etwa durch geeignete Verkehrsorganisation oder bauliche Maßnahmen.

Der Steckbrief R5 geht hier genauer auf diese Konfliktstelle ein. In Abschnitten mit eingeschränkter Flächenverfügbarkeit oder starken Nutzungskonflikten ist zu prüfen, inwiefern alternative Routenführungen entwickelt werden können. Diese sollten eine vergleichbare Verbindungsqualität aufweisen und keine erheblichen Umwege verursachen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße/Talstraße wird vor allem ein Lückenschluss im Radvorrangnetz und eine bessere Verbindung zwischen den Hochschulstandorten, dem Studentenwohnheim, dem Campus, der WHZ und dem Mulderadweg genannt. Die bestehende Anbindung wird mehrfach als unbefriedigend, schwierig oder gefährlich beschrieben, unter anderem im Bereich Netto, B93 und auf dem Weg vom Mulderadweg zur WHZ.

Zur Ausgestaltung werden unterschiedliche Hinweise gegeben. Mehrfach wird eine bauliche oder höhengetrennte Lösung beziehungsweise eine Radverkehrsbrücke genannt; diese wird teilweise als sicher, wichtig oder stadtbildaufwertend beschrieben. Andere Rückmeldungen bewerten eine Brücke als zu aufwendig oder verweisen auf die Sanierung beziehungsweise Lebensdauer bestehender Straßenbrücken.

Als Alternativen werden Radstreifen an der Scheffelstraße, die Fortführung über vorhandene Wege an der B93, bessere Wegequalität an B93 und Brücke, mehr für Räder freigegebene Fußwege sowie Routen über parallel verlaufende Straßen genannt. Konkret benannt werden Talstraße, Kolpingstraße, Astronomenweg, Christophorusgemeinde, Amseltal, Trillerstraße, Mauritiusbrücke, Weitblick, Höllengrund, Mulde und das ehemalige 04-Bad.

Weitere Hinweise betreffen die Trennung vom Straßenverkehr, die Prüfung des anderen Flussufers, die eingeschränkte Aufnahmefähigkeit des Mulderadwegs sowie den Wunsch, den Muldendamm dem Fußverkehr vorzubehalten. Einzelne Rückmeldungen thematisieren die B93, Kfz-Fahrstreifen, Gehwegnutzung durch Radfahrende oder bewerten die Maßnahme allgemein als sehr wichtig.

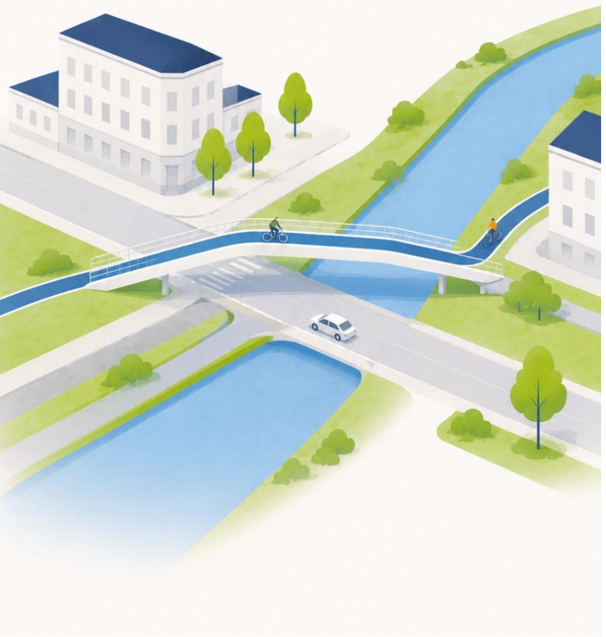
Ziele der Maßnahme

- Herstellung einer durchgängigen, sicheren und komfortablen Verbindung zwischen den östlichen Stadtteilen und dem Mulderadweg als Teil des Radvorrangnetzes
- Gewährleistung einer direkten, alltagstauglichen und qualitativ hochwertigen Anbindung

Eingaben zu dieser Maßnahme:
14

Radverkehr

Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße / Talstraße (R5)



Ziele der Maßnahme

- Lückenschluss im Radvorrangnetz
- Verbesserung der Querungssituation für den Radverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit für den Radverkehr
- Verringerung von Wartezeiten für Kfz- und ÖPNV

Eingaben zu dieser Maßnahme:
20

Maßnahmenbeschreibung

Für die Querung des Knotenpunkts sind grundsätzlich zwei Varianten zu prüfen:

Eine mögliche Lösung stellt eine höhengetrennte Führung des Radverkehrs dar, beispielsweise in Form einer Radverkehrsbrücke über die Talstraße mit weiterführender Querung der Mulde und direktem Anschluss an den Mulderadweg. Diese Variante ermöglicht eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs unabhängig vom Kfz-Verkehr und gewährleistet eine hohe Sicherheit sowie eine unterbrechungsarme Verbindung. Zu berücksichtigen sind hierbei insbesondere die erforderlichen Rampenlängen, Flächenverfügbarkeiten, Eingriffe in das Umfeld sowie die baulichen und finanziellen Aufwendungen.

Alternativ ist eine ebenerdige Führung über die Talstraße und die Eckersbacher Brücke mit Anschluss an das bestehende Vorrangnetz und den Mulderadweg zu prüfen. Hierbei sind sichere und komfortable Querungsmöglichkeiten zu schaffen, etwa durch signaltechnische Lösungen, Mittelinseln oder angepasste Knotenpunktgestaltungen. Diese Variante ist in der Regel flächeneffizienter und mit geringeren Investitionskosten verbunden, erfordert jedoch eine sorgfältige Planung zur Minimierung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr sowie zur Gewährleistung ausreichender Sicherheitsstandards. Die Problematik unzureichender Vorranggewährung für einen der Verkehrsträger bleibt dabei jedoch bestehen.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung sind insbesondere Aspekte wie Verkehrssicherheit, Reisezeit, Direktheit der Verbindung, Flächenbedarf, Eingriffe in bestehende Strukturen sowie Wirtschaftlichkeit gegenüber zustellen. Ziel ist die Auswahl einer Lösung, die eine leistungsfähige und langfristig tragfähige Anbindung des Radverkehrs an den Mulderadweg sicherstellt.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße/Talstraße wird vor allem ein Lückenschluss im Radvorrangnetz und eine bessere Verbindung zwischen den Hochschulstandorten, dem Studentenwohnheim, dem Campus, der WHZ und dem Mulderadweg genannt. Die bestehende Anbindung wird mehrfach als unbefriedigend, schwierig oder gefährlich beschrieben, unter anderem im Bereich Netto, B93 und auf dem Weg vom Mulderadweg zur WHZ.

Zur Ausgestaltung werden unterschiedliche Hinweise gegeben. Mehrfach wird eine bauliche oder höhengetrennte Lösung beziehungsweise eine Radverkehrsbrücke genannt; diese wird teilweise als sicher, wichtig oder stadtbildaufwertend beschrieben. Andere Rückmeldungen bewerten eine Brücke als zu aufwendig oder verweisen auf die Sanierung beziehungsweise Lebensdauer bestehender Straßenbrücken.

Als Alternativen werden Radstreifen an der Scheffelstraße, die Fortführung über vorhandene Wege an der B93, bessere Wegequalität an B93 und Brücke, mehr für Räder freigegebene Fußwege sowie Routen über parallel verlaufende Straßen genannt. Konkret benannt werden Talstraße, Kolpingstraße, Astronomenweg, Christophorusgemeinde, Amseltal, Trillerstraße, Mauritiusbrücke, Weitblick, Höllengrund, Mulde und das ehemalige 04-Bad.

Weitere Hinweise betreffen die Trennung vom Straßenverkehr, die Prüfung des anderen Flussufers, die eingeschränkte Aufnahmefähigkeit des Mulderadwegs sowie den Wunsch, den Muldendamm dem Fußverkehr vorzubehalten. Einzelne Rückmeldungen thematisieren die B93, Kfz-Fahrstreifen, Gehwegnutzung durch Radfahrende oder bewerten die Maßnahme allgemein als sehr wichtig.

Radverkehr



Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R6)

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Maßnahmenbeschreibung

Die Verbindung vom Marienthaler Bachweg (oder einer alternativen Route aus Richtung Marienthal (s. R8) über die genannten Straßenzüge ist als Bestandteil des Radvorrangnetzes gezielt auszubauen und entsprechend ihrer Funktion aufzuwerten. Dabei ist eine durchgängige, sichere und möglichst konfliktarme Führung des Radverkehrs sicherzustellen. Je nach örtlichen Rahmenbedingungen sind geeignete Führungsformen vorzusehen, beispielsweise Radfahrstreifen, baulich getrennte Radwege oder – insbesondere in verkehrsarmen Abschnitten – Fahrradstraßen.

Besonderes Augenmerk ist auf die Gestaltung der Knotenpunkte sowie die Übergänge zwischen den einzelnen Streckenabschnitten zu legen, um eine konsistente und verständliche Wegeführung zu gewährleisten. Auch Querungen stärker belasteter Straßen, insbesondere im Bereich der Werdauer Str. sowie der Crimmitschauer Straße und Leipziger Str. sind sicher und komfortabel auszugestalten.

Auf der Clara-Zetkin-Straße ist die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen. Die Fahrradstraße sollte für den Kfz-Verkehr freigegeben sein, jedoch im Sinne einer Radvorrangroute eine hochwertige Radverkehrsverbindung darstellen. Hier gilt es zusätzlich die Anlieferung des örtlichen Supermarktes durch Lkw zu beachten.

In Abschnitten mit eingeschränkter Flächenverfügbarkeit oder konkurrierenden Nutzungsansprüchen ist zu prüfen, inwiefern alternative Führungen über benachbarte, geeignete Straßenzüge möglich sind. Dabei ist darauf zu achten, dass keine erheblichen Umwege entstehen und die Verbindungsqualität erhalten bleibt.

Die Ausgestaltung der Anlagen hat sich an den geltenden Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, zu orientieren.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Radvorrangnetz zur nord-westlichen Anbindung an den Mulderadweg werden vor allem eine durchgängige, sichere und komfortable Verbindung zwischen nordwestlichem Stadtgebiet und Mulderadweg sowie separate beziehungsweise von der Straße getrennte Radwege genannt. Radwege sollten nicht abrupt enden oder ins Leere laufen.

Zur Führung werden Radspuren auf der Crimmitschauer Straße zwischen Werdauer Straße und Kolpingstraße durch Reduzierung von Kfz-Spuren, die Nutzung ehemaliger Bahntrassen sowie Fahrradstraßen genannt. Vorgeschlagen werden unter anderem das Gleis der ehemaligen Pöhlauer Eisenbahn, der Weiterbau des Pölbitzer Radwegs auf der Bahntrasse Richtung Dorotheenstraße und Niederhohndorf sowie die Prüfung der August-Bebel-Straße als Fahrradstraße.

Räumlich genannt werden Pöhlauer Straße, Globus, Schwanenteich, Hauptbahnhof, Verwaltungszentrum, Marienthaler Bachweg, Marienthaler Straße, Werdauer Straße, Kopernikusstraße, Brunnenstraße, Fröbelstraße, Seilerstraße, Clara-Zetkin-Straße, Leipziger Straße, August-Bebel-Straße, Kreisigstraße und Steinpleiser Straße.

Mehrere Hinweise betreffen gefährliche oder fehlende Querungen, insbesondere an der Werdauer Straße und am Knotenpunkt Verwaltungszentrum. Zudem werden Straßenzustand, parkende Autos, Lieferverkehr, Kommunikation mit Autofahrenden, gegenseitige Rücksichtnahme und mögliche Konflikte in Wohn- und Gewerbegebieten angesprochen. Einzelne Rückmeldungen lehnen Fahrradstraßen in der Clara-Zetkin-Straße ab oder verweisen auf Gehwegnutzung durch Radfahrende.

Ziele der Maßnahme

- Herstellung einer durchgängigen, sicheren und komfortablen Verbindung zwischen dem nordwestlichen Stadtgebiet und dem Mulderadweg als Bestandteil des Radvorrangnetzes
- Gewährleistung einer direkten, alltagstauglichen und qualitativ hochwertige Führung

Eingaben zu dieser Maßnahme:
19

Radverkehr

Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg (R7)



Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind insbesondere in stark frequentierten Abschnitten Maßnahmen zur besseren Trennung und Führung der Verkehrsarten umzusetzen. Hierzu zählen zunächst visuelle Maßnahmen wie eine eindeutige Markierung der Radverkehrsflächen, beispielsweise durch farbliche Unterlegung oder Linienmarkierungen, um die Flächenaufteilung klar erkennbar zu machen. Im Bereich Muldeparadies/Paradies brücke ist eine Trennung durch unterschiedliche Belege bereits vorhanden.

Darüber hinaus ist in geeigneten Bereichen eine bauliche oder gestalterische Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr zu prüfen, etwa durch unterschiedliche Belagsarten, niveaugleiche Trennelemente oder leichte Höhenversätze. Ziel ist es, die jeweiligen Bewegungsräume eindeutig zu definieren und ungewollte Querungen oder Aufenthalte auf der Radverkehrsfläche zu reduzieren.

Ergänzend können punktuelle Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und zur Steuerung des Verhaltens eingesetzt werden, beispielsweise durch Piktogramme, Hinweisschilder oder gestalterische Elemente, die die jeweiligen Nutzungsbereiche verdeutlichen. In sensiblen Abschnitten, etwa in Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, ist zudem zu prüfen, ob die Führung des Radwegs angepasst werden kann.

Die konkrete Ausgestaltung ist abschnittsweise unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächen, Nutzungsintensitäten und städtebaulichen Rahmenbedingungen zu entwickeln.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg werden vor allem Breite, Nutzungskonflikte und Zustand des Weges genannt. Mehrere Rückmeldungen beschreiben den Mulderadweg beziehungsweise Muldendamm als zu schmal, besonders bei Begegnungen von Radfahrenden, Fußgängern, Joggern, Rollstühlen und Kinderwagen. Genannt werden Verbreiterung, parallele Wege, alte parallele Radwege, eine Führung auf beiden Seiten der Mulde sowie eine zusätzliche Führung am gegenüberliegenden Muldeufer.

Angesprochen werden Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Nutzenden. Genannt werden hohe Geschwindigkeiten, E-Fahrräder, Hunde beziehungsweise Hundeleinen, Kinderwagen, Rollschuhe, Inliner sowie gegenseitige Rücksichtnahme. Vorgeschlagen werden Geschwindigkeitsbegrenzung, Aufklärung, Kontrollen von Radfahrenden und eine klare Organisation der Nutzungen.

Zur Gestaltung werden Asphaltierung, Markierungen für Fahrtrichtung und Gegenrichtung, Markierung von Nutzungsbereichen, Grundbeleuchtung, Bänke mit geschütztem Raum sowie die Vermeidung von Höhenunterschieden genannt. Schlaglöcher, Fahrbahnverengungen und Bänke direkt am Rand werden als Probleme beschrieben.

Räumlich genannt werden Kolpingstraße, Pölbitzer Straße, Schlobigpark, Paradiesbrücke, Pölbitzer Brücke, Cainsdorfer Bahnhof, Brücke Kolpingstraße, Null4-Bad, Röhrensteg, Eckersbacher Brücke, Muldendamm und das andere Muldeufer. Einzelne Rückmeldungen bewerten den bestehenden Mulderadweg als gut funktionierend oder äußern Zufriedenheit.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Mulderadweg
- klare und konfliktarme Organisation der verschiedenen Nutzungen
- sichere und nachvollziehbare Führung für den Rad- und Fußverkehr

Eingaben zu dieser Maßnahme:
28

Radverkehr

Ausbau einer Radvorrang-route in Richtung Marienthal (R8)

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau



Maßnahmenbeschreibung

Option 1: Ausbau des Marienthaler Bachwegs

Der Marienthaler Bachweg ist schrittweise so auszubauen, dass er den Anforderungen einer Radvorrangroute entspricht. Hierzu gehört insbesondere die Herstellung einer ausreichend breiten, befestigten und ganzjährig befahrbaren Oberfläche sowie eine klare und sichere Führung des Radverkehrs. Es sollte eine möglichst konfliktarme Trennung oder Organisation der Verkehrsarten geben, um sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr gerecht zu werden.

Option 2: alternative Routenführung

In Bereichen mit hoher Nutzungsintensität ist zu prüfen, inwiefern eine bauliche oder funktionale Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden kann. Wo dies aufgrund räumlicher Restriktionen nicht möglich ist und Nutzungskonflikte bestehen bleiben, sind alternative Führungen für den Radverkehr zu entwickeln.

Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Alternativrouten ohne nennenswerte Umwege verlaufen und eine vergleichbare Verbindungsqualität bieten, beispielsweise durch die Führung über parallel verlaufende, verkehrsarme Wohnstraßen. Hier kommen u. a. der Heckenweg und die Julius-Seifert-Straße in Betracht, die als Fahrradstraße ausgewiesen werden können (Prüfauftrag).

Ergänzend sind eine durchgängige Wegweisung, ausreichende Beleuchtung sowie eine regelmäßige Unterhaltung sicherzustellen. Ziel ist eine durchgehend attraktive und verlässliche Verbindung, die den Radverkehr bündelt und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität entlang des Bachwegs berücksichtigt.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zum Ausbau einer Radvorrangroute in Richtung Marienthal werden unterschiedliche Führungen angesprochen. Genannt werden der Marienthaler Bachweg, die Marienthaler Straße, Heckenweg, Julius-Seifert-Straße, Werdauer Straße sowie eine Route entlang der Bahntrasse vom Hauptbahnhof bis Lichtentanne. Einzelne Rückmeldungen bevorzugen Option 1, andere Option 2 oder die Nutzung des Bachwegs und parallel verlaufender Straßen.

Mehrere Beiträge beziehen sich auf den Marienthaler Bachweg. Genannt werden Engstellen, geringe Breite, schlechte Oberflächen, Glasscherben, ungeschnittene Hecken, Dunkelheit, notwendiger Rückschnitt von Grünpflanzen, bessere Müllentsorgung und optimierte Straßenquerungen. Im Bereich der Verlängerten Lerschstraße wird eine Aufweitung der Kreuzung wegen schlechter Sichtbarkeit angesprochen. Auch das Viadukt wird im Zusammenhang mit Absteigen genannt.

Zur Marienthaler Straße werden unterschiedliche Einschätzungen genannt. Einige Beiträge bewerten die Radspuren als gute Lösung und wünschen eine Fortführung bis beziehungsweise ab Kopernikusstraße. Andere sprechen sich dafür aus, den Radverkehr von Hauptverkehrswegen wegzulenken oder den Radstreifen zurückzubauen, da er als gefährlich für motorisierte Zweiradfahrende beschrieben wird.

Weitere Hinweise betreffen eine sichere Querung der Marienthaler Straße, Querstraßenquerungen, eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr, breitere Wege, eine durchgängige Verbindung zum HBK beziehungsweise Klinikum sowie eine vollständige Betrachtung des Projekts Marienthaler Bachweg. Genannt werden außerdem Robert-Müller-Straße, Stiftstraße, Georgenplatz, Ziegenwiese, Moccabarkreuzung, Schumannstraße, Ring und Mulderadweg.

Ziele der Maßnahme

- Entwicklung einer leistungsfähigen, attraktiven Radvorrangroute in Richtung Marienthal
- sichere, komfortable und möglichst konfliktarme Führung des Radverkehrs
- Schaffung einer attraktiven Verbindung im gesamtstädtischen Netz

Eingaben zu dieser Maßnahme:
25

Radverkehr

Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahn-straßen und Wohnstraßen (R9)

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau



Ziele der Maßnahme

- sichere, klare und durchgängige Führung des Radverkehrs in Tempo-30 Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen.
- Gewährleistung einer verlässlichen Qualität auf Hauptrouten und im Vorrangnetz

Eingaben zu dieser Maßnahme:
20

Maßnahmenbeschreibung

In Tempo-30-Zonen ist aufgrund der reduzierten Geschwindigkeiten grundsätzlich keine separate Radverkehrsinfrastruktur erforderlich. Dennoch ist insbesondere auf Routen mit erhöhter Bedeutung für den Radverkehr (s. Zielnetz) sicherzustellen, dass eine klare und sichere Führung gegeben ist.

Dies betrifft vor allem die Gestaltung von Knotenpunkten, die Regelung von Vorfahrten sowie eine nachvollziehbare Wegeführung entlang der Route.

Auf geeigneten Verbindungen innerhalb dieses Straßentyps ist die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen, insbesondere dort, wo Radverkehr eine tragende Rolle im Netz übernimmt (Vorrang- oder Hauptnetz). Fahrradstraßen ermöglichen eine klare Priorisierung des Radverkehrs und tragen zu einer erhöhten Sicherheit und Orientierung bei.

Einbahnstraßen sollten systematisch dahingehend überprüft werden, ob sie für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können. Ziel ist es, direkte und umwegfreie Verbindungen zu ermöglichen und die Durchlässigkeit des Netzes zu erhöhen. Voraussetzung hierfür sind ausreichende Fahrbahnbreiten, übersichtliche Verkehrsverhältnisse sowie geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit.

Ergänzend sind unterstützende Maßnahmen wie Markierungen, Beschilderungen sowie gestalterische Elemente zur Verkehrsberuhigung einzusetzen, um die gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen sicher und verständlich zu organisieren.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur sicheren Führung des Radverkehrs in Tempo-30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen werden Straßenzustand, Sichtbarkeit, Markierung und Verkehrsregeln genannt. Angesprochen wird, dass Straßenschäden Radfahrende zu für Autofahrende unvorhersehbaren Manövern zwingen können. Für Hauptrouten und das Vorrangnetz wird eine verlässliche Qualität genannt.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Einbahnstraßen. Genannt werden die Freigabe entgegen der Fahrtrichtung, klare und ausreichende Trennungen bei Gegenrichtung, Umleitungen bei Bauarbeiten sowie positive Beispiele wie die Kreisigstraße. Bei Bauarbeiten sollten Nutzungsmöglichkeiten nicht ohne Umleitung entfallen; als Beispiel wird die Verbindung Bahnhofstraße–Kopernikusstraße genannt.

Für Tempo-30-Zonen werden klare Kennzeichnung und Kontrollen angesprochen. Die Nordvorstadt wird als bestehende Tempo-30-Zone genannt, in der die Regelung nach einer Rückmeldung wenig sichtbar sei und nicht eingehalten werde. Einzelne Beiträge stellen Tempo-30-Zonen grundsätzlich infrage oder wünschen mehr Tempo-30-Straßen.

Weitere Hinweise betreffen gut einsehbare Kreuzungen, insbesondere im Bereich Innenstadt/Bahnhof, Markierungen mit Farbe, Fahrradstraßen, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Ausweichmöglichkeiten und die Wahrnehmung des Radverkehrs durch motorisierte Verkehrsteilnehmende. Außerdem werden getrennte Radwege, Best-Practice-Beispiele anderer Städte sowie gelbe Markierungen in Einbahnstraßen wie in Leipzig genannt. Einzelne Rückmeldungen kritisieren Sonderregelungen für Radfahrende oder das Verhalten von Radfahrenden.

Radverkehr



Herstellung von Radverkehrshauptrouten (R10)

Maßnahmenbeschreibung

Die Radverkehrshauptrouten sind entsprechend ihrer Funktion als wichtige Verbindungsachsen qualitativ hochwertig auszubauen. Grundsätzlich ist eine durchgehende, sichere und möglichst konfliktarme Führung des Radverkehrs vorzusehen, die den Anforderungen des Alltagsverkehrs gerecht wird.

Die konkrete Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen kann dabei in Abhängigkeit von den örtlichen Rahmenbedingungen variieren. In Betracht kommen insbesondere eigenständige Radwege, Radfahrstreifen im Straßen raum, Führungen in Tempo-30-Zonen mit angepasster Verkehrsorganisation oder die Ausweisung von Fahrradstraßen.

Gemeinsame Geh- und Radwege sollten aufgrund der entstehenden Nutzungskonflikte grundsätzlich vermieden werden und allenfalls auf eigenständigen, abseits vom Kfz-Verkehr geführten Verbindungen, wie beispielsweise Grün- oder Waldwegen, zur Anwendung kommen.

Für die Dimensionierung und Ausgestaltung der Anlagen sind die geltenden Regelwerke, insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, heranzuziehen. Demnach sind für Radverkehrsanlagen ausreichende Breiten vorzusehen, die ein sicheres Begegnen und Überholen ermöglichen. So sollten beispielsweise Radfahrstreifen in der Regel mindestens 1,85 m breit sein, bei höherer Belastung entsprechend breiter. Für baulich getrennte Radwege sind Regelbreiten von in der Regel mindestens 2,00 m pro Fahrtrichtung bzw. bei Zweirichtungsradwegen entsprechend größere Breiten vorzusehen. Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen sowie zu Gehwegen sind zu berücksichtigen.

Ergänzend ist sicherzustellen, dass die Routen ganzjährig nutzbar bleiben. Dies umfasst eine regelmäßige Unterhaltung, die Beseitigung von Oberflächenschäden, die Freihaltung von Hindernissen sowie eine angemessene Berücksichtigung bei Winterdienst und Baustellenmanagement. Ziel ist ein durchgängig nutzbares und verlässliches Netz an Radverkehrshauptrouten im gesamten Stadtgebiet.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur Herstellung von Radverkehrshauptrouten wird ein zusammenhängendes Netz genannt. Angesprochen werden breite und von der Straße getrennte Radwege, Verbindungen zwischen Ortsteilen, schnelle Verbindungen aus allen Stadtteilen zum Hauptbahnhof und ins Zentrum sowie die Verbindung vom Mulderadweg in Schedewitz zur Innenstadt.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf den Betrieb der Routen. Genannt werden ganzjährige Nutzung, Winterdienst und zusätzliche Winterdienstkosten. Außerdem werden Baustellen und Veranstaltungen angesprochen, insbesondere die Freigabe des Radwegs auf der Crimmitschauer Straße zum Parken sowie abrupt endende Radwege an Baustellen.

Zur Führung werden ampelarme Strecken, eine „grüne Welle“ für Fahrräder, sichtbare Ampeln und der Innenstadtring genannt. Für die Humboldtstraße wird beschrieben, dass derzeit an vielen Ampeln gehalten werden müsse. Gemeinsame Geh- und verpflichtende Radwege werden wegen Konflikten angesprochen; zugelassene Mitnutzung wird als flexibler beschrieben. Auch ein schmaler Radweg wird besser bewertet als gar keiner.

Räumlich genannt werden Marienthal, Crimmitschauer Straße, äußere Planitzer Straße nach Stolleplatz, B173 Richtung Lichtenstein, B175 zwischen Werdau und Zwickau, Hochbehälter/Fernblick, Humboldtstraße, Innenstadtring, Schedewitz, Mulderadweg, Hauptbahnhof und Zentrum.

Weitere Hinweise betreffen erneuerungsbedürftige Straßenbeläge, Transparenz und Zeitplan, überregionale Radwegeplanung, Nachbarorte sowie Einschätzungen zu Kosten, Haushaltslage, geringer Nutzung einzelner Radwege und zur Rolle des Autoverkehrs in Zwickau.

Ziele der Maßnahme

- Herstellung eines zusammenhängenden Netzes von Radverkehrshauptrouten
- Sicherstellung einer komfortablen, ganzjährigen Befahrbarkeit
- Gewährleistung einer verlässlichen Anbindung der Wohngebiete an zentrale Ziele und an das Vorrangnetz

Eingaben zu dieser Maßnahme:
19

Radverkehr

Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz (R11)



Maßnahmenbeschreibung

An Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz ist der Radverkehr im Sinne einer durchgängigen Vorrangführung gezielt zu bevorzugen, sofern dies konfliktarm umsetzbar ist. Hierzu zählen insbesondere angepasste Lichtsignalanlagen mit verkürzten Wartezeiten für den Radverkehr, separate Signalphasen oder frühzeitige Freigaben (z. B. vor dem Kfz-Verkehr).

Ergänzend können verbreiterte und vorgezogene Aufstellflächen für den Radverkehr im Straßenraum vorgesehen werden, um eine sichere und sichtbare Positionierung an signalisierten Knotenpunkten zu ermöglichen.

Weitere Maßnahmen umfassen die Prüfung und Einrichtung von konfliktarmen Führungsformen, wie etwa freigegebene Rechtsabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr (z. B. Grünpfeilregelungen ausschließlich für Fahrräder) oder separate Abbiegespuren. Ziel ist es, die Anzahl und Intensität von Konflikten mit anderen Verkehrsarten möglichst gering zu halten und gleichzeitig eine flüssige Führung sicherzustellen.

In Bereichen, in denen es zu Zielkonflikten mit anderen Vorrangnetzen (insbesondere Kfz-Verkehr oder ÖPNV) kommt, sind alternative Lösungen zu prüfen. Dazu gehört insbesondere die Verlagerung der Radroute auf benachbarte, geeignetere Knotenpunkte oder – bei entsprechendem Verkehrsaufkommen und räumlichen Voraussetzungen – eine höhengetrennte Führung des Radverkehrs (z. B. Unter- oder Überführungen).

Die konkrete Ausgestaltung ist jeweils standortbezogen unter Berücksichtigung der Verkehrsstärken, Flächenverfügbarkeit und Sicherheitsanforderungen zu entwickeln.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz werden Ampelschaltungen, Sicherheit an Kreuzungen und die Qualität entlang der Verbindung genannt. Angesprochen werden vernünftige Ampelschaltungsregelungen für Radfahrende, Testzeitanzeigen an künftigen Ampelanlagen sowie die Erkennung von Radfahrenden durch Ampeln, auch ohne Auslösung durch eine bestimmte Mindestgeschwindigkeit.

Mehrere Hinweise beziehen sich auf Konflikte mit abbiegenden Autos. Als Beispiel wird die Lengenfelder Straße an der Kreuzung Bahnstraße/Geinitzsiedlung genannt, wo beim Rechtsabbiegen von hinten kommende, bergab fahrende Radfahrende beachtet werden müssten. Außerdem wird der Bereich über dem Fußgängertunnel an der Humboldtstraße erwähnt.

Zur Gestaltung werden getrennte Führungen von Rad- und Kfz-Verkehr, Schutzinseln, Schutzräume, ausreichende Breiten von Radwegen und unterschiedliche Nutzergruppen mit ihren Schutzbedürfnissen genannt. Ein Beitrag verweist darauf, dass bei vollständiger Trennung von Straßen- und Radverkehr der Bedarf für diese Maßnahme entfalle.

Weitere Hinweise betreffen den grünen Pfeil für Radfahrende, die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV sowie Prioritäten zwischen Fußverkehr, Radverkehr und Autoverkehr in unterschiedlichen Stadträumen. Einzelne Rückmeldungen lehnen eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ab oder nennen eine stärkere Bevorzugung des ÖPNV als wichtiger.

Ziele der Maßnahme

- Bevorrechtigung des Radverkehrs im Vorrangnetz an Knotenpunkten
- Steigerung der Attraktivität der Hauptrouten
- Sicherstellung einer verlässlichen Qualität entlang der gesamten Verbindung

Eingaben zu dieser Maßnahme:
15

Radverkehr

Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen (R12)



Ziele der Maßnahme

- Schaffung eines flächendeckenden Angebots an sicheren, komfortablen und gut erreichbaren Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten
- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielorten im Alltag

Eingaben zu dieser Maßnahme:
24

Maßnahmenbeschreibung

An stark frequentierten Standorten wie öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandelszentren, Bildungsstandorten sowie wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen sind bedarfsgerecht hochwertige Fahrradabstellanlagen zu errichten. Hierzu zählen insbesondere gut einsehbare und beleuchtete Abstellanlagen, die eine hohe soziale Kontrolle gewährleisten, sowie überdachte und diebstahlsichere Lösungen wie Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder Fahrradgaragen.

Die Dimensionierung der Anlagen sollte sich an den zu erwartenden Nutzungszahlen orientieren und kann unter anderem auf Grundlage bestehender Regelwerke, wie der kommunalen Stellplatzsatzung, erfolgen. In zentralen Lagen mit hoher Nachfrage ist zudem die Errichtung größerer Anlagen, beispielsweise in Form von Fahrradparkhäusern oder gebündelten Abstellanlagen, bei Bedarf zu prüfen, z.B. in der Innenstadt. Hierfür können z.B. auch leerstehende Ladenlokale umgenutzt werden.

Ergänzend können zusätzliche Ausstattungsmerkmale berücksichtigt werden, etwa Lademöglichkeiten für E-Bikes, Schließfächer oder Reparaturstationen. Auch eine Integration in bestehende Wegebeziehungen sowie eine klare Auffindbarkeit, beispielsweise durch Wegweisungssysteme, sind sicherzustellen.

Für die Umsetzung sind geeignete Flächen im unmittelbaren Umfeld der Einrichtungen bereitzustellen und die Maßnahmen in enger Abstimmung mit den jeweiligen Betreibern und Eigentümern zu planen. Somit wird ein durchgängiges und bedarfsgerechtes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten an allen wichtigen Zielorten im Stadtgebiet sichergestellt.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zum Ausbau sicherer Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen werden sichere, komfortable, gut erreichbare und flächendeckende Abstellmöglichkeiten genannt. Mehrere Rückmeldungen sprechen fehlende oder volle Radständer an, unter anderem auf dem Markt, wo Fahrräder teils an Straßenschildern oder Regenfallrohren angeschlossen würden.

Genannt werden viele kleinere Anlagen im Stadtzentrum statt weniger großer Anlagen, Fahrradständer, geeignete Abstellplätze, Fahrradschließfächer, Fahrradboxen, überdachte Stellplätze, Fahrradgaragen, hängende Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten und Reparaturstationen. Als Orte werden Hauptbahnhof, Hauptmarkt, Einkaufscity, Supermärkte, Stadthalle, Pölbitzer Bahnhof, öffentliche Einrichtungen, Kulturamt, Jugendherberge und Mulderadweg genannt. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Weitere Hinweise betreffen die Nutzung von Leerständen, die Integration in Parkhäusern, Erweiterungsmöglichkeiten am Hauptbahnhof, Wetterschutz, Anschließmöglichkeiten für den Rahmen sowie Gestaltung und Verkehrslenkung durch Abstellanlagen. Mehrere Rückmeldungen sprechen Sicherheit, Unterhalt, ein sicheres Gefühl beim Abstellen, Kamera- beziehungsweise Videoüberwachung und Hinweise auf Überwachung an.

Einzelne Beiträge nennen Vandalismus, insbesondere bei Lade- und Reparaturstationen, oder verweisen auf Kosten-Nutzen-Fragen bei Fahrradschließfächern. Andere halten besondere Anlagen nur bei hoher Frequenz für sinnvoll oder sehen die Entwicklung eher als marktgetrieben an.

Radverkehr

Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen (R13)



Ziele der Maßnahme

- Ausstattung der Wohnquartiere sicheren, witterungsgeschützten und wohnungsnahen Abstellmöglichkeiten
- Stärkung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel

Eingaben zu dieser Maßnahme:
13

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Abstellsituation sind in Mehrfamilienhaussiedlungen gezielt zusätzliche und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen zu schaffen. Hierzu zählen insbesondere überdachte, barrierearme und diebstahlsichere Anlagen im unmittelbaren Wohnumfeld, beispielsweise in Form von Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder kleineren Fahrradgaragen. Die Standorte sollten möglichst in Eingangsnähe, auf bestehenden Stellplatzflächen oder an geeigneten zentralen Punkten innerhalb der Quartiere angeordnet werden, um kurze Wege und eine hohe Nutzungsakzeptanz zu gewährleisten.

Besonderes Augenmerk ist auf die Anforderungen hochwertiger Fahrräder und E-Bikes zu legen, etwa durch gesicherte und ausreichend dimensionierte Stellplätze für z.B. Spezialräder und Cargo-Bikes. Ergänzend ist zu prüfen, inwiefern bestehende Flächen im öffentlichen Raum umgenutzt werden können.

Die Umsetzung erfordert eine enge Abstimmung zwischen der Stadt, Wohnungsbaugesellschaften, privaten Eigentümern sowie weiteren Akteuren im Quartier. Insbesondere bei Eingriffen in bestehende Nutzungen ist eine frühzeitige Kommunikation mit den Anwohnern erforderlich, um Akzeptanz zu schaffen und geeignete Lösungen zu entwickeln. Darüber hinaus sind rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen zu klären, etwa hinsichtlich Flächenbereitstellung, Betrieb und Unterhaltung der Anlagen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zum Ausbau sicherer Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen werden sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Wohnumfeld genannt. Angesprochen werden Fahrradkeller, Anlagen im Außenbereich sowie die Frage, ob Vermietende beziehungsweise Eigentümer von Mehrfamilienhäusern zuständig sind. Mehrere Rückmeldungen verweisen auf eine Zusammenarbeit mit Vermietenden.

Genannt werden Modellprojekte zur Prüfung des Bedarfs in Zwickau sowie die bauliche Stärkung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Ein Beitrag weist darauf hin, dass Carports und Garagen häufig berücksichtigt würden, Fahrräder dagegen selten. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Bei der Ausgestaltung werden Fahrradanhänger, Kindertransporträder und längere Fahrzeuge genannt. Rampen sollten nach einer Rückmeldung nicht zu steil sein; außerdem werden zweietagige Konstruktionen angesprochen. Weitere Hinweise betreffen Solar-Ausbau und Begrünung der Anlagen, unter anderem mit Blick auf Schatten und Temperatur.

Einzelne Rückmeldungen äußern Zweifel an der Nutzung wegen Diebstahlgefahr, verweisen auf vorhandene Fahrradkeller oder fragen nach dem Bedarf. Eine Rückmeldung verweist auf die vorherige Maßnahme zu Radabstellanlagen.

Radverkehr

Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen (R14)



Maßnahmenbeschreibung

Zur Stärkung der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV ist die schrittweise Errichtung hochwertiger und sicherer B+R-Anlagen an zentralen Bahnhöfen sowie an bedeutenden Straßenbahnverknüpfungspunkten zu prüfen und ggf. umzusetzen. Im Fokus stehen dabei insbesondere folgende Stationen:

- Hauptbahnhof
- Bahnhof Pölbitz
- Bahnhof Oberrothenbach
- Bahnhof Mosel
- Bahnhof Schedewitz
- Bahnhof Cainsdorf
- Haltestelle Neumarkt
- Haltestelle Zwickau Zentrum
- Haltestelle Stadthalle
- Endhaltestellen (Klinikum, Pölbitz, Eckersbach, Neuplanitz)

Vorgesehen sind überdachte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten in Form von Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder Fahrradgaragen, die sowohl kurzzeitiges als auch langfristiges Abstellen ermöglichen.

Die Anlagen sollten funktional und nutzerfreundlich gestaltet werden, beispielsweise durch witterungsgeschützte Abstellflächen, ausreichende Beleuchtung, barrierearme Zugänge sowie eine direkte Lage in unmittelbarer Nähe zu Bahnsteigen bzw. Haltestellen, um kurze Wege und komfortable Umstiege zu gewährleisten. Ergänzend ist der Einsatz digitaler Zugangssysteme zu prüfen, etwa über Buchungsplattformen oder App basierte Lösungen, die eine flexible und sichere Nutzung ermöglichen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zum Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen werden überdachte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten genannt. Angesprochen werden Fahrradschließfächer, Fahrradgaragen, Fahrradparkhäuser nach Beispielen aus Erfurt oder Holland sowie Abstellmöglichkeiten für private Räder.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Diebstahlsicherung als wichtiges Thema. Außerdem werden Fahrradmitnahme im ÖPNV, Straßenbahnen ohne Stufen beziehungsweise ohne Anheben des Fahrrads sowie Buchungsmöglichkeiten ohne ausschließlichen App-Zwang genannt. Zur Kostenfrage werden sowohl kostenlose Mitnahme und kostenloses Abstellen als auch kostenpflichtige Parkeinrichtungen angesprochen.

Räumlich genannt werden das Klinikum, kleinere Bahnhöfe und Wilkau-Haßlau. Zum Klinikum wird angemerkt, dass dort keine neue Abstellmöglichkeit erforderlich sei, da ausreichend Abstellplätze vorhanden seien und kaum Anwohnende im Umfeld seien. Für kleinere Bahnhöfe werden fehlende behindertengerechte Zugänge und Rampen genannt.

Weitere Hinweise betreffen die Frage, wie viele Fahrräder solche Angebote tatsächlich nutzen würden, sowie eine mögliche Zusammenarbeit mit Wilkau-Haßlau. Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme kritisch oder ablehnend.

Ziele der Maßnahme

- Ziel ist es, durch Steigerung des Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils durch bedarfsgerechte und sichere B+R-Angebote
- Stärkung von verlässlichen intermodalen Wegeketten und Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Haltepunkte

Eingaben zu dieser Maßnahme:
13

Radverkehr



Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	*Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen (R1)*	1,82
2.	*Herstellung von Radverkehrshauptrouten (R10)*	2,26
3.	*Radvorrangnetz süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R3)*	2,31
4.	*Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg (R7)*	2,61
5.	*Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstraße / Talstraße (R5)*	2,72
6.	*Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg (R4)*	2,75
7.	*Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen (R12)*	2,94
8.	*Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute (R8)*	3,05
9.	*Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen (R9)*	3,15
10.	*Radvorrangnetz nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg (R6)*	3,20
11.	*Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz (R11)*	3,54
12.	*Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen (R14)*	3,66
13.	*Etablierung von Bike-Sharing Angeboten (R2)*	4,06
14.	*Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen (R13)*	4,12

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 68

Radverkehr



Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

Bei den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld Radverkehr werden vor allem sichere, durchgängige und alltagstaugliche Radwege genannt. Angesprochen werden eigene Radwege, keine Schutzstreifen, möglichst vom Kfz-Verkehr getrennte Führungen sowie Strecken abseits stark befahrener Straßen. Fahrbahnmarkierungen auf Pkw-Fahrbahnen werden teilweise als zu gefährlich bewertet.

Für die Umsetzung werden gute Beläge, weniger Schlaglöcher, sichere Gullybereiche, kürzere Wartezeiten an Ampeln und bessere Querungen genannt. Mehrere Rückmeldungen verweisen darauf, dass Angst vor engem Überholen durch Autos ein Grund sei, das Fahrrad seltener zu nutzen. Genannt werden unter anderem Leipziger Straße, Crimmitschauer Straße, Pölbitzer Straße und die Überleitung Jahnstraße/Kopernikusstraße.

Ein Schwerpunkt liegt auf Verbindungen ins Umland und zwischen Stadtteilen. Genannt werden Kooperationen mit Nachbargemeinden, Hauptrouten über die Stadtgrenze hinaus, Crossen, Mulderadweg, S282 Richtung Zwickau, Wiesen, Kirchberg, Crimmitschau, Weißenborner Berg, Dänkritz sowie Saarstraße/Selgros. Der Mulderadweg wird teils als Freizeitroute gesehen; für Alltagsmobilität werden direkte Achsen zwischen Stadtteilen und Innenstadt als wichtiger beschrieben.

Weitere Hinweise betreffen Kontrollen und Verkehrserziehung. Genannt werden regelkonformes Verhalten von Radfahrenden, Autofahrenden und Rollerfahrenden, Mindestabstand beim Überholen, Abbiegeverhalten, Gehwegnutzung, Helmpflicht und Kontrollen in Fußgängerzonen.

Zu berücksichtigen sind außerdem Kosten-Nutzen-Abwägung, Haushaltslage, transparente und zeitnahe Umsetzung, Fördermöglichkeiten, städtische Mitarbeitende als Vorbild sowie barrierefreie Zugänge an kleinen Bahnhöfen. Einzelne Rückmeldungen bewerten den Radverkehr als wichtig und ausbaufähig, andere sehen geringe Nutzung, geringe Akzeptanz oder Zwickau weiterhin vorrangig als Autostadt.

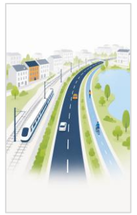
Kfz-Verkehr



Übersicht über das Handlungsfeld

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.


Umsetzung der Innenstadttangente (K1)


Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich (K2)


Prüfung einer Realisierung der Mitteltrasse (K3)


Prüfung einer Realisierung der Nordtangente (K4)


Anpassungen im Lkw-Routennetz (K5)


Liefer-und Logistikkonzept im inner-städtischen Bereich (K6)


Reduzierung von Durchgangs-und Ausweichverkehren in Wohnquartieren (K7)


Aktualisierung der gesamt-städtischen Parkraumstrategie (K8)


Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums (K9)


Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot (K10)

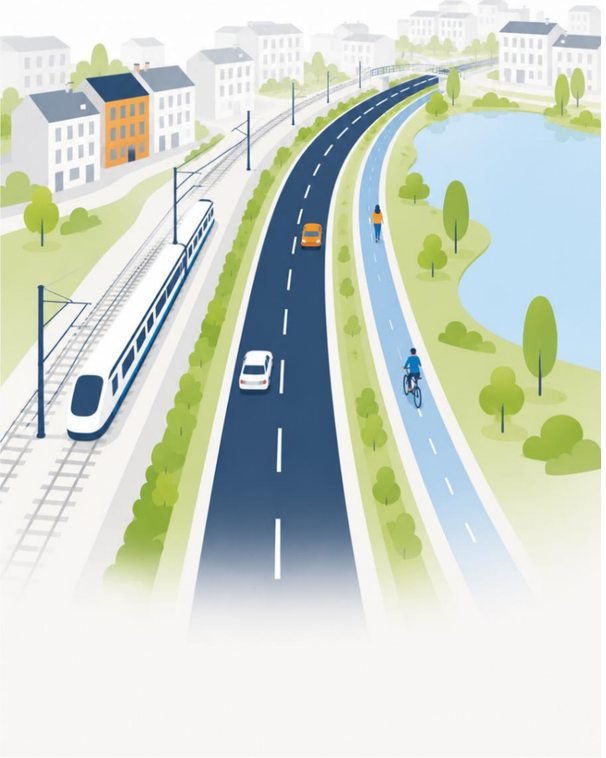

Ausbau von Car-Sharing Angeboten (K11)


Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen (K12)


Priorisierung der Maßnahmen zu diesem Handlungsfeld

Kfz-Verkehr

Umsetzung der Innenstadttangente (K1)



Maßnahmenbeschreibung

Zur Entlastung bestehender Hauptverkehrswege im innerstädtischen Bereich soll südlich des Schwanenteiches, parallel zu den Bahngleisen zwischen den Knotenpunkten Am Bahnhof/Reichenbacher Straße und Planitzer Straße/Breithauptstraße eine neue Straße von ca. 1,3 km Länge errichtet werden. Mit der Realisierung kann das Verkehrsaufkommen auf der Reichenbacher Straße sowie vor allem der Humboldtstraße deutlich verringert werden, wenn begleitende Maßnahmen als Maßnahmenpaket mit umgesetzt werden. Die Innenstadttangente ist Teil des Kfz-Vorrang- sowie des Radverkehrsnetzes. Ihre Umsetzung ist somit unerlässlich um die Ziele des VEPs zu erreichen. Neben einer Neubautrasse sollte eine baulich getrennte Radverkehrsanlage eingeplant werden.

Die verkehrliche Wirkung der Innenstadttangente entfaltet sich insbesondere im Zusammenspiel mit ergänzenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Neuordnung des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Hierfür wurden bereits mehrere Varianten untersucht und mithilfe des Verkehrsmodells bewertet. Diese reichen von der reinen Umsetzung der Tangente bis hin zu umfassenden Maßnahmenpaketen mit Verkehrsberuhigungen auf der Humboldtstraße, der Reichenbacher Straße, der Werdauer Straße sowie weiteren Anpassungen der Verkehrsführung im innerstädtischen Bereich. Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere kombinierte Maßnahmenpakete zu deutlichen Entlastungswirkungen und einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen können.

Im weiteren Planungsprozess sind vertiefende Untersuchungen hinsichtlich Verkehrsverlagerungen, städtebaulicher Auswirkungen, Umweltbelangen, Freiraumstrukturen sowie technischer und wirtschaftlicher Realisierbarkeit erforderlich. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Maßnahme verträglich in die bestehenden Stadt- und Landschaftsräume integriert wird.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zur Umsetzung der Innenstadttangente werden sehr unterschiedliche Einschätzungen geäußert. Mehrere Rückmeldungen befürworten die Maßnahme ausdrücklich, bezeichnen sie als wichtig, überfällig oder als Grundlage für weitere Maßnahmen. Genannt werden Entlastungen für Reichenbacher Straße, Humboldtstraße und andere Hauptverkehrsstraßen sowie eine mögliche Kombination mit Radwegen, ÖPNV-Angeboten oder der Querspange Straßenbahn.

Ein großer Teil der Rückmeldungen lehnt die Maßnahme ab oder bewertet sie kritisch. Genannt werden Kosten, Kostenrisiken, Bevölkerungsrückgang, Vorrang für die Instandhaltung bestehender Straßen sowie Zweifel am Nutzen. Mehrfach wird auf mögliche Verkehrsverlagerung statt Verkehrsentlastung verwiesen.

Ein Schwerpunkt der Hinweise betrifft den Schwanenteich und angrenzende Wohngebiete. Genannt werden Lärm, Abgase, Baulärm, Verlust von Ruhe, Beeinträchtigung von Naherholung, Freilichtbühne, Tennisplätzen und Grillwiese sowie Auswirkungen auf Wohn- und Immobilienqualität. Räumlich genannt werden unter anderem Schwanenteich, Gutwasserstraße, Emilienstraße, Parkviertel, Saarstraße, Bürgerschachtstraße und Kleingartenanlagen.

Viele Rückmeldungen beziehen sich auf Natur- und Umweltschutz. Angesprochen werden Rodungen, Versiegelung, Stadtklima, Ausgleichsflächen, Baumbestand sowie Tiere wie Rehe, Ringelnattern, Fledermäuse, Hasen, Füchse, Waschbären, Kröten, Frösche und Vögel.

Für eine mögliche Umsetzung werden Schallschutz, begrünte Lärmschutzwände, Abstand zu Wohnbebauung, Tempo 30, gute Beleuchtung, klare Beschilderung, sichere Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr, Radwege auf beiden Seiten, Baustelleninformation sowie möglichst geringe Eingriffe in den laufenden Verkehr genannt.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich
- Eröffnung neuer städtebaulicher Potenziale

Eingaben zu dieser Maßnahme:
65

Kfz-Verkehr



Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich (K2)

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Maßnahmenbeschreibung

Die innerstädtischen Straßen können für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr nur attraktiver werden, wenn diese gleichzeitig für den Kfz-Verkehr unattraktiver werden. Konkret bedeutet es, dass die Reisezeit für diejenigen, die nur die Innenstadt durchfahren, deutlich länger sein muss als die Nutzung der Innenstadttangente (s. K1).

Durch folgende zusätzliche Maßnahmen zu Tempo 30 auf der Humboldtstraße und Reichenbacher Straße (s. K1) wird die Innenstadt vom Durchgangsverkehr insbesondere vom Lkw-Verkehr entlastet und die Innenstadttangente gestärkt:

- Reduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen auf der Humboldtstraße
- Markierung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) auf der Humboldtstraße zur besseren Anbindung des Schwanenteichparks an die Innenstadt (s. F5)
- Umbau der Haltestelle Schillerstraße von Busbucht zum Buskap (ÖPNV als Pulkführer (s. Ö1) und Beschleunigung des ÖPNV (s. Ö7))

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich werden sehr unterschiedliche Einschätzungen geäußert. Mehrere Rückmeldungen lehnen Tempo 30, Fahrstreifenreduzierungen und weitere Verkehrsberuhigung ab. Genannt werden befürchtete Staus, Rückstau an Knotenpunkten, längere Fahrzeiten, höhere Umweltbelastung, Nachteile für Pendelnde, Dienstleister, Gewerbe und Innenstadtbesuchende sowie eine erschwerte Erreichbarkeit der Innenstadt.

Andere Rückmeldungen nennen Tempo 30, Verkehrsinseln, Engstellen, Zebrastreifen, Poller, Durchfahrtsbegrenzungen und eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs als mögliche Maßnahmen. Angesprochen werden unter anderem Bosestraße, Kreisigstraße, Römerstraße, Humboldtstraße, Reichenbacher Straße, Marienstraße, Hauptstraße, Hauptmarkt, Platz der Deutschen Einheit, Moccabar-Knotenpunkt, Kolpingstraße und der Ring.

Mehrfach wird auf Parken und Erreichbarkeit verwiesen. Genannt werden Parkmöglichkeiten am Rand der Innenstadt, Parkring, Verkehrsleitsystem, Anwohnerparken sowie die Erreichbarkeit von Ärzten, Behörden, Lieferverkehr, Rettungsdiensten und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Weitere Hinweise betreffen Radverkehrsanlagen, Fußwege, Zebrastreifen mit guter Sichtbarkeit und optischer Vorwarnung, klare Beschilderung, verständliche Verkehrsführung, Kontrollen, Baustellenplanung sowie Untersuchungen zu Auswirkungen auf Verkehrsfluss, Ausweichverkehr und angrenzende Wohnstraßen. Einzelne Rückmeldungen beziehen sich auf eine mögliche Verlagerung des Verkehrs, die Innenstadttangente oder den Erhalt von vier Fahrstreifen bis zur Klärung ihrer Auswirkungen.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich
- Steigerung der Wirksamkeit der Innenstadttangente

Eingaben zu dieser Maßnahme:
59

Prüfung einer Realisierung der Mitteltrasse (K3)



Maßnahmenbeschreibung

Der Bau der Mitteltrasse ist im Gegensatz zur Innenstadttangente (s. K1) ein langfristigeres Projekt, welches jedoch frühzeitig im Hinblick auf strategische Entscheidungen bzgl. frei zu haltender und zu entwickelnder Flächen sowie der möglichen Trassierung in den Fokus genommen wird.

Im Rahmen weiterer Planungen sind unterschiedliche Trassenvarianten und Ausbauformen vertiefend zu untersuchen und hinsichtlich verkehrlicher Wirkung, städtebaulicher Auswirkungen, Umweltbelangen, Flächeninanspruchnahme, Kosten sowie technischer Realisierbarkeit zu bewerten. Gleichzeitig ist zu prüfen, welche Auswirkungen die Maßnahme auf angrenzende Wohngebiete, das bestehende Straßennetz sowie den Umweltverbund hat. Dabei sollte die Mitteltrasse möglichst verträglich in bestehende Siedlungs- und Freiraumstrukturen integriert werden.

Sofern Teile der Trasse über angrenzende Städte oder Gemeinden verlaufen beziehungsweise diese berühren, sind die betroffenen Kommunen frühzeitig in die Planungen einzubeziehen. Aufgrund der langfristigen Dimension der Maßnahme kommt der frühzeitigen Sicherung potenzieller Trassenkorridore und Entwicklungsflächen eine besondere Bedeutung zu.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Prüfung einer Realisierung der Mitteltrasse sollte aus den Rückmeldungen heraus vor allem der konkrete Verlauf nachvollziehbar dargestellt werden. Mehrfach werden Karten, Angaben zu Ideal- oder Vorzugstrassen sowie eine verständliche Beschreibung des Trassenverlaufs gefordert, da ohne räumliche Einordnung keine Bewertung möglich sei.

Für die Umsetzung werden Lärmschutz, Schutz angrenzender Wohngebiete und die Einbeziehung der Anwohnenden genannt. Angesprochen werden mögliche Belastungen durch zusätzlichen Verkehr, Lärm und Abgase, unter anderem in Pölbitz, Königswalde, Crossen, Weißenborn und an der Lengenfelder Straße. Genannt werden außerdem gute Anbindungen, Abfahrten an wichtige Knotenpunkte sowie Auf- und Abfahrten möglichst mit Ein- und Ausfädelungsstreifen.

Mehrfach wird darauf hingewiesen, Natur-, Grün- und Freiflächen möglichst zu schützen. Genannt werden die Crossener Muldenaue, Landschaftsbild, Wildtiere, Versiegelung, Zerschneidung von Freiflächen sowie mögliche Ausgleichsmaßnahmen. Auch begleitende Radwege und Querungen werden als mitzuplanende Punkte angesprochen.

Für die verkehrliche Bewertung werden eine tatsächliche Entlastungswirkung, der Umgang mit Schwerlast- und Durchgangsverkehr, Auswirkungen auf Werdauer Straße und innerstädtischen Verkehr sowie die Anbindung an Gewerbegebiete genannt. Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf ein interkommunales Gewerbegebiet und eine mögliche Weiterführung bis zur B 93.

Kritisch genannt werden Kosten, Finanzierbarkeit, sinkende Einwohnerzahlen, zusätzlicher Verkehr, Vorrang für die Sanierung bestehender Straßen und Zweifel am Bedarf neuer Gewerbeflächen. Einige Rückmeldungen fordern eine schnelle oder mittelfristige Umsetzung, andere lehnen die Maßnahme ab oder wünschen zunächst die Innenstadttangente.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung des westlichen und nördlichen Stadtgebiets vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen
- Vorausschauende Verkehrs- und Gewerbeflächenentwicklung zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Zwickaus

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Prüfung einer Realisierung der Nordtangente (K4)



Maßnahmenbeschreibung

Die Prüfung der Nordtangente ist grundsätzlich als nachrangige bzw. alternative Maßnahme zur Mitteltrasse zu betrachten. Die Mitteltrasse (K3) stellt aus Sicht des VEP 2040 die bevorzugte Entwicklungsoption dar, da mit ihr eine gezieltere Entlastung innerstädtischer Straßenzüge sowie eine bessere Bündelung regionaler Verkehrsströme erreicht werden kann. Sollte sich im weiteren Planungs- und Prüfprozess jedoch herausstellen, dass die Mitteltrasse nicht realisierbar ist, soll alternativ die Umsetzung der Nordtangente weiterverfolgt werden. In diesem Fall übernimmt die Nordtangente die Funktion einer ergänzenden bzw. ersetzenden Netzmaßnahme zur leistungsfähigen Führung des Verkehrs sowie zur Entlastung sensibler innerstädtischer Bereiche.

Die Nordtangente fungiert in erster Linie als eine Umgehungsstraße für den Lkw- und Durchgangsverkehr in Marienthal Ost in Richtung Norden und weiter zur A4.

Der Verlauf der Nordtangente sieht wie folgt aus:

Verbindung zwischen Werdauer Straße und Kopernikusstraße am Knotenpunkt Kopernikusstraße / Crimmitschauer Straße / Jahnstraße

Im Rahmen weiterer Planungen sind unterschiedliche Trassenvarianten und Ausbauformen vertiefend zu prüfen und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung, technischen Realisierbarkeit, Umweltverträglichkeit, Flächeninanspruchnahme sowie städtebaulichen Auswirkungen zu bewerten. Gleichzeitig sind mögliche Auswirkungen auf angrenzende Wohngebiete, Freiräume sowie den Umweltverbund zu berücksichtigen. Dabei sollte geprüft werden, wie die Maßnahme möglichst verträglich in bestehende Siedlungs- und Landschaftsstrukturen integriert werden kann.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Prüfung einer Realisierung der Nordtangente wird mehrfach darauf hingewiesen, dass zunächst die Notwendigkeit und Entlastungswirkung geprüft werden sollte. Genannt werden die bestehende Anbindung über Kopernikusstraße und Werdauer Straße, mögliche Entlastungen für Marienthal sowie die Frage, ob die Nordtangente gegenüber Mitteltrasse oder Innenstadttangente vorrangig beziehungsweise alternativ zu betrachten ist.

Für eine mögliche Umsetzung werden Lärmschutz, Schutz von Wohngebieten und Erhalt der Wohnqualität genannt. Angesprochen werden zusätzliche Verkehrsbelastungen, insbesondere in Richtung Pölbitzer Straße, Horst-Hoffmann-Straße, Crimmitschauer Straße, Jahnstraße, Kopernikusstraße und im Bereich bestehender Wohngebiete. Verstärkte Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Trasse werden ausdrücklich benannt.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Natur- und Freiflächen. Genannt werden der Schutz von Wald, Naturflächen und Tieren sowie eine mögliche Führung nördlich von Niederhohndorf. Weitere Hinweise betreffen eine Verlängerung bis zur Olzmannstraße, eine Anbindung an die Werdauer Straße hinter der Goethestraße sowie Auf- und Abfahrten möglichst mit Ein- und Ausfädelungsstreifen.

Bei der Ausgestaltung werden begleitende Rad- und Fußwege, Querungen, Radverkehrsanlagen sowie Ampelphasen aus Nebenstraßen und zusätzliche Linksabbiegespuren genannt. Einzelne Rückmeldungen sprechen sich für eine schnelle Umsetzung aus, andere bewerten die Maßnahme als unnötig, teuer oder nicht erforderlich.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung des westlichen und nördlichen Stadtgebiets vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen
- Vorausschauende Verkehrs- und Gewerbeflächenentwicklung zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Zwickaus

Eingaben zu dieser Maßnahme:

Kfz-Verkehr

Anpassungen im Lkw-Routennetz (K5)



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme beinhaltet die etablierte, kontinuierliche Pflege und Fortschreibung des Lkw-Vorrangnetzes auf Grundlage von Verkehrsanalysen, Beteiligungsverfahren und strategischer Stadtentwicklung. Zentrale Bausteine sind unter anderem:

- Erstellung eines Monitorings zur regelmäßigen Überprüfung der Eignung einzelner Streckenabschnitte (z. B. Belastung, Fahrbahnbreite, Unfallschwerpunkte, Lärmbelastung)
- Erfassung neuer Entwicklungen, etwa geänderte Zufahrtsbedarfe durch neue Betriebe, Änderungen im Straßenzustand oder Wohnbauentwicklungen
- Anpassung des Vorrangnetzes durch Umstufungen, Ergänzungen oder Entwidmungen auf Basis technischer und politischer Kriterien
- Veröffentlichung und Kommunikation des jeweils aktuellen Vorrangnetzes über städtische Kanäle, digitale Kartenportale und Verkehrsleitsysteme
- Verknüpfung mit Navigationsdaten und Lkw-Routenplanern, um Fehlleitungen zu vermeiden
- Integration in das Mobilitätsdashboard (s. M9)

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei den Anpassungen im Lkw-Routennetz wird vor allem genannt, Lkw-Verkehr aus Wohngebieten und sensiblen städtebaulichen Bereichen herauszuhalten. Angesprochen werden klare Beschilderung, aktualisierte digitale Navigationsdaten, frühzeitige Kommunikation mit betroffenen Unternehmen sowie ein ganzheitliches Lkw-Routenmanagement.

Für die Umsetzung werden Durchfahrtsbegrenzungen, Tempo 30, Poller oder aktive Schrankenanlagen für Anliegerbereiche sowie Maut auf genutzten innerstädtischen Straßen genannt. Zugleich wird darauf hingewiesen, ansässige Unternehmen und Lieferverkehr nicht zu benachteiligen. Mehrfach wird genannt, dass nicht jeder Lkw umgeleitet werden könne und dass passende Ausweichstraßen erforderlich seien.

Räumlich angesprochen werden Mosel, Oberrothenbach, Moseler Berg, alte und neue B93, Gewerbegebiet Meerane, VW, Lengenfelder Straße, Saarstraße und Reichenbacher Straße. Genannt werden Belastungen durch Lärm, Abgase, Straßenschäden und Schwerlastverkehr sowie Beschwerden und Wahrnehmungen der Anwohnenden.

Weitere Hinweise betreffen die Verlagerung von Logistikverkehr auf die Schiene, vorhandene Gleisanschlüsse, Logistikstandorte am Stadtrand, kurze Anbindungen an überörtliche Netze, ausreichend Parkplätze für große Lastzüge sowie die Reparatur von Muldebrücken. Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme als selbstverständlich, nicht bewertbar, politisch einschränkend oder als gute Idee.

Ziele der Maßnahme

- Schutz sensibler Bereiche vor Durchgangsverkehr, Lärm- und Schadstoffemissionen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Optimierung der Erreichbarkeit für ansässige Unternehmen, Logistik und regionale Versorgung

Eingaben zu dieser Maßnahme:
24

Kfz-Verkehr



Liefer-und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich (K6)

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Maßnahmenbeschreibung

Zur Reduzierung der Verkehrslasten und zur Verbesserung der Verträglichkeit von Lieferverkehren in der Innenstadt soll ein umfassendes Logistikkonzept entwickelt und implementiert werden. Dieses Konzept umfasst mehrere zentrale Maßnahmen:

- Einrichtung von Ladezonen: In den betroffenen Gebieten sollen spezifische Ladezonen eingerichtet werden, die den Lieferverkehr konzentrieren und eine geordnete Belieferung der Geschäfte ermöglichen. Diese Ladezonen sind so zu planen, dass sie die Fußgängerströme möglichst wenig beeinträchtigen und den Lieferverkehr von den Haupteinkaufsstraßen fernhalten.
- Zeitliche Begrenzung der Belieferung: Weiterhin ist die Einführung von zeitlichen Begrenzungen für die Belieferung von Geschäften zu planen. Durch festgelegte Zeitfenster, in denen Lieferungen erlaubt sind, kann der Lieferverkehr auf die frühen Morgenstunden oder weniger frequentierte Zeiten beschränkt werden.

Darüber hinaus sollen Möglichkeiten zur Bündelung und umweltfreundlicheren Gestaltung von Lieferverkehren untersucht werden. Denkbar sind beispielsweise Mikro-Depots am Rand der Innenstadt, von denen aus Lieferungen mit kleineren oder emissionsarmen Fahrzeugen erfolgen können. Ebenso ist die stärkere Nutzung emissionsarmer Antriebstechnologien im Wirtschaftsverkehr zu fördern. Perspektivisch können auch digitale Lösungen zur Steuerung von Ladezonen, Lieferzeiten oder Verkehrsströmen geprüft werden.

Die Entwicklung des Konzeptes erfordert eine enge Abstimmung mit Handel, Gewerbe, Logistikunternehmen, Innenstadtakteuren sowie den zuständigen Behörden. Vor Umsetzung einzelner Maßnahmen sind daher betriebliche Anforderungen, Flächenverfügbarkeiten, rechtliche Rahmenbedingungen sowie mögliche Auswirkungen auf Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr vertiefend zu prüfen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich werden ausreichend und sinnvoll gelegene Ladezonen genannt. Angesprochen werden Falschparken, Halten in zweiter Reihe, die Nutzung von Ladezonen durch Post- und Paketdienste sowie eine weiterhin gewährleistete Erreichbarkeit der Geschäfte.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Lieferzeiten. Genannt werden Zeitfenster, Lieferungen bis 10 Uhr, Poller zur Sperrung außerhalb der Lieferzeiten sowie Kontrollen der Einhaltung. Für den Bereich des Doms wird angeregt, Anlieferungen während der Mittagszeit zwischen 11:30 und 13:30 Uhr zu vermeiden.

Für die Umsetzung werden die Einbeziehung von Handel, Gewerbe und Anwohnenden sowie fachliche Expertise genannt. Lieferzeiten sollten an die Bedürfnisse von Handel und Anwohnenden angepasst werden. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass eine funktionierende Anlieferung erhalten bleiben müsse und Änderungen nur bei funktionierenden Neuerungen und Zustimmung der Beteiligten erfolgen sollten.

Weitere Hinweise betreffen Mikro-Depots, kleine Elektro-Lieferfahrzeuge, emissionsfreie Lieferfahrzeuge unterschiedlicher Tonnage und eine schrittweise Umsetzung von Fahrverboten für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Fußgängerbereichen. Einzelne Rückmeldungen verweisen auf bestehende zeitliche Beschränkungen des Lieferverkehrs.

Kritisch genannt werden höherer Zeitaufwand, geringere Transportmengen, steigende Logistikkosten, mögliche Nachteile für Handel und Leerstand sowie die Frage, ob ein solches Konzept für eine Stadtgröße wie Zwickau erforderlich sei.

Ziele der Maßnahme

- Reduktion des Lieferverkehrs in innerstädtischen Bereichen
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Eingaben zu dieser Maßnahme:
26

Kfz-Verkehr

Reduzierung von Durchgangs-und Ausweichverkehren in Wohnquartieren (K7)



Maßnahmenbeschreibung

Um mögliche Ausweichverkehre in der Nordvorstadt und in Pölbitz im Zuge der Einrichtung der ÖPNV-Beschleunigung auf der Leipziger Straße zu unterbinden, ist die Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen auf folgenden Straßen zu prüfen:

- Franz-Mehring-Straße, Feodorstraße, Barbarastraße

Des Weiteren kann durch Änderung der Vorfahrtsregeln und Einrichtung von Fahrradstraßen das Ausweichen des Kfz-Verkehrs auf Wohnstraßen unattraktiv gemacht werden:

- Clara-Zetkin-Straße (auch relevant für die Herstellung des Zielnetzes im Radverkehr (s. R1))

Gleichzeitig sollten bestehende Durchfahrtsbeschränkungen konsequent überwacht und durchgesetzt werden.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren werden Durchfahrtsbeschränkungen, Einbahnstraßen, Fahrradstraßen und Tempo 30 genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass keine Verlagerung in benachbarte Wohnstraßen entstehen und Umwege für Anwohnende möglichst gering bleiben sollten.

Für die Umsetzung werden konsequente Kontrollen, gegebenenfalls videogestützt, sowie die Kontrolle von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Durchfahrtsverboten genannt. Beispiele sind Lkw-Verkehr in der Bahnstraße, die Cainsdorfer Brücke und bestehende Beschränkungen, deren Durchsetzung angezweifelt wird.

Räumlich genannt werden Alexander-, Barbara-, Dorotheen-, Edmund-, Feodor- und Gudrunstraße, Franz-Mehring-Straße, Leipziger Straße, neue Leipziger Straße, Niederhohndorfer Straße, Bahnstraße, Cainsdorfer Brücke und Kaufland Pölbitz. Für die Gudrunstraße wird eine Einbahnstraßenregelung im Zusammenhang mit Verkehr zur Zufahrt Kaufland Pölbitz angesprochen. Die Franz-Mehring-Straße wird sowohl als mögliche Fahrradstraße beziehungsweise Einbahnstraße genannt als auch kritisch gesehen.

Weitere Hinweise betreffen die Erreichbarkeit für Anwohnende, Be- und Entladen, zentrale Parkplätze außerhalb der Wohngebiete, Straßengrün auf der Fahrbahn, die Gestaltung des Straßenraums als Wohngebiet sowie die Einbeziehung direkt betroffener Bewohnender. Kritisch genannt werden Mehrkilometer durch Einbahnstraßen, Stau, Mehrverkehr auf der Leipziger Straße, Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Ablehnung von Fahrradstraßen.

Ziele der Maßnahme

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen in Wohnquartieren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität

Eingaben zu dieser Maßnahme:
31

Kfz-Verkehr

Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie (K8)



Maßnahmenbeschreibung

Durch eine Parkraumstrategie wird das knappe Gut öffentlicher Straßen raum effizienter verteilt. Statt wie bisher ein flächendeckendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen vorzuhalten, soll der ruhende Verkehr auf bestimmten Flächen und Straßen konzentriert und gelenkt werden.

Dies kann durch folgende Hebel erfolgen:

- Zone 1 innerhalb des Dr.-Friedrichs-Ring hauptsächlich für den Zielverkehr: Dauerparken in Parkhäusern, max. 30-Minuten im öffentlichen Straßenraum oder auf Privatgrund, Ausweisung von Bewohnerparken überall wo es rechtlich zulässig ist
- Zone 2 vom Dr.-Friedrichs-Ring bis zur Bosestraße/Große Biergasse, Georgenplatz/Humboldtstraße, Amalienstraße hauptsächlich für den Quell- und Zielverkehr max. 60-Minuten im öffentlichen Straßenraum, Ausweisung von Bewohnerparken überall wo es rechtlich zulässig ist
- Zone 3 alle weiteren Bereiche Bewirtschaftung je nach Situation zur Verkehrslenkung des Quell- und Zielverkehrs, Ausweisung von Bewohnerparken je nach Handlungsdruck

Es ist wichtig, dass die Neuregelungen auch entsprechend vom Ordnungsamt kontrolliert werden. Um den ggf. erhöhten Personalbedarf decken zu können, sind ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen bereit zustellen. Alternativ sind smarte Lösungen, wie z.B. der Einsatz von Scan Cars, zu prüfen, um zumindest die personelle Komponente zu umgehen (s. K9).

Die Stellplatzsatzung ist kontinuierlich fortzuschreiben und den aktuellen Bedarfen sowie Gestaltungsmöglichkeiten anzupassen. Letzteres enthält auch neuere Ansätze wie bspw. „Feierabendparken“ auf halböffentlichen Parkplätzen von Supermärkten und Discountern. In diesem Zuge ist die engere Zusammenarbeit und ein stetiger Austausch mit Privatanbietern anzustreben, um vorhandene Kapazitäten effizienter nutzen und eine gewisse Transparenz hinsichtlich Auslastung und Bewirtschaftung erzielen zu können.

Ziele der Maßnahme

- Verkehrslenkung
- Effiziente Verteilung des vorhandenen öffentlichen Parkraums
- Entlastung der Wohn- und Nebenstraßen von Parksuchverkehren

Eingaben zu dieser Maßnahme:
42

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie werden ausreichend Parkmöglichkeiten für Bewohner, kurze Erledigungen, Besucher der Innenstadt, Studierende, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Handwerker, Pflegedienste sowie Lkw genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass Parkzeiten von 30 Minuten für Arzt- und Behördentermine zu kurz sein können; 60 Minuten werden als eher passend beschrieben.

Für die Umsetzung werden günstiger oder kostenloser Parkraum, Feierabendparken, Park-and-Ride, Shuttleverkehr, ein Verkehrsleitsystem, einfache Bezahlung und automatische Kennzeichenerkennung genannt. Zugleich werden höhere Parkgebühren, eine Erhöhung der Parkausweisgebühr, flächendeckende Bewirtschaftung und die Reduzierung von Stellplätzen im Straßenraum angesprochen.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Bewohnerparken. Genannt werden ausreichende und bezahlbare Anwohnerparkplätze, Kontrollen bei Veranstaltungen sowie die Nutzung von Anwohnerparkplätzen durch Nichtberechtigte. Auch Behindertenparkplätze vor öffentlichen Einrichtungen werden genannt.

Räumlich angesprochen werden Dr.-Friedrichs-Ring, Arcaden, Hauptstraße, Platz der Völkerfreundschaft, HBK, Parkstraße, Mittenzweistraße, Scheringer Straße, Lasanstraße, Gutwasserstraße, Emilienstraße, Peter-Breuer-Straße, Ringcafé, Schumannplatz, Schillerstraße und Amtsgericht.

Weitere Hinweise betreffen bessere Überwachung, Scancars, personelle Ressourcen, Parkhäuser, Parkdeck, Parkplätze für Motorräder sowie Auswirkungen auf Handel, Märkte, Kultur und Innenstadtbelebung. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Kfz-Verkehr

Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums (K9)



Ziele der Maßnahme

- Effiziente Kontrolle und Ordnung des öffentlichen Parkraums
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Eingaben zu dieser Maßnahme:
43

Maßnahmenbeschreibung

Um die Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums zu verbessern, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich:

- Sensibilisierung und Kommunikation, um ein Bewusstsein für die Problematik zu schaffen. Prinzip: Information vor Sanktion. Dies ist insbesondere beginnend mit der Umsetzung zu befolgen. Es ist zu vermitteln, welche Ermessensspielräume gelten, und was die Konsequenz von Falschparken, insbesondere in Wohngebieten z.B. beim Gehwegparken sind.
- Ggf. Erhöhung der Kontrollfrequenz durch das Ordnungsamt, um ordnungswidriges Parken zu reduzieren.
- Höhere Gebühren für das Bewohnerparken, um die Parkraumsituation in Wohngebieten durch das bevorzugte Abstellen der Fahrzeuge auf Privatgrund zu verbessern.
- Die Nutzung technischer Hilfsmittel wie Sensoren oder Apps zur Überwachung von Parkflächen, um die Effizienz der Parkraumkontrolle zu erhöhen, anzuwenden z. B. in innerstädtischen Lagen.
- Prüfung des Einsatzes von Scan-Cars zur effizienten Parkraumkontrolle

Das Ordnungsamt kontrolliert regelmäßig den öffentlichen Parkraum. Parkbereiche sollten mindestens zwei bis dreimal täglich kontrolliert werden, um eine hohe Einhaltung der Parkregeln sicherzustellen. Besonders in stark frequentierten Gebieten, wie der Innenstadt oder Einkaufszonen, kann eine engmaschigere Kontrolle erforderlich sein.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums werden frühzeitige und verständliche Kommunikation neuer Regeln sowie das Prinzip „erst informieren, dann sanktionieren“ genannt. Mehrere Rückmeldungen betonen, dass Kontrollen fair, nachvollziehbar und freundlich erfolgen sollten, da Park- oder Halteverbote nicht immer eindeutig erkennbar seien.

Für die Umsetzung werden mehr beziehungsweise konsequentere Kontrollen, höhere Verwarngelder bei Verstößen, digitale Lösungen, Kennzeichenerkennung, Scan-Cars sowie Kosten-Nutzen-Prüfungen genannt. Zugleich werden Scan-Cars und technische Überwachung wegen Datenschutz, Fehleranfälligkeit und „Big Brother“-Bedenken kritisch bewertet. Teilweise wird statt mehr Personal eher der Einsatz technischer Lösungen angeregt.

Mehrere Hinweise betreffen Bewohnerparken. Genannt werden keine weiteren Gebührenerhöhungen, ausreichend Anwohnerparkplätze, bessere Kontrolle von unberechtigt genutzten Bewohnerparkplätzen sowie der Erhalt der „Brötchentaste“. Kritisch wird angemerkt, dass höhere Gebühren das Parkproblem nicht lösen, wenn Ausweichmöglichkeiten fehlen.

Räumlich genannt werden Hauptstraße, Hauptmarkt, Domhof, Parkviertel, Schwanenteich, Freilichtbühne, Horst-Hoffmann-Straße, Gochtstraße, Brückenberg, Leipziger Straße, Pölbitzer Straße, Humboldtstraße und Tempo-30-Zonen. Besonders angesprochen werden wildes Parken bei Veranstaltungen, zugeparkte Rettungswege, Parkverbote und Straßenreinigung.

Weitere Hinweise betreffen zusätzliche Parkmöglichkeiten, Parknischen, kostenlose Parkplätze in Innenstadtnähe, Möglichkeiten zum Be- und Entladen bei Gewerben sowie barrierefreie Nutzbarkeit für ältere Menschen. Einzelne Rückmeldungen sehen stärkere Kontrollen als Belastung oder Abkassieren, andere fordern eine konsequente Umsetzung.

Kfz-Verkehr

Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot (K10)



Maßnahmenbeschreibung

Für einen zielgerichteten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Zwickau sind verschiedene Handlungsschritte zu prüfen und umzusetzen:

- Erarbeitung und Umsetzung eines Ladeinfrastrukturkonzepts: Aufbauend auf der Bedarfsanalyse sind konkrete Festlegungen zur Anzahl, zum Typ, zur Ladeleistung sowie zu geeigneten Standorten öffentlicher Ladepunkte zu treffen. Das Konzept dient als strategische Grundlage für eine bedarfsgerechte und räumlich ausgewogene Entwicklung des Netzes.
- Analyse von Schwerpunktbereichen mit hoher Nachfrage: In dicht besiedelten Wohnquartieren oder anderen stark frequentierten Gebieten ist zu untersuchen, ob der Ladebedarf vorrangig über öffentliche Ladepunkte oder durch private beziehungsweise halböffentliche Lösungen gedeckt werden sollte.
- Stärkung von Investitionen: Der Ausbau des E-Ladestationsnetzes kann durch eine Intensivierung öffentlicher und privater Investitionen beschleunigt werden. Hierzu zählen Kooperationen mit Energieversorgungsunternehmen und der Wirtschaft ebenso wie Anreizmodelle für private Betreiber. Eine enge Zusammenarbeit mit Investoren und Unternehmen trägt dazu bei, Synergien zu nutzen und die Umsetzungsgeschwindigkeit zu erhöhen.
- Verankerung in der Stadtplanung: Ladeinfrastruktur ist frühzeitig in Planungsprozesse zu integrieren. Bei Neubau- und Infrastrukturvorhaben sollte die Installation von Ladepunkten von Beginn an mitgedacht werden. Insbesondere bei größeren Projekten wie neuen Wohnquartieren, Gewerbegebieten oder Parkhäusern ist die verpflichtende Ausstattung mit Ladeinfrastruktur vorzusehen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebots werden bedarfsgerechte und gleichmäßig im Stadtgebiet verteilte Ladepunkte genannt. Besonders angesprochen werden Wohngebiete, Bereiche mit Mietwohnungen ohne private Lademöglichkeit, zentrale Orte, Parkplätze, Einkaufszentren, öffentliche Einrichtungen, Verkehrsknotenpunkte, die Innenstadt und die Arcaden. Auch andere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sollen mitbetrachtet werden.

Für die Umsetzung werden ausreichende Ladeleistung, zuverlässige Stromversorgung, Schnellladesäulen, Ertüchtigung des örtlichen Stromnetzes, Lastmanagement, Flottenladen sowie Integration in Laternen genannt. Mehrfach wird eine einfache Bezahlung ohne viele Ladekarten oder Apps angesprochen, etwa per Bankkarte. Auch schnellere Genehmigungen für private Betreiber und einfachere Verfahren für gewerbliche Ladeprojekte werden genannt.

Weitere Hinweise betreffen Kontrolle von Fahrzeugen, die Ladeplätze nach dem Laden weiter blockieren, den Wegfall normaler Parkplätze durch E-Ladeplätze sowie mögliche Lärmbelastungen durch Ladestationen in Wohngebieten. Für Anwohnerparken wird Laden über Nacht genannt.

Kritisch bewertet werden Kosten, geringe Nutzung bestehender Säulen, Strompreise, Zuständigkeit der Stadt, Vorrang für Straßensanierung sowie die Frage, ob das bestehende Ladenetz bereits ausreicht. Einzelne Rückmeldungen halten die Maßnahme für notwendig, andere für überflüssig oder nicht bewertbar.

Ziele der Maßnahme

- Förderung der E-Mobilität
- Erhöhung der Akzeptanz

Eingaben zu dieser Maßnahme:
31

Kfz-Verkehr



Ausbau von Car-Sharing Angeboten (K11)

Maßnahmenbeschreibung

Zur Weiterentwicklung des Car-Sharing-Angebots ist eine schrittweise Ausweitung der Standorte im Stadtgebiet anzustreben. Dabei sollten insbesondere zentrale Lagen, Wohnquartiere mit höherer Dichte, Standorte mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit sowie Bereiche mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr priorisiert werden. Eine Integration in geplante Mobilstationen bietet sich dabei an, um verschiedene Mobilitätsangebote räumlich zu bündeln.

Die Erweiterung kann in Kooperation mit bestehenden Anbietern erfolgen oder durch die Ansprache weiterer Betreiber ergänzt werden. Ziel ist es, möglichst eigenwirtschaftliche Lösungen zu realisieren, wobei die Stadt unterstützend tätig werden kann, beispielsweise durch die Bereitstellung geeigneter Stellplätze im öffentlichen Raum, die Ausweisung von reservierten Car-Sharing-Stellplätzen sowie durch verkehrsrechtliche Privilegierungen.

Ergänzend sind Maßnahmen zur Sichtbarkeit und Nutzbarkeit des Angebots vorzusehen, etwa durch eine klare Kennzeichnung der Standorte, digitale Buchungs- und Zugangssysteme sowie eine Integration in bestehende Mobilitätsplattformen (s. M9).

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Ausbau von Car-Sharing-Angeboten werden gut erreichbare und möglichst wohnortnahe Standorte genannt. Angesprochen werden eine Anbindung an Bus, Bahn und Radverkehr, feste Stationen in Nord, Süd, West und Ost sowie Schnittstellen zum Nahverkehr.

Für die Umsetzung werden einfache Buchung, einfache Bedienung, transparente Preise, flexible Nutzung, Bezahlbarkeit, sichere und gut handhabbare Nutzung per App sowie eine regelmäßige Anpassung an Nachfrage und Auslastung genannt. Neben Kleinwagen werden auch Kastenwagen für gelegentliche Transporte oder Umzüge angesprochen.

Mehrere Rückmeldungen beziehen sich auf Nachfrage und Zuständigkeit. Genannt werden die Fragen, wer Car-Sharing in Zwickau nutzt, ob es erwünscht ist und ob ein Ausbau erst bei vorhandener Nachfrage erfolgen sollte. Zudem wird angesprochen, Angebote einzuholen, Schnittstellen zu schaffen und die Umsetzung dem Markt beziehungsweise gegebenenfalls der SVZ zu überlassen.

Kritisch genannt werden Kosten, geringe Stadtgröße, sinkende Einwohnerzahl, Hygiene, fehlende Nutzungsbereitschaft, mögliche Blockierung von Ladestationen sowie zusätzliche belegte Flächen. Einzelne Rückmeldungen befürworten den Ausbau oder bewerten die Idee als gut, andere halten die Maßnahme für unnötig oder nicht notwendig.

Ziele der Maßnahme

- Ausweitung der Car-Sharing-Standorte
- Erhöhung der Abdeckung mit Car-Sharing-Fahrzeugen
- Alternativen zum Zweit- und Drittauto schaffen
- Schaffung eines flexiblen Angebotes für Gelegenheitsfahrer

Eingaben zu dieser Maßnahme:
18

Kfz-Verkehr

Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen (K12)



Maßnahmenbeschreibung

Zur Stärkung der Verknüpfung von Kfz und ÖPNV/SPNV ist die schrittweise Errichtung von P+R-Anlagen an zentralen Bahnhöfen sowie an bedeutenden Straßenbahnverknüpfungspunkten zu prüfen und ggf. umzusetzen. Im Fokus stehen dabei insbesondere folgende Stationen:

- Hauptbahnhof
- Bahnhof Pölbitz
- Bahnhof Oberrothenbach
- Bahnhof Mosel
- Bahnhof Schedewitz
- Bahnhof Cainsdorf
- Haltestelle Neumarkt
- Haltestelle Zwickau Zentrum
- Haltestelle Stadthalle
- Endhaltestellen (Klinikum, Pölbitz, Eckersbach, Neuplanitz)

Die Anlagen sollten barrierearme Zugänge aufweisen sowie eine direkte Lage in unmittelbarer Nähe zu Bahnsteigen bzw. Haltestellen, um kurze Wege und komfortable Umstiege zu gewährleisten. Die Errichtung von P+R-Anlagen ist an die Entwicklung von stadtweiten Mobilitätsstationen (s. Ö6) zu koppeln.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen werden vor allem bezahlbare beziehungsweise kostenlose Parkmöglichkeiten genannt. Mehrere Rückmeldungen verweisen darauf, dass P+R nur genutzt werde, wenn Parkgebühren und ÖPNV-Tickets zusammen attraktiv sind. Genannt werden verständliche Preise und Nutzungsbedingungen sowie eine mögliche Vergünstigung des ÖPNV-Tickets bei gezahlter Parkgebühr.

Für die Umsetzung werden Standorte nach tatsächlichem Pendlerbedarf und ÖPNV-Angebot, ausreichende Parkplätze für Pendler, gute Beleuchtung, Ladeinfrastruktur sowie eine Abstimmung von Anschlüssen und Taktzeiten genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass P+R nur bei gut ausgebautem Nahverkehr sinnvoll sei; genannt werden unter anderem stündliche Verbindungen nach Leipzig und Dresden.

Räumlich genannt werden Hauptbahnhof, Bahnhofsvorplatz, Planitzer Straße, Reuterweg, Erzgebirgische Straße, Paulusstraße, Marienthal, Mosel, Bahnhofsvorstadt, Zentrum, Neumarkt und die Endhaltestelle Klinikum. Besonders häufig wird ein Ausbau am Hauptbahnhof genannt; für Zentrum und Neumarkt wird teils auf Innenstadtlage oder Platzmangel verwiesen.

Weitere Hinweise betreffen keine zusätzlichen Versiegelungsflächen, Flächendoppelnutzung durch Solar/Parken, keine Verdrängung von Anwohner- oder Beschäftigtenparkplätzen sowie Förderung im Zwickauer Land. Einzelne Rückmeldungen bewerten P+R als sinnvoll oder gute Idee, andere als unnötig, nicht genutzt oder Geldverschwendung.

Ziele der Maßnahme

- Förderung des ÖPNV/SPNV im Pendler- und Freizeitverkehr
- Stärkung der multi- und intermodalen Angebote

Eingaben zu dieser Maßnahme:
32

Kfz-Verkehr



Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	*Umsetzung der Innenstadttangente (K1)*	2,28
2.	*Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich (K2)*	2,42
3.	*Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie (K8)*	2,99
4.	*Prüfung einer Realisierung der Mitteltrasse (K3)*	3,05
5.	*Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen (K12)*	3,10
6.	*Prüfung einer Realisierung der Nordtangente (K4)*	3,17
7.	*Anpassungen im Lkw-Routennetz (K5)*	3,30
8.	*Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren (K7)*	3,33
9.	*Liefer-und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich (K6)*	3,51
10.	*Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums (K9)*	3,53
11.	*Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebot (K10)*	3,54
12.	*Ausbau von Car-Sharing Angeboten (K11)*	4,27

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 103

Kfz-Verkehr



Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Zu den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld Kfz-Verkehr wird vor allem genannt, bestehende Straßen und Verkehrswege vor Neubauprojekten zu sanieren. Angesprochen werden unter anderem Bahnhofsvorplatz, Saarstraße, Reichenbacher Straße, Niederplanitz, Bestandsstraßen allgemein sowie die Gästezufahrt zum Stadion.

Für die Umsetzung werden eine sorgfältige Prüfung von Kosten, Nutzen, Naturverbrauch, Finanzierbarkeit und langfristigem Bedarf genannt. Mehrere Rückmeldungen verweisen auf Bevölkerungsrückgang, wirtschaftliche Entwicklung und die Frage, ob neue Straßen gegenüber Erhalt und Rekonstruktion des bestehenden Netzes vorrangig sein sollten.

Zu berücksichtigen sind außerdem Pendlerstrecken, Stadtrandlagen, Arbeitsstandorte außerhalb der Innenstadt, Schichtzeiten, sichere und bezahlbare Parkmöglichkeiten sowie Ladeinfrastruktur in Gewerbegebieten und an Pendlerparkplätzen. Baustellen und Sperrungen sollen frühzeitig und digital kommuniziert werden.

Weitere Hinweise betreffen ausreichend Rollstuhlparkplätze, die Erreichbarkeit von Ärzten und Behörden mit dem Auto, bürgernahe Planung sowie keine einseitige Belastung einzelner Gruppen. Gleichzeitig werden auch die Reduzierung von MIV-Flächen, autofreie Innenstadtbereiche, Pkw-freie Abschnitte vor Schulen und Verkehrsberuhigung angesprochen.

Für den Verkehrsfluss werden grüne Welle, intelligente Ampelsteuerung, Nachtabschaltung, Car2X-Daten, Staumeldungen, anonyme Verkehrsüberwachung, mehr Blitzer und stärkere Ahndung von Parken in Kreuzungsbereichen genannt. Räumlich erwähnt werden unter anderem Lengenfelder Straße, Katharinenstraße, Lerchenweg, Glück-Auf-Brücke, Werdauer Straße und Goethestraße/Blumenweg.

ÖPNV



Übersicht über das Handlungsfeld

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.



Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV (Ö1)



Weiterentwick-lung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende (Ö2)



Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahn-netz (Ö3)



Straßenbahn-anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö4)



Höherwertiger Regionalbus-verkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö5)



Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungs-punkten zu Mobilitäts-drehscheiben (Ö6)



Umsetzung von Beschleunigungsm aßnahmen im straßengebund-enen ÖPNV (Ö7)



Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr (Ö8)



Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs (Ö9)



Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV (Ö10)



Priorisierung der Maßnahmen zu diesem Handlungsfeld

ÖPNV

Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV (Ö1)



Maßnahmenbeschreibung

In Zwickau wird die Leipziger Straße von der Innenstadt bis zur Endhaltestelle Pölbitz mit Kaphaltestellen für die Straßenbahn umgebaut. Weitere Haltestellen wie Strandbad, Stolleplatz und Wilkestraße sind hinsichtlich einer Umgestaltung zu prüfen.

Die Busbucht auf der Humboldtstraße ist hinsichtlich der Beschleunigung des ÖPNV und zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt in Kombination mit der Innenstadttangente ebenfalls mit einem Buskap an der Haltestelle Schillerstraße zu versehen (s. K2).

Darüber hinaus kann der Umbau weiterer Busbuchten zu Kaphaltestellen im Stadtgebiet geprüft werden. Ist dies nicht möglich, sind die technischen Voraussetzungen für die Errichtung einer Bus-Ampeln zu prüfen (s. Ö7).

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung des Umbaus von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV sollte laut Rückmeldungen vor allem Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Genannt werden barrierefreier Ein- und Ausstieg, barrierefreie Kombikanten sowie die Berücksichtigung von Rollstuhlnutzenden, Sehbehinderten, Hörbehinderten und weiteren Gruppen.

Zu beachten sind außerdem sichere Wege zu und an den Haltestellen. Genannt werden sichere Straßenquerungen, Zebrastreifen, Fußgängerinseln, Ampeln sowie gut einsehbare Haltestellenbereiche. An der Leipziger Straße werden Rüttelstreifen und eine sicherere Gestaltung angesprochen, da Haltestellen nach einer Rückmeldung häufig durchfahren würden.

Für die Bevorrechtigung des ÖPNV werden Vorrangschaltungen an Ampeln, Ampelbeeinflussung durch Busse und Straßenbahnen sowie Ampeln zum Einfädeln von Bussen an stark befahrenen Straßen genannt. Zugleich soll die Verkehrsbelastung betrachtet werden, insbesondere bei Kaphaltestellen auf Hauptrouten, um Stau oder Verlagerungen des Kfz-Verkehrs auf Nebenstrecken zu prüfen.

Weitere Umsetzungsanforderungen betreffen die Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich, moderne Fahrgastunterstände, dynamische Fahrgastinformationen, gute Beleuchtung, Wetterschutz, Lärm, Ersatzmobilität sowie frühzeitige Information von Anwohnenden bei Baustellen.

Räumlich genannt werden Leipziger Straße, Planitzer Straße, Haltestelle Himmelfürststraße, Lindenhof, Reichenbacher Straße, Zentrum, Hauptbahnhof, Planitz, Humboldtstraße und Dr.-Friedrichs-Ring. Kritisch wird angemerkt, dass Kaphaltestellen nicht überall sinnvoll seien und der Individualverkehr nicht zu stark beeinträchtigt werden solle.

Ziele der Maßnahme

- Beschleunigung des ÖPNV
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und des Komforts

Eingaben zu dieser Maßnahme:
33

ÖPNV

Weiterentwicklung des Takt-und Linienangebotes nachts und am Wochenende (Ö2)



Maßnahmenbeschreibung

Grundsätzlich ist das heutige ÖPNV-Angebot auf den Hauptachsen zu erhalten. Bei Bedarf ist eine gezielte Anpassung von Takt- und Linienstrukturen in den Schwachverkehrszeiten zu prüfen. Dies kann durch On-Demand-Angebote oder Rufbussystem geschehen (s. Ö10 und Ö11). Aber auch ein durchgehender Nachtverkehr ohne Betriebspausen kann für bestimmte Nutzergruppen eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes mit sich bringen. Dies ist hinsichtlich möglicher Fahrgastpotenziale und einer Finanzierung prüfbar. Dabei ist insbesondere die Sicherstellung regelmäßiger und leicht merkbarer Takte von Bedeutung, um die Verständlichkeit und Attraktivität des Systems zu erhöhen. Auch die Abstimmung von Anschlüssen, insbesondere am Hauptbahnhof und an zentralen Umsteigepunkten, spielt eine wesentliche Rolle.

Die Ausweitung des Angebots sollte auf Grundlage einer differenzierten Analyse der Nachfrage erfolgen. Hierzu zählen beispielsweise Auswertungen von Fahrgastzahlen, Pendlerverflechtungen, Freizeitverkehren sowie relevanten Zielorten wie Innenstadt, Veranstaltungsorte oder größere Arbeitgeber mit Schichtbetrieb. Ergänzend können auch Erkenntnisse aus Beteiligungsprozessen einbezogen werden.

Neben klassischen Taktverdichtungen sind auch alternative Bedienformen zu prüfen, etwa bedarfsorientierte Angebote oder flexible Bedienkonzepte, die insbesondere in nachfrageschwächeren Zeiten eine wirtschaftlich sinnvolle Ergänzung darstellen können.

Bei der Umsetzung sind betriebliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarfe sowie der Finanzierung. Ziel ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit.

Ergänzend ist eine klare und verständliche Kommunikation des Angebots sicherzustellen, um die Nutzung zu erleichtern.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Weiterentwicklung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende sollten laut Rückmeldungen vor allem Umstiege, Anschlüsse und Taktzeiten beachtet werden. Genannt werden bessere Umsteigemöglichkeiten am Neumarkt, am Hauptbahnhof, an der Stadthalle und an weiteren wichtigen Haltestellen sowie eine Abstimmung mit Zügen, S-Bahn und Regionalverkehr.

Für die Umsetzung werden längere und häufigere Fahrten auf Hauptachsen, insbesondere bei Straßenbahn und Bus, ein 20-Minuten-Takt am Wochenende, abends mehr Busse sowie gut merkbare Takte genannt. Nach 20 Uhr wird ein Halbstundentakt als unattraktiv beschrieben. Für schwächer nachgefragte Zeiten und Räume werden Rufbusse, Ruftaxis, On-Demand-Angebote, Kleinbusse, autonome Shuttle und App-basierte Buchung angesprochen.

Zu berücksichtigen sind laut Rückmeldungen Schulen und Unterrichtszeiten, Schichtzeiten, Studierende, Seniorinnen und Senioren, Personen ohne Führerschein sowie Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Auch Nachtangebote für Wege von Studentenclubs, Wohnheimen, Kultur- und Sportveranstaltungen sowie für Frauen und Nachtschichten werden genannt.

Räumlich erwähnt werden Mosel, Brand-Königswalde, nördliche Stadtteile, Eckersbach, Zentrum, Oberhohndorf, Pölbitzer Bahnhof, Schlachthofstraße, Stadthalle, Hauptbahnhof, Campus Scheffelberg, HBK, Planitz sowie Verbindungen Richtung Leipzig, Dresden und Westen.

Weitere Anforderungen betreffen klare Kommunikation bestehender Rufbusangebote, Darstellung in digitalen Auskünften, Anschlussgewähr im Fahrplan, Warten auf verspätete Züge, barrierefreie Fahrzeuge, ausreichend lange Umsteigezeiten und die Einbindung des ländlichen Raums. Kritisch wird gefragt, ob zwischen 23:45 und 03:45 Uhr ein durchgehender Betrieb erforderlich ist.

Ziele der Maßnahme

- Verbesserung des Takt- und Linienangebotes insbesondere auf den ÖPNV-Hauptachsen
- Erhöhung des Komforts und der Anschlusssicherung am Bahnhof
- Erhöhung der Fahrgastzahlen

Eingaben zu dieser Maßnahme:
43

ÖPNV

Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz (Ö3)



Maßnahmenbeschreibung

Die Verlängerung bzw. Anpassung der jeweiligen Endhaltestellen im Straßenbahnnetz sind vor dem Hintergrund von potenziellen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen sowie den regionalen Verflechtungen zu prüfen. Bei einer entsprechenden positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung können folgende Punkte hinsichtlich Fahrgastpotenziale, Verlagerungseffekte vom Pkw auf den Umweltverbund sowie Einsparungen im Busnetz geprüft werden:

- Straßenbahnlinie 3: Verlegung der Trasse vom Knotenpunkt Sternenstraße/Max-Planck-Straße in die Max-Planck-Straße bis zum Parkplatz nördlich des Einzelhandels- und Dienstleistungsgewerbes

Die Trassenlänge entspricht in etwa der bisherigen bis zur Endhaltestelle Eckersbach. Eine mögliche Trassenverlegung ist vor dem Hintergrund möglicher Nachverdichtung/Neuansiedlung an der derzeitigen Wendeschleife genau zu prüfen (s. Masterplan Eckersbach). Das Stadion bleibt auch nach einer möglichen Verlegung des Straßenbahnastes angebunden.

- Straßenbahnlinie 4: Verlängerung von der derzeitigen Endhaltestelle Klinikum über das Klinikgelände bis zum Parkplatz südlich des Geländes – potenzielles interkommunales Gewerbegebiet – Pleißencenter (bzw. über Steinpleis bis nach Werdau (s. Ö5))
- Prüfung von P+R und B+R an bestehenden bzw. neuen Endhaltestellen

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz sollten laut Rückmeldungen vor allem Umsteigebeziehungen, Verknüpfungen mit Bus und Regionalverkehr sowie P+R- und B+R-Angebote beachtet werden. Genannt werden vergünstigte Tickets, eine bessere Darstellung der Vorteile von P+R sowie verständliche Erläuterungen zu Begriffen wie P+R und B+R.

Für mögliche Verlängerungen werden die Einbindung direkter Nachbarkommunen, die Vermeidung von Doppelstrukturen und die Abstimmung mit dem Regionalverkehr genannt. Angesprochen werden unter anderem eine Verlängerung der Linie 4 Richtung Pleißencenter beziehungsweise Werdau, eine bessere Anbindung des Klinikums/HBK, des MVZ in der Karl-Keil-Straße sowie die Nutzung des Parkplatzes am Pleißencenter als P+R.

Weitere räumliche Hinweise betreffen Linie 3 mit einem möglichen Endpunkt am Knoten Lerchenweg/Äußere Dresdner Straße, die Wendeschleife Neuplanitz als Umsteigepunkt Straßenbahn/Bus, Pölbitz, die Neue Welt, Hauptbahnhof, Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz, Eckersbach, Stadion, Sternenstraße und Max-Planck-Straße.

Für die Umsetzung werden Barrierefreiheit, Lärmschutz für Anwohnende, mögliche lange Bauzeiten, Wirtschaftlichkeit, Fahrgastzahlen, Anschlussgewähr, Parkmöglichkeiten an Endhaltestellen sowie die Prüfung von Stumpfendstellen bei Zweirichtungsfahrzeugen genannt. Kritisch werden unter anderem eine Verlängerung nach Werdau, die Linie 4 und der Vorrang von Netzauslastung vor Erweiterung bewertet.

Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Fahrgastzahlen
- Ausbau und Stärkung des ÖPNV
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Eingaben zu dieser Maßnahme:
28

ÖPNV

Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö4)



Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der regionalen ÖPNV-Anbindung sollen Möglichkeiten zur stärkeren Verknüpfung von Straßenbahn- und regionalem Schienenverkehr geprüft werden. Hierzu sind unterschiedliche Ansätze wie Tram-Train-Systeme, die Verlängerung bestehender Straßenbahnäste über die Stadtgrenzen hinaus oder die Weiterentwicklung bestehender Regionalbahnverkehre zu untersuchen.

RegionTram:

- Vorbild „Chemnitzer Modell“, in dem die Straßenbahn aus der Stadt in die benachbarten Kommunen fährt.
- Straßenbahn nutzt Gleise der Bahn, da selbe Spurweite (1.435 mm).
- In Zwickau ohne Weiteres nicht möglich (Spurweite: 1.000 mm).
- Straßenbahn müsste auf einem eigenen Gleiskörper in die Region verlaufen oder im Stadtgebiet umgerüstet werden (hohe Investitionskosten)

Verlängerung der Straßenbahn (s. auch Ö3):

- Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinien bis in die unmittelbar benachbarten Kommunen wie Werdau, Glauchau und Wilkau-Haßlau über einen eigenen Gleiskörper

Ein weiterer Ansatz besteht in der Neukonzeption des „Zwickauer Modells“, bei dem die Vogtlandbahn-Verkehre im Straßen(-bahn)netz bis in die Innenstadt (Zwickau Zentrum) verkehren.

Neukonzeption Vogtlandbahn:

- Alleinstellungsmerkmal „Zwickauer Modell“ stärken
- Elektrifizierung zur Senkung von Lärmemissionen
- Neukonzeption und Ausweitung des Linienangebotes durch Prüfung bspw. einer Führung in Richtung Werdau – Crimmitschau – Gößnitz

Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Fahrgastzahlen im Pendlerverkehr
- Ausbau und Stärkung der Erreichbarkeit in die Region
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Stärkung Zwickaus als Oberzentrum in der Region

Eingaben zu dieser Maßnahme:
40

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region sollte laut Rückmeldungen vor allem die Einbindung in ein regionales Gesamtkonzept beachtet werden. Genannt werden Verbindungen nach Wilkau-Haßlau, Werdau, Glauchau, Reinsdorf, Mosel, Crossen, Meerane, Gößnitz, Kirchberg, Rothenkirchen, Gera, Greiz sowie Richtung Aue, Schwarzenberg und Vogtland.

Für die Umsetzung werden die Nutzung vorhandener Trassen, Dreischienengleise, das Zwickauer Modell, eine Vernetzung mit dem Chemnitzer Modell, Elektrifizierung, Akku-Züge, moderne Triebwagen und mögliche Systemtrennstellen genannt. Auch ehemalige Bahnanlagen und Werksanschlüsse werden als zu prüfende Optionen angesprochen.

Mehrere Rückmeldungen nennen bessere Takte, umsteigefreie Verbindungen, P+R-Angebote mit regelmäßiger Straßenbahnanbindung sowie eine gute Anbindung ländlicher Räume, auch abends und am Wochenende. Zugleich wird darauf hingewiesen, den bestehenden Busverkehr im Umland nicht zu vernachlässigen und ihn gegebenenfalls durch dichtere Takte, Regionalbusse oder elektrische Omnibusse zu stärken.

Für die Planung werden Kosten, Finanzierbarkeit, Barrierefreiheit, Lärmschutz, Nutzung vorhandener Infrastruktur und Abstimmung mit neuen Verkehrsverträgen genannt. Kritisch gesehen werden hohe Investitionskosten, Umspurung, mögliche technische Umsetzbarkeit und die Frage, ob Straßenbahnverlängerungen gegenüber Bus- oder Bahnangeboten notwendig sind. Einzelne Rückmeldungen befürworten eine Umsetzung ausdrücklich, andere halten sie für nicht nötig oder illusorisch.

ÖPNV



Höherwertiger Regionalbusverkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö5)

Maßnahmenbeschreibung

Zur besseren ÖPNV-Anbindung der Region an die Stadt Zwickau sollen Möglichkeiten für einen höherwertigen Regionalbusverkehr geprüft werden. Ziel ist die Entwicklung attraktiver, schneller und möglichst direkter Verbindungen zwischen Zwickau und bedeutenden Grund- und Mittelzentren beziehungsweise starken Ein- und Auspendlerkommunen. Hierzu sind insbesondere Schnellbus- oder Expressbuslinien mit wenigen Zwischenhalten, direkter Linienführung und kurzen Reisezeiten zu untersuchen.

Die Angebote sollten insbesondere dort entwickelt werden, wo entweder keine leistungsfähigen SPNV-Verbindungen bestehen oder Ergänzungsbedarfe zum Schienenverkehr vorhanden sind. Gleichzeitig ist eine gute Verknüpfung mit dem SPNV sowie dem städtischen Bus- und Straßenbahnnetz sicherzustellen, um durchgängige und attraktive Wegeketten zu ermöglichen. Wichtige Verknüpfungspunkte, Mobilstationen sowie zentrale Haltestellen im Stadtgebiet, wie der Bahnhof und die Innenstadt, sollten dabei möglichst direkt angebunden werden.

Neben der Reisezeit spielen auch Komfort und Zuverlässigkeit eine wichtige Rolle. Daher sind moderne Fahrzeuge, attraktive Taktfolgen, möglichst vertaktete Anschlüsse sowie eine hohe Betriebsstabilität anzustreben. Ergänzend sollten Maßnahmen zur Beschleunigung des Regionalbusverkehrs geprüft werden, beispielsweise Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, eigene Fahrstreifen oder optimierte Haltestellenlagen.

Die Entwicklung eines höherwertigen Regionalbusverkehrs erfordert eine enge Abstimmung zwischen Stadt, Landkreis, Verkehrsunternehmen, Zweckverbänden und weiteren regionalen Akteuren. Vor Umsetzung sind Potenziale, Nachfrageentwicklungen, Wirtschaftlichkeit sowie geeignete Betreiber- und Finanzierungskonzepte zu prüfen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung eines höherwertigen Regionalbusverkehrs sollten laut Rückmeldungen vor allem klare Takte, verständliche Linienführung und gute Anschlüsse beachtet werden. Genannt werden Taktfahrpläne, mindestens Stundentakt, auf wichtigen Verbindungen dichtere Takte sowie Angebote am Abend, sonntags und am Wochenende.

Zu berücksichtigen sind Anschlüsse an Bahn und S-Bahn, insbesondere S5X und RE3 am Zwickauer Hauptbahnhof, veränderte SPNV-Takte sowie Anschlüsse an Bahnhöfen wie Glauchau. Auch „kreisfremde“ Linien sollen in einen übergeordneten Takt eingebunden werden. Mehrfach wird eine bessere Verknüpfung mit dem Stadtnetz genannt, etwa durch Umstiegspunkte am Stadtrand oder zentrumsnahe Umsteigemöglichkeiten.

Für die Umsetzung werden ein gemeinsamer Liniennetzplan für Stadtbus, Straßenbahn, Regionalbus und SPNV, Liniennetzpläne an Haltestellen, Echtzeitauskunft in gängigen Apps sowie klarere Kommunikation bestehender Angebote genannt. Regionalbusse sollten sich durch Komfortmerkmale wie bequemere Sitze, Klimaanlage, Steckdosen und WLAN vom Stadtverkehr abheben.

Räumlich genannt werden Werdau, Crimmitschau, Gößnitz, Mülsengrund, Schlunzig, Reinsdorf, Oberhohndorf, Schönfels, Stenn, Lichtentanne, Limbach-Oberfrohna, Oberwiesenthal sowie benachbarte Landkreise. Weitere Hinweise betreffen attraktive Preise, Schulzeiten, Ziele von Kindereinrichtungen, touristische Ziele und die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Kritisch werden eigene Busspuren, Vorrangschaltungen und steigende Ticketpreise gesehen.

Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Fahrgastzahlen im Pendlerverkehr
- Ausbau und Stärkung des ÖPNV in die Region
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Stärkung Zwickaus als Oberzentrum in der Region

Eingaben zu dieser Maßnahme:
24

ÖPNV

Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben (Ö6)



Maßnahmenbeschreibung

Ergänzend zu der Wiederanbindung des Bahnhofes an das Straßenbahnnetz sind folgende ergänzende Maßnahmen am Bahnhof gesetzt bzw. zu prüfen:

Gesetzt:

- Bau der Querspange für Straßenbahnlinie 4 über die Spiegelstraße – Kopernikusstraße bis zum Klinikum, dadurch wieder Befahrung/Linienführung von Georgenplatz über Bahnhofstraße
- Barrierefreier Ausbau der Bus- und Straßenbahnhaltestellen

Prüfung:

- B+R-und P+R-Anlagen
- ggf. Radstation mit Wartungs-/Reparaturleistungen
- Sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen (z.B. in der Halle ehemaliger Fahrkartenverkauf)
- Car- und Bike-Sharing-Angebote
- Einbindung und Organisation von E-Tretrollern
- Weitere Serviceangebote wie Fahrradreparaturstation, W-Lan etc.

Umgestaltung weiterer ÖPNV-Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsdrehscheiben:

- ÖPNV: Neumarkt, Klinikum, Eckersbach (Max-Planck-Straße), Pölbitz, Pestalozzistraße (mit künftiger Mehrzwecksporthalle), Zentrum
- SPNV: Bahnhaltepunkte Mosel, Oberrothenbach, Pölbitz, Schedewitz

Ziele der Maßnahme

- Ausbau weiterer ÖPNV-Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsdrehscheiben
- Schaffung von direkten, barrierefreien Umstiegen
- Stärkung der multi- und intermodalen Angebote

Eingaben zu dieser Maßnahme:
30

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben sollten laut Rückmeldungen vor allem gute Umstiege, kurze Wege und verlässliche Anschlüsse beachtet werden. Genannt werden Hauptbahnhof, Stadthalle, Neumarkt, WHZ-Campusse, Wilkau-Haßlau, Schedewitz sowie wichtige Endhaltestellen.

Für die Umsetzung werden Barrierefreiheit, gute Fußgängerzugänge, Ampeln oder Zebrastreifen über stark befahrene Straßen, klare Fahrgastleitung, helle und saubere Gestaltung, gute Beleuchtung, Witterungsschutz, Sicherheitsgefühl und teils Videoüberwachung genannt. An wichtigen Haltestellen werden größere digitale Anzeigen, interaktive Säulen mit Abfahrts- und Verspätungsinformationen sowie eine bessere Verknüpfung mit dem Stadtnetz angesprochen.

Mehrere Hinweise betreffen ergänzende Mobilitätsangebote. Genannt werden sichere Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen, Schutz vor Diebstahl und Beschädigung, Fahrradreparaturstationen, Fahrradverleih, P+R, B+R, Carsharing, E-Scooter und Randverleih. Für E-Scooter wird sowohl ein Ausbau als auch eine geordnete Abstellung angesprochen.

Am Hauptbahnhof werden direkte Straßenbahnanbindung, P+R, bezahlbare Pkw-Stellplätze, eine sinnvollere Anordnung der ÖPNV-Haltestellen näher am Eingang, Radabstellanlagen im Bahnhofsgebäude sowie ein attraktiveres Bahnhofsumfeld genannt. Bei Bauvorhaben werden Kostenkontrolle, rechtliche Klärungen, Durchfahrtshöhen, Lärmschutz, kurze Bauzeiten und möglichst geringe Belastungen für Anwohnende gefordert. Kritisch hinterfragt werden Bike-Sharing, einzelne Scooter-Regelungen und der Zusammenhang mit der Querspange.

ÖPNV

Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV (Ö7)



Ziele der Maßnahme

- Beschleunigung des ÖPNV
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und des Komforts

Eingaben zu dieser Maßnahme:
20

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des städtischen ÖPNV sollen schrittweise Beschleunigungsmaßnahmen im Bus- und Straßenbahnverkehr umgesetzt werden. Ziel ist es, Behinderungen im Verkehrsablauf zu reduzieren und einen möglichst störungsarmen sowie zuverlässigen Betrieb sicherzustellen. Hierzu sind insbesondere Bereiche mit hohen Verspätungsanfälligkeiten, häufigen Rückstaus oder langen Aufenthaltszeiten an Knotenpunkten im ÖPNV Vorrang- und Hauptnetz zu identifizieren und prioritär zu betrachten.

Zu den möglichen Maßnahmen zählen unter anderem

- die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen,
- die Einrichtung beziehungsweise Erweiterung von Busspuren und Sonderfahrstreifen,
- separate Führungen im Straßenraum,
- die Reduzierung konfliktträchtiger Verkehrsbeziehungen.

Auch Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrgastwechsels, z.B. durch barrierefreie Haltestellen, ausreichend dimensionierte Warteflächen oder digitale Fahrgastinformationen, können zur Beschleunigung beitragen.

Bei der Umsetzung ist eine enge Abstimmung mit anderen Verkehrsarten erforderlich. Insbesondere in hochbelasteten Straßenräumen sind mögliche Zielkonflikte zwischen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie dem Kfz-Verkehr sorgfältig abzuwägen. Gleichzeitig sollte angestrebt werden, Maßnahmen möglichst integriert umzusetzen, damit eine Gesamtwirkung entstehen kann.

Ergänzend sind die Auswirkungen der Maßnahmen regelmäßig hinsichtlich Reisezeiten, Pünktlichkeit, Betriebsstabilität und Fahrgastentwicklung zu evaluieren.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV sollten laut Rückmeldungen vor allem Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, kürzere Wartezeiten an Knotenpunkten und zuverlässige Anschlüsse beachtet werden. Genannt wird eine konsequente Bevorrechtigung von Bus und Straßenbahn, damit der ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr attraktiver wird.

Konkrete Anforderungen betreffen schwierige Abbiegevorgänge und lange Wartezeiten. Genannt werden der Knoten Pölbitzer Bahnhof/Pölbitzer Straße/Horchstraße/Jahnstraße, die Kopernikusstraße, Leipziger Straße/Kolpingstraße, Schlachthofstraße/Leipziger Straße, Zentrum/B93, der Bereich Pölbitz Bahnhof sowie die Hauptstraße am Parkplatz beim Hauptfriedhof. Vorgeschlagen werden Ampelbeeinflussung durch Busse, neue oder zeitweise aktive Lichtsignalanlagen und Vorrang beim Linksabbiegen.

Für die Umsetzung werden eigene Busspuren dort genannt, wo sie räumlich möglich sind. Straßenbahnstrecken sollten möglichst vom Kfz-Rückstau freigehalten werden. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, Zielkonflikte zu beachten, genügend Spuren für den Individualverkehr zu erhalten und Maßnahmen nach Netzbezug, Nutzen und Kosten zu prüfen.

Weitere Anforderungen betreffen die Sicherung von Anschlüssen zwischen Bahn und Bus, Informationen bei Störungen, Verspätungen oder Ausfällen sowie gegebenenfalls Ersatzbusse. Kritisch wird angemerkt, dass bestehende Vorrangschaltungen den Kfz-Verkehr benachteiligen könnten und kostenintensive Maßnahmen mit dem Nahverkehr abgestimmt werden sollten.

ÖPNV

Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr (Ö8)



Ziele der Maßnahme

- Reduzierung der Schadstoffemissionen im ÖPNV
- Sicherstellung eines wirtschaftlichen und zuverlässigen Busbetriebs
- Reduzierung von Lärm- und Luftbelastungen im Stadtgebiet

Eingaben zu dieser Maßnahme:
22

Maßnahmenbeschreibung

Zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben sowie zur langfristigen Modernisierung des ÖPNV soll die bereits begonnene Umstellung des Busfuhrparks auf alternative beziehungsweise lokal emissionsfreie Antriebe schrittweise weiter vorangetrieben werden. Dabei sind unterschiedliche Technologien wie batterieelektrische Busse, Wasserstoffantriebe oder weitere alternative Antriebssysteme technologieoffen zu betrachten und hinsichtlich ihrer Eignung für die jeweiligen betrieblichen Anforderungen zu bewerten.

Neben den Umweltwirkungen sind insbesondere technische, betriebliche und wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Hierzu zählen unter anderem Reichweiten, Lade- und Betankungszeiten, Fahrzeugverfügbarkeit, Wintertauglichkeit, Auswirkungen auf Umlauf- und Einsatzplanung sowie Anforderungen an Werkstätten, Betriebshöfe und Wartungsprozesse. Gleichzeitig verändert die Einführung neuer Antriebstechnologien die Anforderungen an Personalqualifikation, Ersatzteilhaltung, Sicherheitskonzepte und technische Betriebsabläufe. Daher sind entsprechende Schulungs- und Anpassungsmaßnahmen frühzeitig vorzubereiten.

Parallel zur Fahrzeugbeschaffung ist der bedarfsgerechte Ausbau der erforderlichen Lade-, Energie- und Betankungsinfrastruktur sicherzustellen. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass alternative Antriebe derzeit teilweise noch mit höheren Investitions-, Wartungs- und Unterhaltungskosten verbunden sein können. Daher sind Wirtschaftlichkeit, Fördermöglichkeiten sowie langfristige Betriebs- und Lebenszykluskosten regelmäßig zu überprüfen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr sollten laut Rückmeldungen vor allem Kosten, Infrastruktur und Systementscheidung beachtet werden. Genannt werden Kostenkontrolle, die Prüfung von Wirtschaftlichkeit sowie die Frage, ob vorhandene Busse zunächst weiter genutzt werden sollten. Kritisch werden hohe Anschaffungskosten von E-Bussen, bereits beschaffte Erdgasbusse und die Nutzbarkeit neuer Fahrzeuge bei noch fehlender Ladeinfrastruktur angesprochen.

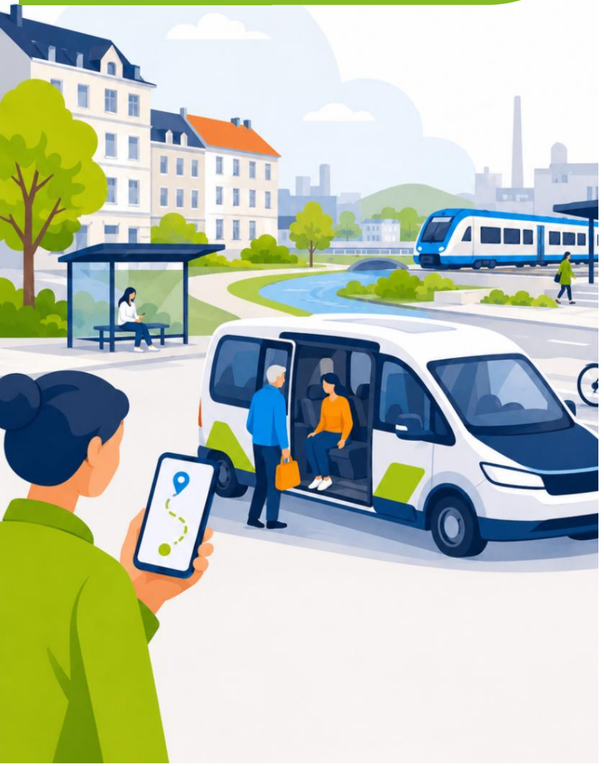
Für die Umsetzung werden emissionsarme Busse, Elektrobusse, elektrische Kleinbusse auf geringer frequentierten Strecken, Wasserstoff, der Erhalt von CNG sowie Oberleitungsbusse genannt. Besonders häufig wird die Linie 10 als mögliche Obusstrecke angesprochen, gegebenenfalls mit Akku-Hybridbussen, die auf elektrifizierten Teilstrecken laden und Außenstrecken ohne Oberleitung bedienen.

Zu berücksichtigen sind eine ausreichend vorbereitete Ladeinfrastruktur, kurze Ladezeiten, verlässlicher Betrieb, Klimatisierung, Fahrzeugqualität und ein konsequenter technischer Pfad ohne ständige Systemwechsel. Bei Beschaffung und Vergabe werden europäische Anbieter, sofort nutzbare Infrastruktur und die Vermeidung nicht einsatzbereiter Fahrzeugflotten genannt.

Weitere Anforderungen betreffen eigene Busspuren oder Bevorrechtigung, damit Busse nicht im Stau stehen und eine attraktive Alternative zum Autoverkehr bilden. Einzelne Rückmeldungen sehen alternative Antriebe als wichtig oder gesetzlich ohnehin absehbar, andere lehnen insbesondere teure Batteriebusse ab oder verweisen auf autonome elektrische Fahrzeuge als langfristige Alternative.

ÖPNV

Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs (Ö9)



Maßnahmenbeschreibung

Der Ausbau moderner On-Demand-Angebote bietet die Möglichkeit, Mobilitätslücken zu schließen und gleichzeitig flexibel auf sich wandelnde Mobilitätsbedürfnisse zu reagieren (s. Ö2). Insbesondere in Räumen und Zeiten mit geringer Nachfrage können bedarfsgesteuerte Verkehre eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots darstellen und die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebietes sowie zu wichtigen Verknüpfungspunkten verbessern.

Im Rahmen der Maßnahme ist die Einführung eines flexiblen Angebots im Stadtgebiet und / oder in einzelnen Ortsteilen zu prüfen. Dabei sollen insb. Räume mit schwächerer ÖPNV-Erschließung oder geringer Fahrgast-nachfrage betrachtet werden, z.B. zur Anbindung von Ortsteilen wie Schlunzig oder Crossen an den Bahnhaltepunkt Mosel / Oberrothenbach mit Anschlussgarantie an den SPNV. Ziel ist es, bestehende Linienverkehre sinnvoll zu ergänzen und Parallelverkehre zu leistungsfähigen Linien möglichst zu vermeiden. Denkbar sind sowohl haltestellen-gebundene Bedienformen als auch flexible Bedienkonzepte mit virtuellen Haltepunkten oder Haustürbedienung in definierten Gebieten.

Wesentliche Voraussetzungen für die Einführung sind:

- Abstimmungen und Koordination mit dem Aufgabenträger des ÖPNV.
- Die Integration in bestehende Verkehrsverbünde, Tarifsysteme und digitale Buchungsplattformen.
- Möglichst einfache Buchungs- und Informationsangebote, die intuitiv und barrierefrei gestaltet werden.
- Verknüpfung mit bestehenden Mobilitätsangeboten wie SPNV, Busverkehr, Fahrradverleihsystemen oder Mobilstationen, um intermodale Wegeketten zu unterstützen.

Vor Umsetzung des Angebots sind die finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu prüfen. Da On-Demand-Verkehre insbesondere in der Einführungsphase mit erhöhten Betriebs- und Personalkosten verbunden sein können, sollten frühzeitig mögliche Förderprogramme sowie geeignete Betreiber- und Finanzierungsmodelle geprüft werden.

Ziele der Maßnahme

- Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität für alle
- Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Förderung innovativer Mobilitätslösungen

Eingaben zu dieser Maßnahme:
25

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs sollten laut Rückmeldungen vor allem einfache Nutzung, Barrierefreiheit und gute Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV beachtet werden. Genannt werden flexible Bedienzeiten, kurze Wege, kurze Umstiegszeiten, Verlässlichkeit sowie die Einbindung in eine gemeinsame Verbindungsauskunft für Straßenbahn, Bus, Regionalbus und Bahn.

Für die Buchung werden App, Buchungsportal, telefonische Buchung und alternative Möglichkeiten ohne Smartphone genannt. Zu berücksichtigen sind Menschen ohne Handy, mit leerem Akku, ältere Menschen sowie Rollstuhlnutzende, Seh- und Hörbehinderte. Angesprochen werden auch Bedarfsknöpfe an Haltestellen, Anzeigen mit voraussichtlicher Ankunftszeit, Fahrzeugstandort in der App und die Möglichkeit, sich kurzfristig in bereits angemeldete Fahrten einzubuchen.

Räumlich werden kleine und dörfliche Ortsteile, Schneppendorf, Cainsdorf-Unterdorf, Mülsen, Ortmannsdorf, Marienau, Neuschönburg sowie Abendverkehre zu Jugendangeboten wie dem Nachtwerk genannt. On-Demand-Angebote werden besonders für schwach ausgelastete Außenäste und Zeiten mit geringer Nachfrage angesprochen.

Weitere Anforderungen betreffen die Einbindung von Taxiunternehmen, Sichtbarkeit gebuchter Fahrten in gängigen Apps wie dem DB Navigator, Anschlussgewähr bei festen Fahrplanzeiten, Warten auf verspätete Züge sowie klare Information und Werbung für das Angebot. Kritisch wird angemerkt, dass On-Demand keine Einschränkung klassischer Linienverkehre ersetzen sollte und als zusätzliche Nutzungsbarriere wahrgenommen werden kann.

ÖPNV

Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV (Ö10)



Maßnahmenbeschreibung

Es wird vorgeschlagen, die Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV zu prüfen und schrittweise zu erproben. Ziel ist zunächst nicht die flächendeckende Einführung autonomer Fahrzeuge, sondern das Sammeln praktischer Erfahrungen unter realen Bedingungen. Im Rahmen des Pilotprojektes können unterschiedliche Betriebsmodelle untersucht werden, insbesondere autonome Shuttleverkehre mit kleinen Fahrzeugen, die flexibel und bedarfsorientiert verkehren. Dabei sind sowohl klassische Linienverkehre mit festen Haltestellen als auch On-Demand-Angebote mit virtuellen Haltepunkten denkbar.

Zunächst sollte das Angebot auf ein geeignetes Pilotgebiet oder einzelne Ortsteile beschränkt werden. Besonders geeignet erscheinen Bereiche mit geringer Fahrgastnachfrage oder schwächerer ÖPNV-Erschließung, beispielsweise zur Anbindung von Wohnquartieren, Gewerbestandorten, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen oder SPNV-Haltepunkten. Wichtig ist hierbei, Parallelverkehre zu bestehenden leistungsfähigen Bus- oder Straßenbahnlinien möglichst zu vermeiden und autonome Angebote als ergänzende Zubringer- und Feinerschließungssysteme zu verstehen.

Vor Umsetzung des Pilotprojektes sind geeignete technische, rechtliche, infrastrukturelle und finanzielle Rahmenbedingungen zu prüfen. Zudem sollte das Projekt wissenschaftlich begleitet und regelmäßig hinsichtlich Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und Auswirkungen auf den bestehenden ÖPNV evaluiert werden. Gleichzeitig ist auch die frühzeitige Kommunikation und Vermarktung des Angebots wichtig, um Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen. Buchungs- und Informationsangebote sollten daher möglichst einfach und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus ist frühzeitig zu prüfen, welche Fördermöglichkeiten auf Landes-, Bundes- oder EU-Ebene genutzt werden können, da insb. in der Pilotphase mit erhöhten Investitions- und Betriebskosten zu rechnen ist.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV sollten laut Rückmeldungen vor allem Akzeptanz, Sicherheit und geeignete Einsatzräume beachtet werden. Genannt werden Bürgerbeteiligung, Sensibilisierung und die Frage, ob autonome Fahrzeuge in Zwickau überhaupt gewollt und städtebaulich sinnvoll einsetzbar sind.

Für die Umsetzung werden zunächst Randzeiten, Zubringerverkehre, weitläufige Wohngebiete sowie Bereiche mit wenig Verkehr genannt. Angesprochen werden Crossen, Mosel und eine mögliche Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt, unter anderem über die Bahnhofstraße. Auch virtuelle Haltestellen und Fahrten bis näher an die Haustür werden genannt.

Zu berücksichtigen sind Barrierefreiheit und Unterstützung für Menschen mit Beeinträchtigungen. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass auch ohne Fahrpersonal der Einstieg für Rollstuhlnutzende gesichert sein müsse. Genannt werden außerdem Sicherheitsgefühl, insbesondere nachts und für Frauen, sowie eine Begleitung oder ein Fahrer zur Überwachung und Unterstützung an Bord.

Weitere Anforderungen betreffen die Nutzung bestehender regionaler Projekte und Synergien, mögliche Kooperationen mit der WHZ, Fördermittel sowie die Einbindung in On-Demand-Angebote. Kritisch wird angemerkt, dass die Technik noch nicht ausgereift sei, die Maßnahme nicht überstürzt werden solle und zunächst andere Themen wie Straßenbahnausbau, ÖPNV-Beschleunigung oder technische Modernisierung wichtiger seien.

Ziele der Maßnahme

- Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität für alle
- Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Förderung innovativer Mobilitätslösungen

Eingaben zu dieser Maßnahme:
24

ÖPNV



Priorisierung der Maßnahmen

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	*Weiterentwicklung des Takt-und Linienangebotes nachts und am Wochenende (Ö2)*	2,33
2.	*Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV (Ö1)*	2,53
3.	*Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz (Ö3)*	2,79
4.	*Höherwertiger Regionalbusverkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö5)*	2,86
5.	*Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region (Ö4)*	2,87
6.	*Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben (Ö6)*	2,98
7.	*Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV (Ö7)*	3,48
8.	*Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr (Ö8)*	3,86
9.	*Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs (Ö9)*	4,13
10.	*Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV (Ö10)*	4,45

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 83

ÖPNV



Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Zu den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld ÖPNV werden vor allem bezahlbare, einfache und einheitliche Tarife genannt. Angesprochen werden ein preiswertes Ticket für alle ohne Zonen- und Streckenpreise, günstigere Einzelfahrten und Tageskarten sowie eine vereinfachte und vereinheitlichte Ticketbeschaffung regional und überregional.

Für die Umsetzung werden bessere Takte, Anschlussgewähr und eine stärkere Verzahnung von Stadtverkehr, Regionalverkehr und überregionalem Verkehr genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass die heutige Nachfrage nicht allein maßgeblich sein sollte, wenn das bestehende Angebot in manchen Bereichen abends, am Wochenende oder in umliegenden Orten kaum nutzbar sei. Genannt werden unter anderem Verbindungen zu Kliniken in Kirchberg und Werdau.

Zu berücksichtigen sind Barrierefreiheit, sichere Nutzung nachts, blaulichtarme Beleuchtung sowie die Belange von Rollstuhlnutzenden, Seh- und Hörbehinderten, älteren Menschen und Studierenden. Auch die Pflege von Fahrzeugen und Haltestellen wird genannt, da sich Fahrgäste dort wohlfühlen sollen.

Weitere Hinweise betreffen die Kombination von ÖPNV und Rad, etwa größere Abteile für Fahrradmitnahme, sowie die Priorisierung des ÖPNV bei öffentlichen Einrichtungen. Öffentliche Einrichtungen sollten ÖPNV-Erreichbarkeit als erste Variante angeben.

Kritisch angesprochen werden hohe Fahrpreise, alte Straßenbahnen mit Stufen, fehlende Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieben, aus Sicht einzelner Rückmeldungen zu große oder illusorische Maßnahmen sowie eine stärkere Optimierung des Bestehenden. Außerdem werden autonomer ÖPNV, Elektrifizierung überregionaler Strecken und eine bessere überregionale Anbindung genannt.

Mobilitätsmanagement



Übersicht über das Handlungsfeld

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Handlungsfeldes dargestellt. In der digitalen Version gelangen Sie durch Anklicken direkt zu einer spezifischen Maßnahme sowie zur Priorisierung der Maßnahmen.



Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen (M1)



Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität (M2)



Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung (M3)



Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells (M4)



Kommunikation der VEP-Umsetzung (M5)



Durchführung von Mobilitätsevents und Beteiligungsformaten (M6)



Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau (M7)



Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen (M8)



Aufbau und Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsdashboards (M9)



Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements (M10)



Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (M11)



Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer (M12)



Priorisierung der Maßnahmen zu diesem Handlungsfeld

Mobilitätsmanagement

Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen (M1)

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau



Maßnahmenbeschreibung

In der kommunalen Stellplatzsatzung sollte geprüft werden, inwieweit die derzeitigen Regelungen stärker an den Zielen einer multimodalen Mobilitätsentwicklung ausgerichtet werden können. Die Stellplatzsatzung ist ein wichtiges Steuerungsinstrument der kommunalen Verkehrspolitik, da sie bei Neubauvorhaben und größeren Umnutzungen maßgeblich beeinflusst, wie viele Pkw-Stellplätze geschaffen werden müssen und welche alternativen Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Eine Überarbeitung kann dazu beitragen, den Flächenbedarf für den ruhenden Pkw-Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig Anreize für alternative Mobilitätsformen zu schaffen.

Ein Ansatz besteht darin, Stellplatzanforderungen zu flexibilisieren oder zu reduzieren, wenn Bauvorhaben mit multimodalen Mobilitätsangeboten kombiniert werden. Beispielsweise kann die verpflichtende Anzahl an Pkw-Stellplätzen gesenkt werden, wenn stattdessen Carsharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen mit hoher Qualität, Ladeinfrastruktur für E-Mobilität oder Mobilstationen vorgesehen werden. Auch die Bereitstellung von Lastenradstellplätzen, ÖPNV-Tickets für Bewohnerinnen und Bewohner, Bike-Sharing-Angeboten oder die direkte Anbindung an bestehende Sharing-Systeme kann als Kompensationsmaßnahme berücksichtigt werden. Ergänzend können Mindestanforderungen an sichere, überdachte und komfortable Fahrradabstellanlagen festgelegt werden, um die Nutzung des Fahrrads im Alltag zu erleichtern.

Darüber hinaus kann die Satzung räumlich differenziert ausgestaltet werden, etwa durch geringere Stellplatzanforderungen in gut erschlossenen innerstädtischen Lagen oder in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig können Instrumente wie Mobilitätskonzepte für größere Bauvorhaben, Ablösebeträge für nicht hergestellte Stellplätze oder gemeinsame Quartiersgaragen genutzt werden, um den ruhenden Verkehr effizienter zu organisieren. Ziel einer solchen Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung ist es, den verfügbaren Stadtraum effizienter zu nutzen, die Pkw-Abhängigkeit zu reduzieren und gleichzeitig attraktive Alternativen im Umweltverbund zu fördern.

Ziele der Maßnahme

- Reduzierung der Kfz-Stellplätze
- Effizientere Flächennutzung und Beitrag zur städtebaulichen und gewerblichen Qualität
- Förderung alternativer Mobilitätsformen

Eingaben zu dieser Maßnahme:
13

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen sollten laut Rückmeldungen vor allem unterschiedliche räumliche Ausgangslagen berücksichtigt werden. Genannt wird, dass zentrale Bereiche mit gutem ÖPNV weniger Stellplätze benötigen könnten, während Stadtrandlagen, Umland und weniger gut angebundene Bereiche weiterhin mehr Stellplätze brauchen.

Für eine mögliche Reduzierung von Pkw-Stellplätzen werden verlässliche Alternativen als Voraussetzung genannt. Angesprochen werden ein mindestens gleichbleibendes oder besser ausgebautes ÖPNV-Angebot, sichere Radwege, gut zugängliche Sharing-Angebote, ÖPNV-Tickets für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Ladeinfrastruktur. Alternativen sollten im Alltag tatsächlich nutzbar sein und nicht nur formal vorhanden.

Mehrere Rückmeldungen verweisen darauf, Stellplätze für Anwohnende, Pendelnde, Menschen mit geringem Einkommen, mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen am Stadtrand ausreichend mitzudenken. Kritisch wird angemerkt, dass Zwickau und das Umland aus Sicht mehrerer Rückmeldungen weiterhin stark auf das Auto angewiesen seien, etwa für Arbeitswege oder medizinische Wege.

Zu berücksichtigen sind außerdem die Verlässlichkeit privater Sharing-Angebote, da diese bei fehlender Wirtschaftlichkeit wegfallen könnten. Genannt werden klare Kommunikation gegenüber Bevölkerung und Bauherren, Sensibilisierung, Öffentlichkeitsarbeit, Begleitung möglicher Verteilungskonflikte sowie eine spätere Überprüfung und Anpassung der Regeln. Einzelne Rückmeldungen lehnen eine Reduzierung von Pkw-Stellplätzen grundsätzlich ab, andere sehen darin eine Möglichkeit, Straßenraum und versiegelte Flächen zu reduzieren.

Mobilitätsmanagement

Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität (M2)



Maßnahmenbeschreibung

Um die Nutzung von Mikromobilitätsangeboten in Zwickau strukturierter und sicherer zu organisieren, soll ein verbindlicher Ordnungsrahmen für Abstellflächen eingeführt werden. Grundlage hierfür ist eine standortbezogene Analyse, auf deren Basis klar definierte Zonen für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen wie E-Tretrollern und Leihrädern ausgewiesen werden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Fahrzeuge ausschließlich in festgelegten Bereichen abgestellt werden dürfen. Dies trägt zu einer effizienteren Nutzung des öffentlichen Raums bei und reduziert Behinderungen insbesondere auf Gehwegen. Die Einrichtung verbindlicher Abstellzonen erhöht die Verkehrssicherheit für alle Nutzergruppen und steigert zugleich die Übersichtlichkeit und Attraktivität der Mikromobilitätsangebote.

Zur besseren Orientierung sollen die Abstellbereiche vor Ort durch gut sichtbare Markierungen und Informationstafeln gekennzeichnet werden. Diese geben Hinweise zur korrekten Nutzung der Flächen sowie zu weiteren Mobilitätsangeboten in der Stadt. Solche Flächen lassen sich sehr gut in Mobilitätsstationen integrieren, an denen mehrere Mobilitätsangebote bestehend aus ÖPNV- und Leihangeboten kombiniert werden. Bei Flächenknappheit kann bspw. auch geprüft werden, ob ein öffentlicher Kfz-Stellplatz im Straßenraum zu einer solchen Sharing Fläche umgewandelt werden.

Mit der Einführung eines solchen Regelwerks stärkt Zwickau seine städtische Mobilitätsinfrastruktur und schafft die Voraussetzungen für eine sichere, geordnete und nutzerfreundliche Einbindung von Mikromobilität in das bestehende Verkehrssystem. Auch interessierten Anbietern eröffnet ein transparenter und organisierter Ordnungsrahmen Planungssicherheit.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Umsetzung eines Ordnungsrahmens für Abstellzonen der Mikromobilität sollten laut Rückmeldungen vor allem freie und gut nutzbare Gehwege beachtet werden. Genannt werden klar erkennbare, gut gelegene Abstellflächen für E-Scooter und Leihfahrräder, damit diese nicht auf Gehwegen oder in Laufwegen abgestellt werden.

Zu berücksichtigen sind eine sinnvolle Standortwahl und ausreichend Flexibilität. Die Abstellzonen sollten so liegen, dass sie gut auffindbar sind, den Nutzen flexibler Mikromobilität nicht zu stark einschränken und möglichst in der Nähe von Haltestellen oder wichtigen Wegepunkten angeordnet werden. Eine Einbindung über eine App wird angesprochen.Für die Umsetzung werden klare Regeln, Kontrolle und Durchsetzung genannt. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass störend abgestellte E-Roller konsequenter entfernt oder sanktioniert werden sollten. Zugleich wird angemerkt, dass die Maßnahme schwer umsetzbar sein könnte, weil Roller häufig beliebig abgestellt würden.

Besonders beachtet werden sollen sehbehinderte Menschen. Genannt werden Leitlinien beziehungsweise eine Gestaltung, die verhindert, dass Abstellflächen oder Fahrzeuge zu Hindernissen und Unfallrisiken werden.

Weitere Hinweise betreffen ausreichend sichere Abstellanlagen sowie zusätzliche Abstellflächen für Motorräder. Einzelne Rückmeldungen befürworten die Maßnahme ausdrücklich oder halten sie für notwendig. Andere lehnen starre Abstellzonen ab, weil dadurch der flexible Nutzen von Mikromobilität verloren gehen könne, oder sprechen sich grundsätzlich gegen E-Roller aus.

Ziele der Maßnahme

- Ordnung und Kontrolle zur Verhinderung von „wildem“ Abstellen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Eingaben zu dieser Maßnahme:
11

Mobilitätsmanagement

Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung (M3)



Maßnahmenbeschreibung

Zukünftig soll die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärker miteinander verzahnt werden. Hierzu sollen in erster Linie Baulücken sowie Flächen im Einzugsgebiet von ÖPNV-Knotenpunkten und in zentralen Lagen (Stadtteilzentren) entwickelt werden. Gemäß Nahverkehrsplan werden i.d.R. folgende Radien für die Einzugsbereiche von Haltestellen festgelegt:

- Bis 1.000 m zu Bahnhaltepunkten
- Bis 600 m zu Straßenbahnhaltestellen
- Bis 300 m zu Bushaltestellen

Des Weiteren wirken sich Versorgungseinrichtungen im Wohnumfeld positiv auf eine schnelle fußläufige Erreichbarkeit und Belebung des Quartiers aus. Als fußläufig erreichbar gilt ein Standort bei einem Radius von 600 m bzw. 10-15 Minuten Wegezeit.

Durch diese strategische Ausrichtung wird die rein auf den Kfz fixierte Fortbewegung reduziert und gleichzeitig die Unterhaltungskosten für Verkehrsinfrastrukturen durch geringere Verkehrsbelastungen reduziert. Hinzu kommt, dass der Ansatz an den Landeszielen zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme anknüpft.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung sollten laut Rückmeldungen vor allem kurze Wege zu Haltestellen, Bahnhöfen, Einkaufsmöglichkeiten und alltäglichen Einrichtungen beachtet werden. Genannt wird, Wohnen und Versorgung so anzuordnen, dass Alltagswege möglichst zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV möglich sind.

Zu berücksichtigen ist, dass „fußläufig“ auch für ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen tatsächlich erreichbar sein muss. Eine Rückmeldung weist darauf hin, dass 15 Minuten Fußweg nicht für alle zumutbar seien.Für die Umsetzung werden mehr Haltestellen beziehungsweise Bedarfshalte auf einzelnen Strecken genannt. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass Fuß-, Rad- und ÖPNV-Angebote stark genug sein müssen, wenn mehr Wege ohne Auto zurückgelegt werden sollen.

Weitere Hinweise betreffen die Gestaltung von Straßenräumen. Genannt werden optische Verengungen, Aufpflasterungen, modale Filter, Sackgassen und Spielstraßen. Für wenig frequentierte Wege, etwa nachts, wird eine stromsparende Fußwegbeleuchtung über Bewegungsmelder angesprochen.

Einzelne Rückmeldungen bewerten den Ansatz positiv. Daneben wird ein „Lufttaxi“ als Modellstadt-Idee genannt.

Ziele der Maßnahme

- Schonung von Flächenressourcen
- Effiziente Nutzung der bestehenden Versorgungs- und Verkehrsinfrastrukturen
- Verbesserte Erreichbarkeit von Mobilitätsangeboten und Alltagseinrichtungen

Eingaben zu dieser Maßnahme:
8

Mobilitätsmanagement

Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells (M4)



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme umfasst die Pflege und Weiterentwicklung des digitalen, gesamtstädtischen Verkehrsmodells, das alle Verkehrsarten abbildet und auf realen Daten beruht. Dieses Verkehrsmodell dient künftig als Grundlage für Analysen, Prognosen und die Wirkungsabschätzung von Mobilitätsmaßnahmen. Wichtige Komponenten des Modells sind:

- Erfassung und Modellierung des heutigen Verkehrsverhaltens auf Basis von Zähl-, Mobilfunkdaten, Haushaltsbefragungen (Modal Split) oder GPS-basierten Bewegungsdaten
- Berücksichtigung aller Verkehrsarten, einschließlich Kfz, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Lkw-Verkehr
- Aufbau eines digitalen Verkehrsnetzes mit realitätsnahen Kapazitäten, Steuerungen und Wegebeziehungen
- Integration zukünftiger Entwicklungen, z.B. Neubaugebiete, neue Mobilitätsangebote oder Infrastrukturmaßnahmen
- Simulation verschiedener Szenarien, etwa für Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklungen, verkehrslenkende Maßnahmen wie Einbahnstraßenregelungen oder Angebotsausweitungen im ÖPNV

Insgesamt lässt sich der Nutzen unterscheiden in:

- Makro-Nutzen: Prognosefähigkeit, gesamtstädtische Szenarien (liegt für den MIV und ÖPNV vor)
- Mikro-Nutzen: Planfallberechnungen, Maßnahmenauswirkungen, Simulationen

Darüber hinaus ist die Integration von Daten aus dem städtischen Verkehrsmodell in das Mobilitätsdashboard zu prüfen (s. M9).

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Aufbau und der Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells sollten laut Rückmeldungen vor allem aktuelle und reale Daten berücksichtigt werden. Genannt wird, dass nicht nur der Pkw-Verkehr erhoben werden sollte, sondern alle Verkehrsarten einbezogen werden sollen.

Für die Umsetzung werden regelmäßige Aktualisierung, Genauigkeit und Nutzbarkeit für Planung und Entscheidungen genannt. Das Modell sollte so aufgebaut sein, dass es bei konkreten Projekten tatsächlich angewendet werden kann.

Angesprochen wird außerdem, die Daten online sichtbar zu machen, ähnlich wie bei digitalen Karten mit Staumeldungen. Einzelne Rückmeldungen fragen nach Aufwand, Zuständigkeit oder möglichen Forschungs- und Entwicklungsaufträgen. Kritisch wird die Maßnahme als übertrieben oder als Nutzen für externe Büros bewertet.

Daneben wird erneut eine „Modellstadt Lufttaxi“ genannt.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Planungs- und Entscheidungsqualität in Verwaltung und Politik
- Berücksichtigung aller Verkehrsmodi (Kfz/Lkw, ÖPNV, Rad, Fuß) im Sinne eines integrierten Ansatzes.

Eingaben zu dieser Maßnahme:
7

Mobilitätsmanagement

Kommunikation der VEP-Umsetzung (M5)



Maßnahmenbeschreibung

Während der Umsetzung einzelner Maßnahmen in den kommenden Jahren ist eine regelmäßige Kommunikation unabdinglich. Hierbei ist in interne und externe Kommunikation zu unterscheiden. Einerseits sind Verwaltung und Politik in die Umsetzung zu involvieren, andererseits sind Stakeholder und Dritte, wie auch die Bevölkerung in Abstimmungs- und Umsetzungsprozesse einzubinden. Hierfür sind dezidierte Konzepte und Vorgehensweisen für die Kommunikation zu erstellen.

Es ist zu berücksichtigen, dass durch weitere städtische Konzepte, wie z.B. dem INSEK, Wechselwirkungen für den VEP entstehen können. Diese sind gerade bei der Fortschreibung des INSEK und dem VEP zu erwarten und entsprechend zu nutzen.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

ei der Kommunikation der VEP-Umsetzung sollten laut Rückmeldungen vor allem Transparenz, Verständlichkeit und regelmäßige Information beachtet werden. Genannt wird eine einfache, klare Sprache ohne Fachbegriffe, unklare Abkürzungen oder „Fachchinesisch“.

Zu berücksichtigen ist, dass sowohl Öffentlichkeit als auch Verwaltung nachvollziehen können, was umgesetzt wird und warum. Angesprochen werden regelmäßige Aktualisierungen, zeitnahe Informationen bei Änderungen und Entwicklungen sowie eine gepflegte, aussagekräftige und wahrheitsgemäße Kommunikation.

Mehrere Rückmeldungen nennen niedrigschwellige Informationsangebote, etwa auf Stadtfesten oder ähnlichen Veranstaltungen. Die Bevölkerung soll verständlich darauf hingewiesen werden, dass sie an der Entwicklung der Stadt mitwirken kann. Kommunikation wird auch als bidirektional beschrieben, also mit Möglichkeiten für Rückmeldungen und Austausch.

Für die Umsetzung wird außerdem genannt, verschiedene städtische Konzepte miteinander zu verknüpfen und widerspruchsfrei zu kommunizieren. Angesprochen werden unter anderem INSEK, Barrierefreiheit, Lärmaktionsplan und die Frage, ob beschlossene Ziele tatsächlich umgesetzt werden.

Weitere Hinweise betreffen Akzeptanz in der Bevölkerung, die Einbindung unterschiedlicher Gruppen und den Umgang mit Zielkonflikten. Einzelne Rückmeldungen betonen, dass alle „ins Boot“ geholt werden sollten, persönliche Einzelinteressen die Entwicklung aber nicht verhindern dürften. Auch der Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr wird im Zusammenhang mit Akzeptanz angesprochen.

Ziele der Maßnahme

- Informationen für Bevölkerung, Politik und Verwaltung zum Umsetzungsstand des VEP
- Steigerung von Transparenz und Akzeptanz

Eingaben zu dieser Maßnahme:
7

Mobilitätsmanagement

Durchführung von Mobilitätsevents und Beteiligungsformaten (M6)



Maßnahmenbeschreibung

Um eine kontinuierliche Beteiligung sicherzustellen und das Thema Mobilität in der Öffentlichkeit nachhaltig zu platzieren, sind regelmäßige Beteiligungsformate durchzuführen. Dies können sowohl zentrale Veranstaltungen vor Ort sein als auch dezentrale Befragungen wie die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten oder zu gesonderten Spezialthemen. Beteiligung erhöht die Akzeptanz und sorgt dafür, dass sich Menschen und ihre Belange ernst genommen fühlen.

Im Rahmen des Bearbeitungsprozesses zum VEP wurden folgende bestehende und neue Formate für die Beteiligung genutzt, die idealerweise auch während der Umsetzungsphase weiterzuführen sind:

- Werkstätten für Fachakteure und Bürger
- Mobilitätsforen für Fachakteure, Bürger und politische Vertreter
- Online-Plattform „Wo Zwickts“
- Lenkungskreis zur Beteiligung politischer Vertreter
- Arbeitsgruppe zur Beteiligung der Fachämter
- Regionalforum der IHK zum Thema Wirtschafts- und Logistikverkehr

Darüber hinaus können etablierte, jährlich stattfindende Formate wie Stadtradeln, die Zwickauer Mobilitätstage und die Europäische Mobilitätswoche genutzt werden, um den Umsetzungsstand des VEP, Erfolge sowie das Ausprobieren von neuen Angeboten und generelle Mobilitätsthemen öffentlichkeitswirksam zu platzieren.

Ziele der Maßnahme

- Einbindung der Öffentlichkeit, Fachakteure und -ämter
- Partizipation als Dauerthema etablieren
- Steigerung von Transparenz und Akzeptanz

Eingaben zu dieser Maßnahme:
9

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Durchführung von Mobilitätsevents und Beteiligungsformaten sollten laut Rückmeldungen vor allem transparente Auswertung, einfache Beteiligung und breite Bekanntmachung beachtet werden. Genannt wird, dass nachvollziehbar sein sollte, ob und wie Hinweise aus der Bürgerbeteiligung berücksichtigt werden.

Für die Umsetzung werden flächendeckende Informationen mit ausreichendem Vorlauf, klar formulierte Themen und eine bessere Verbreitung in der Bevölkerung genannt. Die Kommunikationskanäle sollten überdacht werden, da Veranstaltungen und Beteiligungsangebote teilweise nicht wahrgenommen würden.

Zu berücksichtigen ist, dass Beteiligung nicht nur digital erfolgen sollte. Genannt werden ältere Menschen, die digitale Medien nicht oder weniger nutzen, sowie klassische Informationswege wie Briefkastenwerbung. Beteiligungsformate sollen so gestaltet sein, dass nicht nur Fachleute, sondern möglichst viele Menschen ihre Ideen einbringen können.

Weitere Hinweise betreffen regelmäßige, offene Beteiligung über den gesamten Prozess hinweg, den Aufbau von Vertrauen durch sichtbare Nutzung der Rückmeldungen sowie Veranstaltungen mit Unternehmen nachhaltiger Mobilität. Dabei wird auch angesprochen, einen Rahmen zu schaffen, in dem solche Unternehmen vor Ort in Gründung und Arbeit gefördert werden können. Einzelne Rückmeldungen bewerten Beteiligung als aufwendig, aber erfolgreich.

Mobilitätsmanagement

Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau (M7)



Maßnahmenbeschreibung

Angebote für Neuzugezogene können verschiedene Informations- und Unterstützungsbausteine enthalten, um eine frühzeitige Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen zu fördern:

Begrüßungspaket mit Mobilitätsinformationen: Neuzugezogene erhalten ein Informationspaket mit einem umfassenden Überblick über die Mobilitätsangebote in Zwickau und Umgebung. Dieses kann Hinweise zu Radwegenetzen, Tarifen und Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV sowie zu Carsharing-Angeboten, Parkmöglichkeiten und weiteren Angeboten enthalten. Ergänzend sind Gutscheine für kostenlose Testfahrten oder vergünstigte Konditionen bei Mobilitätsdienstleistern denkbar.

Beteiligung und Aktivierung: Regelmäßig angebotene Touren oder Informationsveranstaltungen ermöglichen es Neuzugezogenen, die unterschiedlichen Mobilitätsoptionen vor Ort praktisch kennenzulernen und Fragen direkt zu klären.

Individuelle Mobilitätsberatung: Ergänzend kann eine personalisierte Beratung angeboten werden, die auf die jeweilige Wohnlage, Arbeitswege und persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten ist.

Kooperationen mit lokalen Anbietern: In Zusammenarbeit mit ortsansässigen Unternehmen können spezielle Angebote für Neuzugezogene entwickelt werden, beispielsweise Preisnachlässe für Fahrradservices, kostenfreie Testphasen bei Carsharing-Anbietern oder besondere Aktionsangebote im Mobilitätsbereich.

Kontinuierliche Information: Durch gezielte Informationskampagnen oder regelmäßige Newsletter werden Neuzugezogene über aktuelle Entwicklungen, neue Angebote und Veränderungen im Bereich der Mobilität informiert.

Die Angebote sind hauptsächlich digital zur Verfügung zu stellen (QR-Code), da somit die Aktualität und der Kostenaufwand für bspw. Druck und Abstimmung der Inhalte geringer ausfällt.

Zusätzlich lassen sich Neu-Zwickauer auch für Beteiligungsformate und Mobilitätsevents gewinnen (s. M6).

Ziele der Maßnahme

- Informationen über Mobilitätsangebote für Hinzugezogene
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Eingaben zu dieser Maßnahme:
11

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau sollten laut Rückmeldungen vor allem verständliche und leicht zugängliche Informationen zu lokalen Mobilitätsangeboten beachtet werden. Genannt werden Informationen zu ÖPNV, Bike-Sharing und weiteren Alternativen zum Auto sowie eine einfache Orientierung für neu Zugezogene.

Für die Umsetzung werden digitale Informationen, Homepage, Social Media, Informationsmaterial bei der Stadtverwaltung im Rahmen der Anmeldung sowie eine Mobilitäts-App mit QR-Code genannt. Außerdem werden Testangebote, ÖPNV-Vergünstigungen im ersten Jahr, ein kostenloses Monatsticket oder die Möglichkeit, verschiedene Angebote praktisch auszuprobieren, angesprochen.

Mehrere Rückmeldungen weisen darauf hin, dass solche Informationen und Angebote nicht nur für Neubürgerinnen und Neubürger, sondern auch für bereits ansässige Einwohnerinnen und Einwohner sinnvoll seien. Genannt werden „Altbürger*innen“, eingefleischte Autofahrende sowie Menschen, die bestehende Angebote nicht kennen.

Zu berücksichtigen sind auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Genannt werden kostenlose Angebote für diese Gruppe. Kritisch wird angemerkt, dass Zugezogene nicht gegenüber bestehenden Einwohnerinnen und Einwohnern bevorzugt werden sollten und dass Preisnachlässe oder Geschenke hinterfragt werden.

Mobilitätsmanagement

Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen (M8)



Maßnahmenbeschreibung

Mobilitätsbezogene Unterstützungsangebote für neu angesiedelte Unternehmen können verschiedene Bausteine umfassen:

Begrüßungspaket für Unternehmen: Neu gegründete oder angesiedelte Betriebe erhalten ein Informationspaket mit umfassenden Hinweisen zu den bestehenden Mobilitätsangeboten vor Ort. Dieses kann Materialien zur Nutzung des ÖPNV, zu Car- und Bikesharingsystemen sowie zur Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge oder Parkmöglichkeiten enthalten. Ergänzend können spezielle Informationen zu Pendelverkehren und dienstlichen Fahrten bereitgestellt werden.

Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern: Durch gezielte Partnerschaften lassen sich exklusive Angebote für neue Unternehmen entwickeln. Dazu zählen beispielsweise vergünstigte Fahrradangebote, kostenfreie Testzeiträume für Carsharing oder besondere Konditionen bei weiteren Mobilitätsanbietern

Informations- und Workshopformate: Spezifische Workshops oder Schulungen können Unternehmen einen Überblick über verfügbare Mobilitätslösungen verschaffen und deren Vorteile praxisnah vermitteln.

Einbindung in Netzwerke und Clusterstrukturen: Neue Unternehmen können in bestehende Netzwerke integriert werden, etwa im Rahmen von Initiativen wie „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ oder bei Netzwerkveranstaltungen, in denen sich Betriebe zu Mobilitätsthemen austauschen und gemeinsame Lösungsansätze entwickeln.

Beratung zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements: Darüber hinaus kann Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung betrieblicher, standortbezogener Mobilitätskonzepte angeboten werden, um nachhaltige Mobilitätsstrukturen von Beginn an im Unternehmen zu verankern.

Diese Angebote bieten einen sehr guten Einstieg in das betriebliche Mobilitätsmanagement (s. M11).

Die gewählten Bausteine sind in das Willkommensschreiben der Wirtschaftsförderung zu integrieren, welches an neue Unternehmen versendet wird.

Ziele der Maßnahme

- Informationen über Mobilitätsangebote für neue Unternehmen
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität

Eingaben zu dieser Maßnahme:
2

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Bei der Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen sollten laut Rückmeldungen vor allem einfache und nützliche Informationen zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten beachtet werden.

Genannt werden Informationen für alltägliche betriebliche Mobilitätsbedarfe, etwa Arbeitswege und Dienstwege. Unternehmen sollen leicht erkennen können, welche Alternativen zum Auto nutzbar sind.

Für die Umsetzung werden konkrete Angebote oder Testmöglichkeiten angesprochen, damit Unternehmen Alternativen wie ÖPNV, Radverkehr oder Carsharing praktisch ausprobieren können.Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme als gute Idee.

Mobilitätsmanagement

Aufbau und Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsdashboards (M9)



Maßnahmenbeschreibung

Ziel ist es, dass mithilfe des Mobilitätsdashboards alle Mobilitäts- und Verkehrsdaten der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Dadurch müssen die Informationen nicht mühsam über mehrere Quellen zusammengesucht werden, sondern stehen mit wenigen Klicks sogar in Echtzeit zur Verfügung, sofern dies möglich ist. Folgende Informationen lassen sich in dem Mobilitätsdashboard bündeln:

- Aktuelle Wetterlage
- Anzahl und Auslastung öffentlicher Stellplätze im Straßenraum sowie in Parkhäusern und auf Parkplätzen
- Anzahl und Auslastung der öffentlichen E-Ladestationen (bereits vorhanden)
- Darstellung des Radverkehrsaufkommens
- Car- und Bike-Sharing-Angebote inkl. direkter Buchungsmöglichkeit
- ÖPNV-Abfahrtsmonitor für die öffentlichen Haltestellen (bereits vorhanden)
- Fahrplanänderungen im ÖPNV
- Aktuelle Baustellen
- Aktuelle Verkehrslage

Darüber hinaus ist auch die Integration von Daten aus dem städtischen Verkehrsmodell und der Region zu prüfen (s. M4).

Ziele der Maßnahme

- Digitalisierung von weiteren Mobilitäts- und Verkehrsdaten
- Bündelung von Informationen sowohl für die Fachplanung als auch als Informationsquelle für die Öffentlichkeit
- Unterstützendes Werkzeug bei Fachplanungen
- Controlling-Werkzeug

Eingaben zu dieser Maßnahme:
12

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Aufbau und der Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsdashboards sollten laut Rückmeldungen vor allem einfache Bedienung, Übersichtlichkeit und Verlässlichkeit beachtet werden. Genannt wird, dass das Dashboard funktionieren, nicht zu kompliziert aufgebaut sein und im Alltag tatsächlich nützlich sein sollte.

Für die Umsetzung werden genaue, regelmäßig beziehungsweise tagesaktuell aktualisierte Informationen genannt. Die Mobilitätsdaten sollten an einer zentralen Stelle gebündelt werden, ohne Nutzerinnen und Nutzer zu verwirren. Angesprochen werden auch Interpretationshilfen, damit die Daten für alle leicht verständlich sind.

Mehrere Hinweise betreffen die technische Einbindung. Genannt werden eine Kopplung mit Google Maps oder der DB-App, ein zentraler Ansatz über eine Smartphone-App sowie die Integration bestehender Angebote wie eines ÖPNV-Abfahrtsmonitors in eine einheitliche Lösung.

Zu berücksichtigen ist laut Rückmeldungen, dass nicht alle Menschen digitale Medien nutzen, etwa aus Altersgründen oder Überzeugung. Diese Gruppen sollten nicht vergessen werden.

Einzelne Rückmeldungen bewerten die Maßnahme sehr positiv, da sie Chaos und Frust vermeiden könne. Andere halten sie für unnötig oder verweisen darauf, dass bestehende Angebote ausreichen. Angesprochen wird außerdem, das Dashboard lieber schlank und übersichtlich zu halten, statt zu viele nur begrenzt relevante Daten aufzunehmen.

Mobilitätsmanagement

Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements (M10)



Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements werden die Abläufe einer integrierten Mobilitätsplanung innerhalb der Stadtverwaltung strukturiert und koordiniert. Die federführende Rolle übernimmt dabei das Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung. Es sorgt dafür, dass die im VEP entwickelten integrierten Ansätze dauerhaft im Verwaltungsalltag verankert und im Umsetzungsprozess konsequent weitergeführt werden, um die definierten Leitbildziele zu erreichen. Voraussetzung hierfür ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Fachämtern sowie ein regelmäßig organisierter, ämterübergreifender Austausch.

Darüber hinaus agiert die Stadtverwaltung selbst als betrieblich handelnder Akteur, indem sie eigene Mobilitätsmaßnahmen entwickelt und umsetzt. Damit übernimmt sie zugleich eine Vorbildfunktion gegenüber weiteren gesellschaftlichen Akteuren. Beispiele hierfür sind die Weiterführung des Jobtickets für Mitarbeitende, der Ausbau sicherer Fahrradabstellanlagen an Verwaltungsstandorten sowie die Bereitstellung von Dienstfahrrädern.

Ergänzend tragen flexible Arbeitsmodelle wie Homeoffice-Regelungen, digitales Sitzungsmanagement und der Einsatz nachhaltiger Fahrzeugflotten– etwa Elektrofahrzeuge oder Carsharing-Angebote– zur Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen bei.

Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes wird das Mobilitätsmanagement zudem frühzeitig und strategisch in städtische Bau- und Entwicklungsprojekte integriert. Flankierend unterstützen regelmäßige Sensibilisierungskampagnen, interne Fortbildungsangebote sowie ein zentral organisiertes Mobilitätsmanagement-Team die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen. Auf diese Weise wird die Rolle der Verwaltung als Impulsgeberin und Vorreiterin einer zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung gestärkt.

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements sollten laut Rückmeldungen vor allem Koordination, Alltagstauglichkeit und langfristige Verankerung beachtet werden. Genannt wird, dass die Stadt mit gutem Beispiel vorangehen und nachhaltige Mobilität im Arbeitsalltag selbst anwenden sollte.

Für die Umsetzung werden eine Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen, gute Fahrradabstellmöglichkeiten, Jobtickets und flexible Arbeitsmöglichkeiten genannt. Maßnahmen sollten für Beschäftigte praktisch nutzbar sein und nachhaltige Mobilität im Verwaltungsalltag erleichtern.

Zu berücksichtigen sind Aufwand, Kosten und Nutzen einzelner Maßnahmen. Angesprochen wird, ob wirklich jede Schulung notwendig ist oder Mittel an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden können.

Einzelne Rückmeldungen bewerten einen zusätzlichen Posten kritisch oder lehnen die Maßnahme ab. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass ein kommunales Mobilitätsmanagement langen Atem brauche und langfristig etabliert werden sollte.

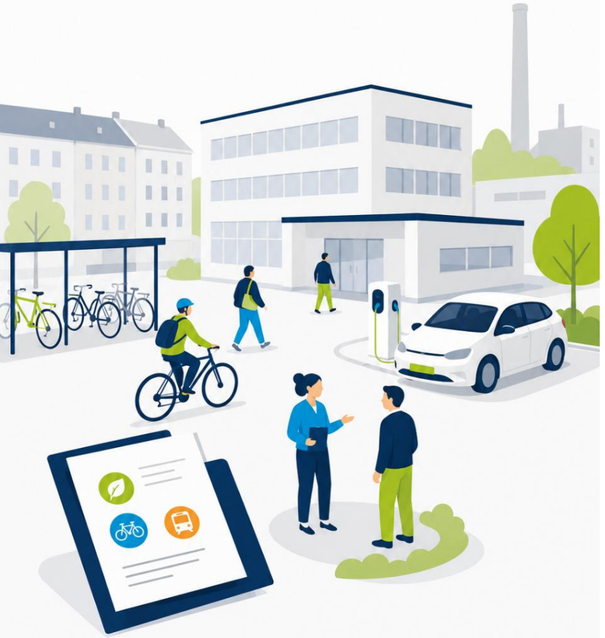
Ziele der Maßnahme

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in der Verwaltung (Dienst- und Arbeitswege)
- Koordination von Ressourcen hinsichtlich der Umsetzung des VEP
- Controlling und Verstetigung des Mobilitätsmanagements und –konzeptes

Eingaben zu dieser Maßnahme:
5

Mobilitätsmanagement

Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (M11)



Maßnahmenbeschreibung

Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst verschiedene ineinandergreifende Bausteine, die darauf ausgerichtet sind, Mobilitätsprozesse im Unternehmenskontext effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Wesentliche Bestandteile sind:

- die Entwicklung einer klar definierten, unternehmensspezifischen Mobilitätsstrategie,
- die Ausarbeitung detaillierter Mobilitätskonzepte zur Optimierung des Pendlerverkehrs der Mitarbeitenden sowie der betrieblichen Wirtschaftsverkehre,
- die Bereitstellung und gezielte Verbesserung von Infrastrukturen, die die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel unterstützen (z. B. Fahrradabstellanlagen oder Ladeinfrastruktur),
- die Einführung geeigneter Anreizsysteme für Mitarbeitende, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen, etwa durch Angebote wie Job-Ticket oder Job-Rad,
- regelmäßige Informations- und Schulungsformate zu bestehenden Mobilitätsangeboten, deren Nutzungsmöglichkeiten, Vorteilen und praktischen
- sowie die Etablierung eines kontinuierlichen Monitorings zur Überprüfung und Weiterentwicklung der umgesetzten Maßnahmen.

Die Stadt Zwickau sollte entsprechende Prozesse flankierend unterstützen, indem das städtische Mobilitätsmanagement frühzeitig den Austausch mit ansässigen Unternehmen, Wirtschaftsverbänden und Institutionen sucht, über geeignete Handlungsoptionen informiert und strukturelle Hilfestellungen anbietet. Hierzu zählen beispielsweise praxisorientierte Leitfäden zur Umsetzung, die Vermittlung von Kontakten zu Behörden und Mobilitätsdienstleistern sowie die Initiierung von Pilotprojekten oder Modellkampagnen. Gerade für neu angesiedelte Unternehmen ist wichtig, dass diese die Prozesse von Beginn an kennen und Hilfestellung bzw. eine Beratung erhalten (s. M8). Die gewählten Bausteine sind in das Willkommensschreiben der Wirtschaftsförderung zu integrieren, welches an neue Unternehmen versendet wird.

Ziele der Maßnahme

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben / Unternehmen (Dienst- und Arbeitswege)
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten

Eingaben zu dieser Maßnahme:
7

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollten laut Rückmeldungen vor allem praktische Angebote für Unternehmen und Beschäftigte beachtet werden. Genannt werden klare Informationen, Unterstützung und Orientierung dazu, wie Unternehmen nachhaltige Mobilität im Arbeitsalltag umsetzen können.

Für die Umsetzung werden Jobtickets, Fahrradangebote, einfach nutzbare Mobilitätsoptionen sowie Ladeinfrastruktur angesprochen. Konkret genannt werden mehr Ladesäulen am HBK und nicht nur wenige Ladepunkte außerhalb des Geländes.Zu berücksichtigen ist, dass Angebote zu den tatsächlichen täglichen Wegen und Bedarfen der Beschäftigten passen. Angesprochen wird außerdem, das Thema Mobilität mit Gesundheit zu verbinden, um zusätzliche Anreize zu schaffen.

Weitere Hinweise betreffen Kooperationen mit Krankenkassen, da Gehen und Radfahren positive Effekte auf Gesundheit und Krankheitskosten haben könnten. Für Autofahrende werden Bewegungsangebote zum Ausgleich von Bewegungsmangel und beruflicher Belastung genannt.

Einzelne Rückmeldungen verweisen darauf, dass einige Unternehmen bereits entsprechende Angebote hätten und der Schwerpunkt eher auf Information sowie öffentlicher und städtischer Arbeit liegen sollte. Ein Jobticket für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie verpflichtend in kommunalen Unternehmen wird ebenfalls genannt.

Mobilitätsmanagement

Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer (M12)



Maßnahmenbeschreibung

Während Bauarbeiten im Straßenraum ist jederzeit sicherzustellen, dass alle Verkehrsarten den Bereich grundsätzlich passieren können. Müssen Geh- oder Radwege im Zuge von Maßnahmen gesperrt werden, sind geeignete Ersatzführungen oder provisorische Lösungen bereitzustellen. Diese sollten möglichst nahe an der ursprünglichen Wegeführung verlaufen, um unnötig lange Umwege zu vermeiden.

Bei der Planung von Umleitungen ist darauf zu achten, dass Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem motorisierten Verkehr nicht benachteiligt werden. Zusätzliche Wegezeiten und Wartephasen sind so weit wie möglich zu reduzieren. Provisorisch eingerichtete Geh- und Radwege müssen weiterhin eine sichere Nutzung gewährleisten. Dabei sind insbesondere ausreichende Beleuchtung, angemessene Wegebreiten sowie eine klare und sichere Abgrenzung – beispielsweise durch Leitplanken oder Absperrelemente – zu berücksichtigen.

Auf ausgewiesenen Vorrangrouten sind qualitativ gleichwertige Umleitungsführungen einzurichten. Als Beispiel können temporär eingerichtete Fahrradstraßen dienen, wie sie etwa in Berlin umgesetzt wurden. Entlang von ÖPNV-Vorrangrouten sollte zudem geprüft werden, inwieweit eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Baustellen Ampeln möglich ist.

Grundsätzlich sind Umleitungen für den Umweltverbund barrierearm zu gestalten, sodass auch Menschen mit Behinderungen eine sichere und unkomplizierte Nutzung während der Bauphase gewährleistet ist. Während der gesamten Dauer der Baumaßnahme sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen, um die durchgehende Passierbarkeit und Verkehrssicherheit für den Umweltverbund sicherzustellen.

Sofern es größere und längerfristige Baustellen sind, kann eine Wirkungsanalyse mittels des städtischen Verkehrsmodells in Betracht gezogen werden..

Ziele der Maßnahme

- Sicherstellung eines baustellenbedingten Verkehrsmanagements
- Kommunikation der bevorstehenden Baustelle

Eingaben zu dieser Maßnahme:
9

Hinweise aus der Online-Beteiligung zu dieser Maßnahme

Beim Baustellenmanagement sollten laut Rückmeldungen vor allem sichere, klare und möglichst kurze Wege für alle Verkehrsteilnehmenden beachtet werden.

Genannt werden ausgeschilderte Umleitungen für Radfahrende, Freigaben von Fußwegen bei Bauarbeiten sowie sichere und gut erkennbare Führungen für Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV. Mehrere Rückmeldungen betonen, dass Radfahrende bei Baustellenführungen stärker berücksichtigt werden sollten, da sie bisher häufig „leer ausgehen“. Als Negativbeispiel wird die Sperrung des Radwegs entlang des Dr.-Friedrichs-Rings genannt.

Für die Umsetzung werden frühzeitige Informationen, verständliche Beschilderung, sichere und gut beleuchtete Umleitungsstrecken sowie möglichst geringe Abweichungen von der gewohnten Route genannt. Eine Einbindung in eine App wird angesprochen.Zu berücksichtigen ist außerdem, nicht zu viele wichtige Straßen gleichzeitig zu sperren oder zu bauen. Genannt werden auch Rettungsdienste und Rufbereitschaften, die weiterhin zuverlässig durchkommen müssen.

Weitere Hinweise betreffen die Dauer von Baustellen und die Auswahl geeigneter Bauunternehmen. Angesprochen werden kompetentere Bauunternehmen, modernisierte Ausschreibungsrichtlinien und eine Reduzierung der Auswirkungen auf den Verkehr. Einzelne Rückmeldungen bewerten das bisherige Baustellenmanagement kritisch, andere verweisen darauf, dass vorhandene Radwege genutzt werden sollten.

Mobilitätsmanagement



Priorisierung der Maßnahmen

Es wurde gefragt, welche Maßnahmen den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Die Maßnahmen wurden dahingehend priorisiert, wie sie aus Ihrer Sicht der Teilnehmenden vorrangig umgesetzt werden sollten.

Nr.	Maßnahme	Bewertung*
1.	*Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells (M4)*	*2,15*
2.	*Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung (M3)*	*2,18*
3.	*Kommunikation der VEP-Umsetzung (M5)*	*2,32*
4.	*Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer (M12)*	*2,40*
5.	*Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen (M1)*	*2,78*
6.	*Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität (M2)*	*2,97*
7.	*Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements (M10)*	*3,50*
8.	*Aufbau und Weiterentwicklung eines digitalen Mobilitätsdashboards (M9)*	*3,52*
9.	*Durchführung von Mobilitätsevents und Beteiligungsformaten (M6)*	*3,79*
10.	*Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen (M8)*	*3,95*
11.	*Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (M11)*	*3,97*
12.	*Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau (M7)*	*4,22*

* Skala: 1 (besonders wichtig) – 5 (nicht wichtig)

Eingaben zu dieser Priorisierung: 32

Mobilitätsmanagement



Weitere Hinweise zum Handlungsfeld

Zu den weiteren Hinweisen zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement wird vor allem genannt, die Umsetzung nicht zu kompliziert zu gestalten. Angesprochen werden einfache, praktikable Lösungen und die Sorge, dass einzelne Maßnahmen zu theoretisch bleiben oder wenig bewirken.

Für die Umsetzung werden gute Koordination zwischen den beteiligten Fachbereichen, langfristige Verbindlichkeit und klare Meilensteine genannt. Maßnahmen sollten zusammenwirken und der Fortschritt nachvollziehbar überprüft werden können.

Weitere Hinweise betreffen regelmäßige Rückmeldungen von Nutzerinnen und Nutzern, damit Angebote im Verlauf angepasst und verbessert werden können. Ein vernetztes Mobilitätsdashboard mit allen nötigen Informationen und gegebenenfalls Buchungsmöglichkeiten wird positiv bewertet, sofern es eine benutzerfreundliche Oberfläche hat und tatsächlich genutzt wird.

Einzelne Rückmeldungen halten viele Maßnahmen für übertrieben oder nicht zwingend notwendig. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung im Bereich Kfz-Verkehr aus Sicht einer Rückmeldung vorrangig sei.

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Kinder- & Jugendbeteiligung zum VEP 2040

Ergebnisdokumentation



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Übersicht

Der Verkehrsentwicklungsplan 2040

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040)** ist die Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Zwickau. Dazu berücksichtigt er alle Interessen und Bedürfnisse, die mit dem Verkehr in unserer Stadt zu tun haben. Das betrifft den ÖPNV, den Kfz-Verkehr sowie den Radverkehr und das Zufußgehen. Im Ergebnis stehen Maßnahmen, die bis zum Jahr 2040 umgesetzt werden sollen.

Mit dem VEP zielt die Stadt Zwickau darauf ab, die **Mobilitäts-bedürfnisse von Menschen und Unternehmen** sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten und damit die **Lebensqualität in Zwickau** zu verbessern. Zur Sicherstellung der Umsetzung werden die identifizierten Maßnahmen in den verschiedenen Fachämtern der Stadt verankert.

Alle aktuellen Informationen zum VEP 2040 werden auf der Projektwebseite bereitgestellt: vep2040.zwickau.de.

Die Kinder- & Jugendbeteiligung zum VEP 2040

Damit der VEP 2040 gut zu der Stadt Zwickau und den Menschen passt, erfolgt die **Bearbeitung unter Einbeziehung verschiedener Personenkreise.** Neben der Politik und der Verwaltung sind auch Institutionen, Verbände und Interessensgruppen beteiligt. Darüber hinaus werden die Zwickauer Bürgerinnen und Bürger als “Experten des Alltags” an mehreren Stellen im Prozess einbezogen.

Besonders wichtig ist es, auch die **Perspektiven der Kinder und der Jugendlichen** einzubeziehen – denn sie sind die Zukunft der Stadt. Im Rahmen des VEP 2040 hat die Stadt Zwickau daher ein spezielles **Beteiligungsformat** entwickelt. In Zusammenarbeit mit dem Käthe-Kollwitz-Gymnasium konnten 236 Schülerinnen und Schüler ihre Perspektiven auf die Mobilität in Zwickau in den VEP einbringen. Dabei wurde differenziert in:

- Kinder der Klassenstufen 5+6 (70 Teilnehmende)
- Jugendliche der Klassenstufen 7-12 (166 Teilnehmende)

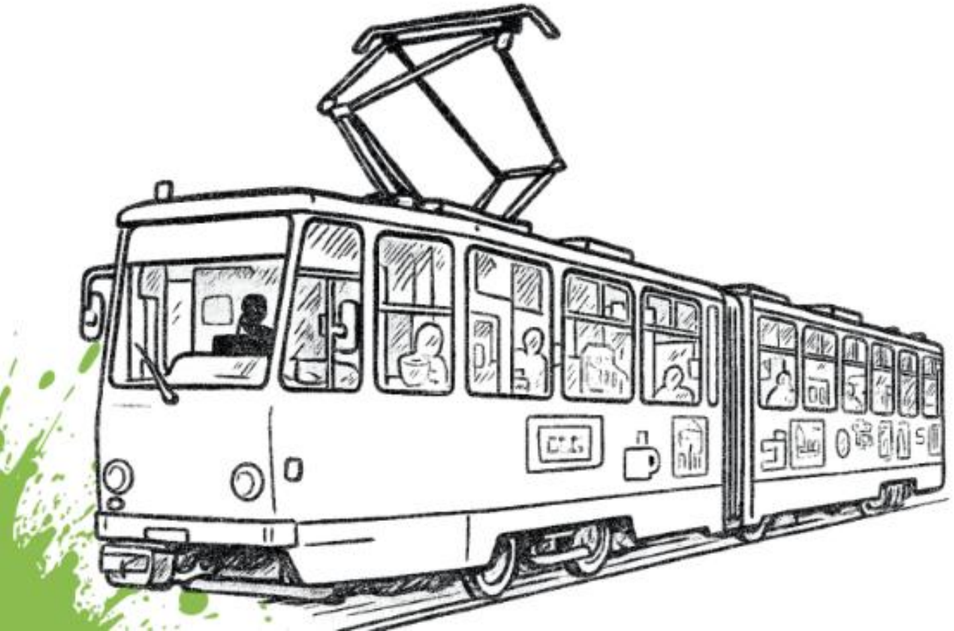





LEVEL 1

Level 1 (Modul 1) befasst sich damit, wie die Kinder und Jugendlichen heute unterwegs sind und wie sie die **Wege und Verkehrsmittel in Zwickau wahrnehmen.**

- Die Ergebnisse stellen eine Ergänzung der Bestandsanalyse dar.



LEVEL 2

Level 2 (Modul 2) befasst sich damit, wie die Kinder und Jugendlichen sich eine **gute Mobilität vorstellen**.

- Die Ergebnisse dienen sowohl der Überprüfung der Zielbilder als auch der Entwicklung von Maßnahmen.

LEVEL 3

Level 3 (Modul 3) beschäftigt sich schließlich mit konkreten **Maßnahmenoptionen** zur Verbesserung der Mobilität für Kinder und Jugendliche.

- Die Ergebnisse dienen dazu, die Bedarfe der Kinder- und Jugendlichen bei der Maßnahmenentwicklung zu berücksichtigen.

LEVEL 1

Verkehrsmittelnutzung

Wie bewegen sich Kinder und Jugendliche durch Zwickau?

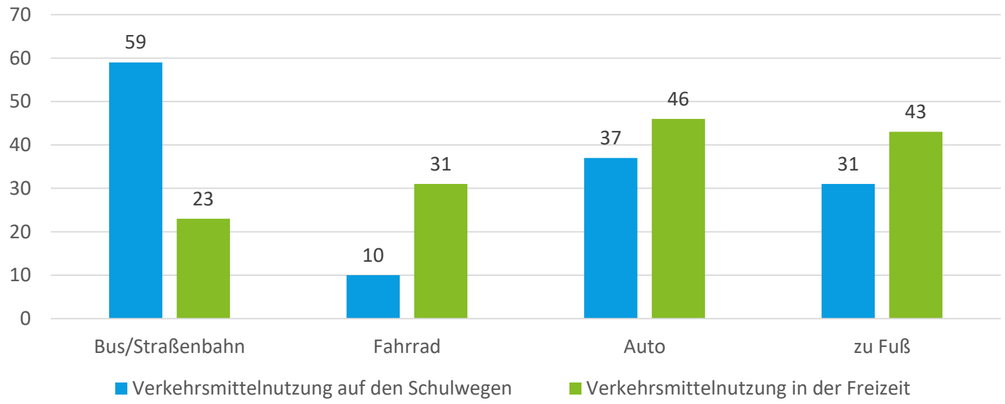
Die Ergebnisse basieren auf Befragungen von Kindern und Jugendlichen in Zwickau zu ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten. Kinder berichteten differenziert über ihre Schul- sowie Freizeitwege; die Jugendlichen wurden generell nach ihrer präferierten Verkehrsmittelwahl befragt.

Die Kinder in Zwickau zeigen ein hohes Maß an **Selbstständigkeit**. Der Großteil nutzt an Schultagen regelmäßig den **öffentlichen Nahverkehr (59%)**, gefolgt von **Fahrten im Auto der Eltern (37%)** und dem **Zufußgehen (31%)**. Auffällig ist, dass nur **rund 10%** der Kinder häufig mit dem **Fahrrad** zur Schule kommen.

Zur Einordnung: der durchschnittliche **Schulweg der Kinder beträgt rund 20 Minuten**, die nächste **Haltestelle** liegt im Mittel etwa **5,2 Minuten** entfernt (bei den Jugendlichen 5,3 Minuten).

In der **Freizeit** sind die Kinder doppelt so lange unterwegs wie an Schultagen – im Schnitt **43 Minuten**. Dabei verändert sich die Verkehrsmittelwahl spürbar. Der **ÖPNV** wird nur noch von 23% der befragten Kinder regelmäßig genutzt. Dagegen steigt die regelmäßige Nutzung des **Fahrrads** auf 31%. Etwas mehr sind die Kinder auch **zu Fuß** (43%) sowie mit dem **Auto** (46%) unterwegs.

Verkehrsmittelnutzung der Kinder an Schultagen und in der Freizeit (in %)*











*** Mehrfachnennungen möglich.**

LEVEL 1

Verkehrsmittelnutzung

Wie bewegen sich Kinder und Jugendliche durch Zwickau?

Bei der Mobilität der Jugendlichen spielt der **ÖPNV** (43%) wie bei den Kindern die wichtigste Rolle, allerdings dicht gefolgt von dem **Fahrrad** (41%) und dem **Mitfahren im Auto** (39%). **Zu Fuß** sind 32% der Jugendlichen regelmäßig unterwegs.

Bemerkenswert ist die deutlich höhere **Bedeutung des Fahrrads mit zunehmendem Alter**. Dabei gibt sogar rund ein Viertel der Jugendlichen an, gerne noch häufiger mit dem Fahrrad fahren zu wollen wenn es sich sicherer anfühlen würde.

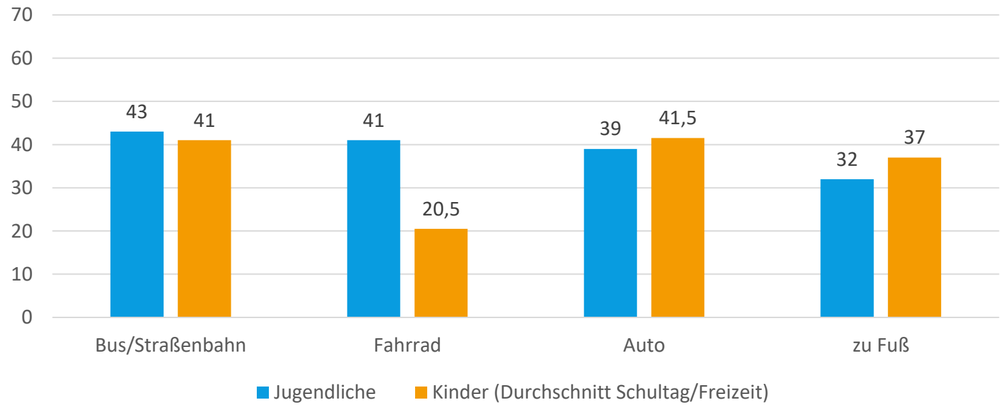
Ebenfalls rund ein Viertel der Jugendlichen würde gerne **häufiger mit dem Auto mitfahren**, was jedoch an den berufstätigen Eltern scheitert.

Etwa 18% der Jugendlichen würden gern häufiger **den Bus oder die Straßenbahn** nutzen, werden aber durch **schlechte Anbindungen** und **lange Wartezeiten** eingeschränkt.

Zu Fuß möchten sich hingegen nur etwa 12% regelmäßiger fortbewegen.

Hinweis: Zum Vergleich der Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen wurde bei den Kindern der Mittelwert aus der Nutzung von/zur Schule sowie in der Freizeit gewählt.

Verkehrsmittelnutzung der Jugendlichen im Vergleich zu den Kindern (in %)*











*** Mehrfachnennungen möglich.**

LEVEL 1

Gute und schlechte Wege durch Zwickau

Wie nehmen Kinder und Jugendliche die Verkehrsmittel wahr und was schätzen sie an ihren Wegen durch Zwickau?

Die Kinder und Jugendlichen wurden in mehreren Fragen nach ihren Einschätzungen zu ihren Wegen durch Zwickau befragt. Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst.

Auto

Die Jugendlichen schätzen am Auto insbesondere die **Schnelligkeit** (insbesondere für die Schulwege) sowie die **Bequemlichkeit**. Gleichzeitig merken sie die **Abhängigkeit** von ihren Eltern oder älteren Geschwistern an und sind sich der **Umweltbelastung** bewusst.

Viele der befragten Kinder geben neben den o.g. Vorteilen an, dass sie sich durch den **starken Autoverkehr** im öffentlichen Raum nicht ausreichend geschützt fühlen. Zudem klagen sie über **Abgase** und **Verkehrslärm**.



Fahrrad

Nur 40% der befragten Kinder geben an, ein **eigenes Fahrrad** zu besitzen. Dieses wird hauptsächlich in der Freizeit genutzt. Als Hauptgründe für die Nicht-Nutzung werden vor allem die **Verkehrssicherheit**, **weite Strecken** sowie die **körperliche Anstrengung** genannt.

Jugendliche besitzen deutlich häufiger ein Fahrrad (94%), allerdings benutzen es rund 30% kaum. Als Gründe geben sie neben der **Verkehrssicherheit** an, dass ihnen das Radfahren **keinen Spaß** mache und sie **andere Verkehrsmittel bevorzugen**. Knapp 20% der Jugendlichen nutzen das Fahrrad täglich und 45% regelmäßig in der Freizeit.

Nur etwa 40% der Kinder und Jugendlichen können ihre Fahrräder **geschützt am oder im Haus** abstellen. Zugleich wurden Vandalismus oder Diebstahl aber nur sehr selten als Hinderungsgrund für die Nutzung des Fahrrads genannt.



LEVEL 1

Gute und schlechte Wege durch Zwickau

Wie nehmen Kinder und Jugendliche die Verkehrsmittel wahr und was schätzen sie an ihren Wegen durch Zwickau?

ÖPNV

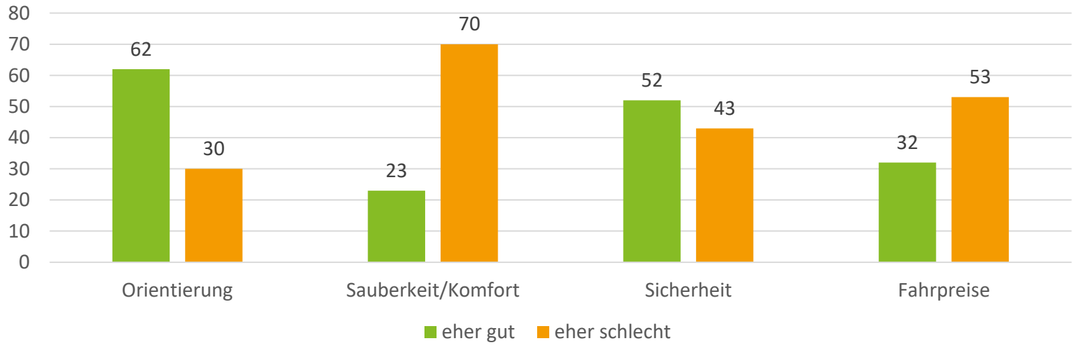
Kinder und Jugendliche schätzen am ÖPNV die **einfache Nutzung** sowie den **Schutz bei schlechtem Wetter**. Busse und Straßenbahnen gelten als vergleichsweise **umweltfreundlich** und bieten die Möglichkeit, gemeinsam mit Freunden **entspannt** ans Ziel zu kommen. Allgemein kritisiert werden insbesondere **Verspätungen** aber auch **zu früh fahrende Busse**.

Die Jugendlichen wurden nach ihrer Einschätzung zu folgenden Attributen gefragt:

- **Orientierung**: Rund 62% geben an, gut mit dem ÖPNV zurecht-zukommen; 30% können sich eher schlecht orientieren.
- **Sauberkeit**: Nur 23% empfinden Busse, Bahnen und Haltestellen als sauber; 70% sehen deutlichen Verbesserungsbedarf.
- **Sicherheit**: Etwa 52% fühlen sich in den Verkehrsmitteln und an Haltestellen überwiegend sicher, 43% bewerten die Situation als eher nicht sicher.
- **Kosten:** Für 53% sind die Ticketpreise zu hoch. Ein Drittel findet die Kosten in Ordnung. Viele enthielten sich, da sie die Kosten nicht einschätzen können.

Für Kinder sind **Sauberkeit** und **Sicherheit** wichtige Faktoren, um sich im ÖPNV willkommen zu fühlen. Sie stören sich vor allem an Müll, unangenehmen Gerüchen sowie unangenehme (meist betrunkene) Menschen.

Bewertung des ÖPNV durch die Jugendlichen (in %)*



Hinweis: Diese quantitative Bewertung erfolgte nur durch die Jugendlichen. Die Ergebnisse werden aber auch durch die qualitativen Bewertungen der Kinder bestätigt.



LEVEL 1

Gute und schlechte Wege durch Zwickau

Wie nehmen Kinder und Jugendliche die Verkehrsmittel wahr und was schätzen sie an ihren Wegen durch Zwickau?

Zu Fuß

Wesentliche Faktoren bei der Bewertung des Fußverkehrs in Zwickau sind für die Kinder und Jugendlichen die **gefühlte Sicherheit** sowie die **Aufenthaltsqualität**. Auf sie beziehen sich nahezu alle Anmerkungen.

Kinder in Zwickau legen großen Wert auf eine **ansprechende und sichere Umgebung**. Besonders gefallen ihnen grüne, breite und gut ausgebaute Wege. Zu **schnelle Autos** und **unsichere Kreuzungen** machen das zu Fuß gehen für die Kinder stressig.

Wichtig sind den Kindern zudem **kurze und vertraute Wege**. Sie bevorzugen **bekannte Routen** und meiden unnötige Umwege oder schwierige Querungen. Fehlende oder unsichere Überwege werden als lästig oder gefährlich wahrgenommen. Die Anwesenheit **vieler Menschen** vermittelt ihnen hingegen Sicherheit.

Aus den Rückmeldungen der Jugendlichen wird deutlich, dass sie sich an **gut beleuchteten Orten** wie dem Hauptmarkt und der Innenstadt sicher fühlen. Auch **Ampeln, klare Verkehrsschilder** sowie **breite, gerade und saubere Wege** tragen zum positiven Sicherheitsgefühl bei.

Wie die Kinder fühlen sich auch die Jugendliche besonders sicher, wenn sie nicht allein, sondern mit Freunden unterwegs sind. Eine erhöhte **Polizeipräsenz**, mehr **Kameras** und freundliche, **respektvolle Mitmenschen** werden von Jugendlichen als weitere Sicherheitsfaktoren wahrgenommen.

Gleichzeitig zeigen sie auf, wo noch **Sicherheitsprobleme** bestehen: Häufig nennen sie den Neumarkt und den Hauptbahnhof, vor allem abends.



LEVEL 1

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Wahrnehmung des Umfelds durch die Kinder

Die Kinder beschrieben, wie sich ihre Schul- und Alltagswege anfühlen und was sie unterwegs wahrnehmen oder erleben.

SEHEN

Das Zwickauer Bild der Kinder ist an Schultagen von **Autos, Bussen und Bäumen** geprägt. Am Wochenende scheinen sie mehr **Natur** zu sehen, wobei auch häufig **kleine Tiere** (vor allem Vögel) genannt werden.

Vielen Kindern fällt auch ihr Umfeld auf. Im Schulalltag bemerken sie oft **respektloses Verhalten**, während sie am Wochenende häufiger **ihre Familien** erwähnen.

HÖREN

Bei den Geräuschen dominiert der Verkehr. **Autos und Motorengeräusche** gehören auch am Wochenende zu den am häufigsten genannten Geräuschen.

Allerdings geben viele Kinder an, am Wochenende insgesamt weniger Lärm zu hören, dafür aber mehr **Vögel, Musik** und ihre **Familie**.

RIECHEN

Beim Riechen dominiert bei vielen Kindern insbesondere im Schulalltag der **Abgasgeruch**. Aber auch am Wochenende zählen Abgase zu dem meistgenannten Geruchseindrücken.

Im Schulalltag berichten Kinder häufiger als am Wochenende von unangenehmen Gerüchen. Am häufigsten wird hier **Hundekot** genannt, aber auch **Zigaretten** und **Schweiß** kommen häufiger vor. Zudem nennen einige Kinder einen **starken Parfümgeruch**.

Am Wochenende werden **Essens- und Naturgerüche**, wie etwa Blumen, häufiger wahrgenommen.

LEVEL 2

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Straßen und Plätze der Zukunft aus Sicht der Kinder

Die Kinder wurden gebeten, den öffentlichen Raum zu malen: (1) wie sie ihn heute wahrnehmen und (2) wie sie ihn sich in Zukunft vorstellen. Einige Bilder sind nachfolgend dargestellt; alle Bilder befinden sich im Anhang.

Wie sieht der öffentliche Raum heute aus?

Die Zeichnungen der Kinder zum heutigen Stand des öffentlichen Raumes ähneln sich sehr stark: Bei einem Großteil der Kinder zeigen sich **graue Plätze**, **Straßen**, **Autos** und **Häuser**.

Zeichnungen von **Straßen und Autos** (sowohl parkend als auch fahrend) sind in den Bildern zur heutigen Situation sehr häufig vorzufinden.

Zwar werden auch **Bäume und Pflanzen** dargestellt, jedoch sind sie vergleichsweise klein und nehmen weniger Platz ein oder sind nur vereinzelnd gezeichnet.

Wenn Kinder **Menschen** gezeichnet haben, dann häufig in einer **negativen Interaktion**, z.B. schimpfend.

Wie sollte der öffentliche Raum zukünftig aussehen?

Die Bilder des gewünschten öffentlichen Raums haben **keinen Müll**. Zudem werden viele **Bäume** und **Blumen** sowie Grünflächen gezeichnet. Es werden außerdem deutlich **weniger Autos** und **mehr Menschen** dargestellt.

Viele Kinder machten mit konkreten Bezeichnungen von Gebäuden und Straßen erkenntlich, dass sie vor allem ihre **bekannten Umgebungen und Wege** aufgezeigt haben.

Die Bilder spiegeln insgesamt überwiegend die Aussagen wider, die bereits in Modul 1 bezüglich guter und schlechter Wege geäußert wurden: Mehr von dem, was ihnen gefällt – **grün**, ein **sauberer**, **schön gestalteter Straßenraum** – und weniger von dem, was ihnen nicht gefällt – **Müll** und **Gestank**, **Verkehr** und **Bedrohungen**.

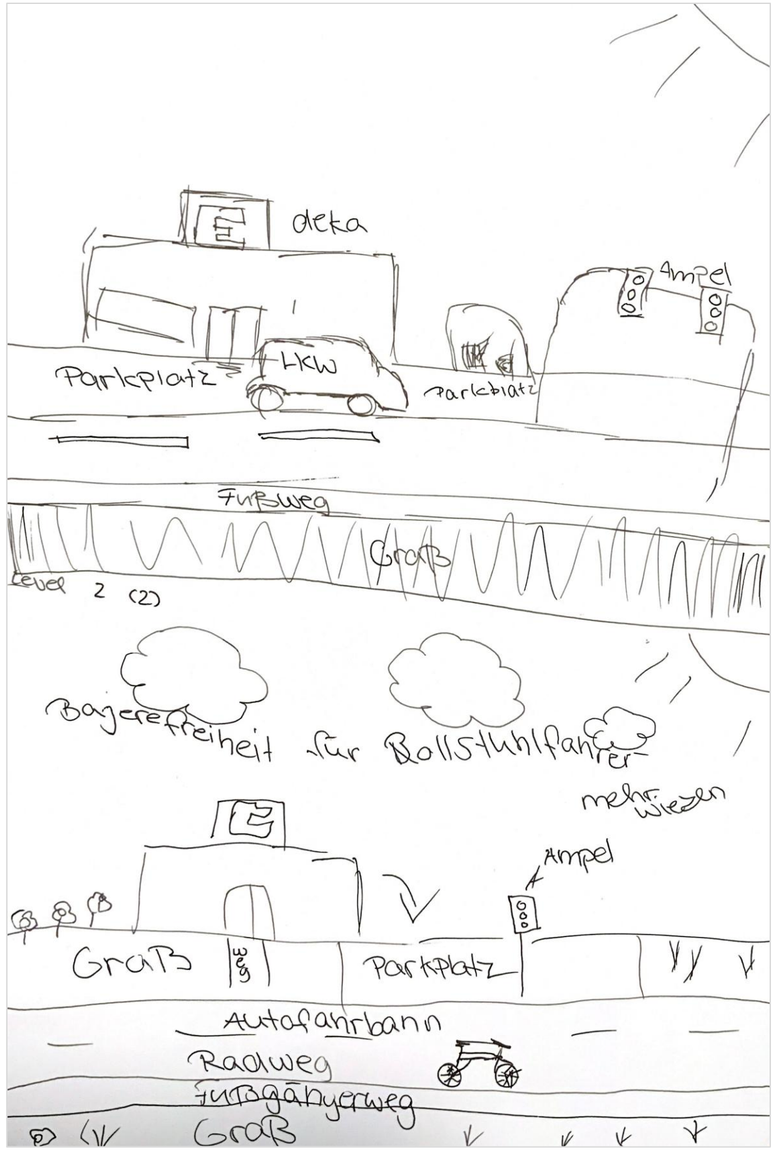





LEVEL 2

Straßen und Plätze heute und Zukunft





LEVEL 2

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Straßen und Plätze heute und Zukunft

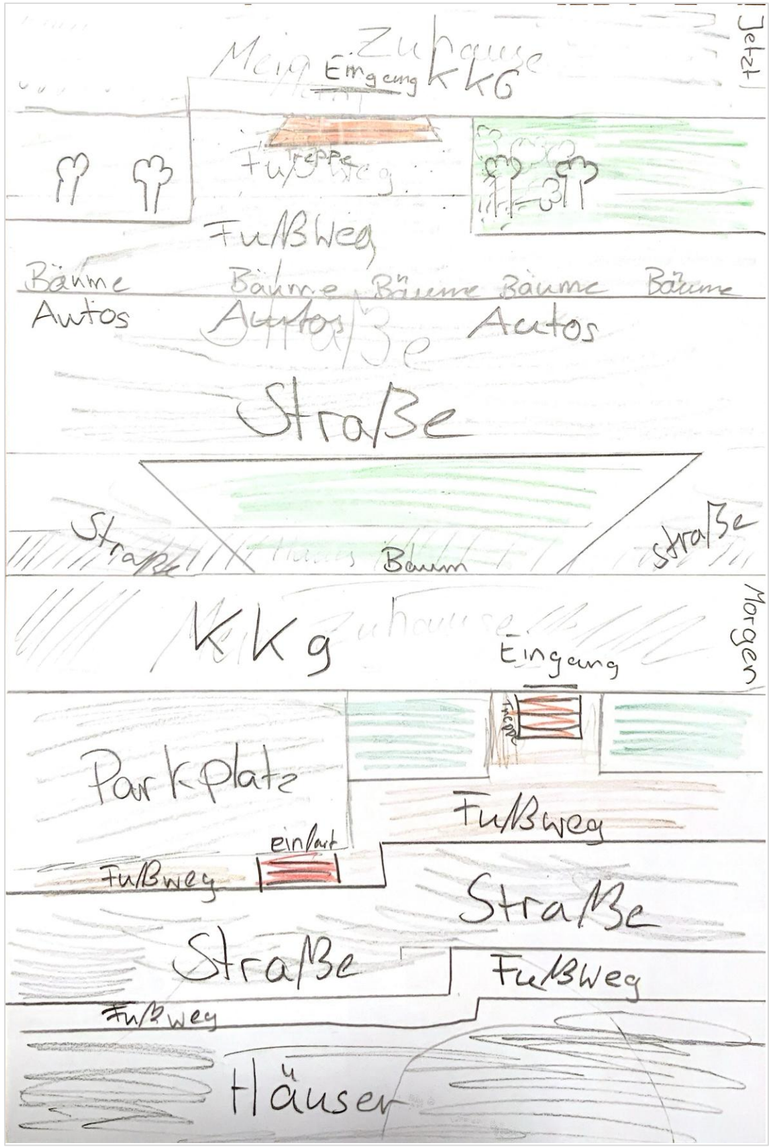




LEVEL 2

Straßen und Plätze heute und Zukunft

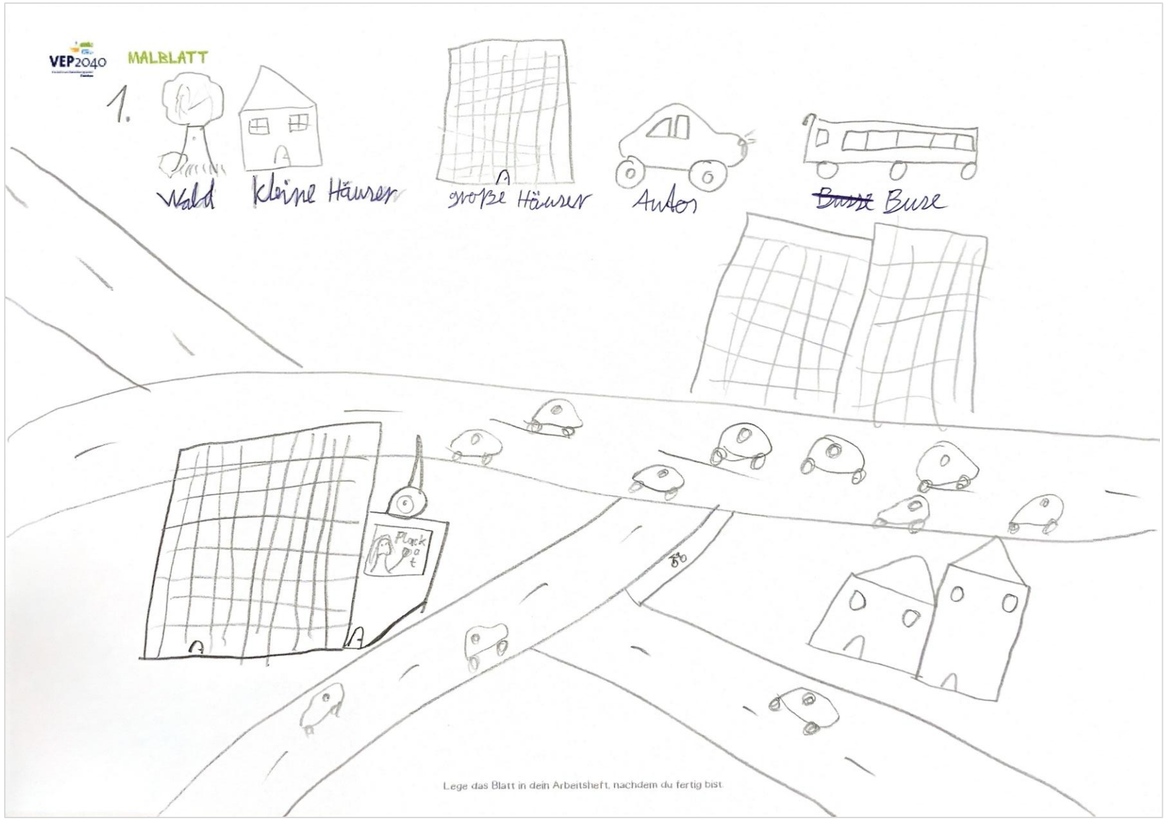




LEVEL 2

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Straßen und Plätze heute und Zukunft

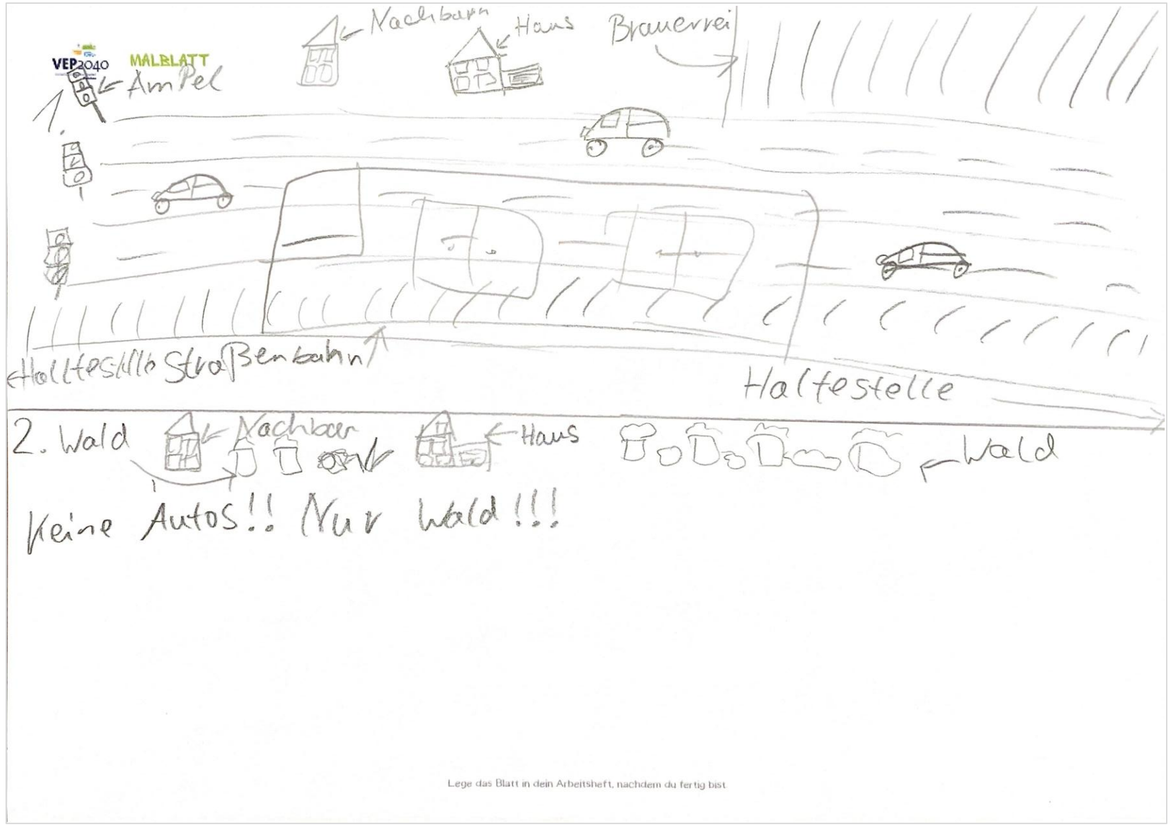




LEVEL 2

Straßen und Plätze heute und Zukunft





LEVEL 2

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Zwickau aus einer anderen Perspektive: Chancen und Barrieren im Alltag

Die Jugendlichen wurden befragt, was ihnen bei ihren Wegen durch Zwickau auffällt, wenn es um eine „Mobilität für alle“ geht.

Jugendliche in Zwickau nehmen den Verkehr in ihrer Stadt aufmerksam wahr und erkennen dabei verschiedene Herausforderungen. Am häufigsten nennen sie die **vielen Baustellen**, die zu Staus, Umleitungen und Verspätungen führen. Diese sind besonders im Schulverkehr belastend.

Fehlende oder unsichere Fahrradwege werden häufig kritisiert, da sie abrupt enden oder zu schmal sind. Ebenso werden **schlechte oder nicht barrierefreie Fußwege** genannt, die insbesondere für Kinder, ältere Menschen oder Personen mit Rollstuhl den Alltag erschweren.

Nachdem die Jugendlichen ihre allgemeinen Beobachtungen geschildert hatten, wurden sie zu einem Perspektivwechsel eingeladen. Mit Hilfe eines Maßbandes versetzen sie sich in die Lage eines jüngeren Kindes oder einer Person im Rollstuhl mit einer Größe von ca. 1,35 m. So erlebten sie, wie Zwickau aus dieser Perspektive wirkt und welche Barrieren es gibt.

Die Jugendlichen stellten fest, dass der Alltag **deutlich schwieriger und eingeschränkter** ist. Viele berichteten, dass **Stoppknöpfe, Haltegriffe und Fahrpläne zu hoch angebracht** seien und dass **das Ein- und Aussteigen im ÖPNV** sehr problematisch sei.

Beim Zufußgehen erschweren **hohe Bordsteine, enge Wege und unebene Straßen** die Fortbewegung spürbar. Zudem fühlten sich viele **übersehen oder nicht ernst genommen**, vor allem an stark befahrenen Straßen.






LEVEL 3

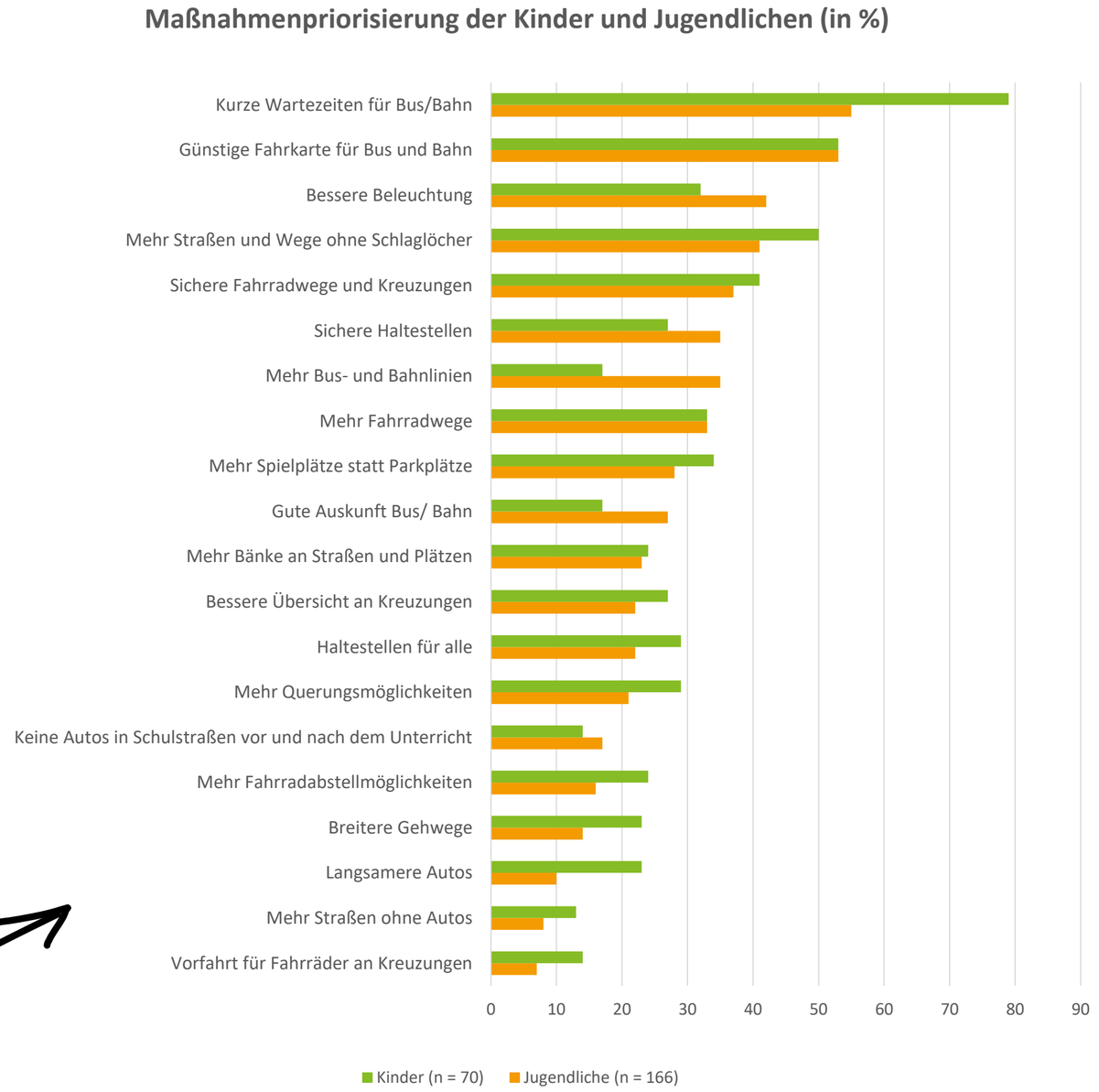
Bausteine für ein mobiles Zwickau

In diesem Modul sollten die Kinder und Jugendlichen aus 20 vorgegebenen Maßnahmen jene fünf Maßnahmen auswählen, die sie als besonders wichtig bewerten.

Die Relevanz des ÖPNV ist für die <u>Kinder</u> von besonders hoher Bedeutung. Vier von fünf befragten Kindern wünschen sich **kürzere Wartezeiten für Bus und Bahn.** Auch wünschen sie sich günstigere **Ticketpreise**. Sie möchten **Straßen und Wege ohne Schlaglöcher** und priorisieren Maßnahmen zur **Fahrradsicherheit** (*Sichere Fahrradwege und Kreuzungen, mehr Fahrradwege*).

<u>Jugendliche</u> wünschen sich dies ebenfalls, zusätzlich wollen sie **sicherer unterwegs** sein (*Bessere Beleuchtung, Sichere Haltestellen*) und sehen vor allem Potenzial beim **Ausbau** und der **Auskunft von Bus- und Bahnlinien.**

Hinweis: Einige Kinder/Jugendliche haben nicht exakt fünf Kreuze vergeben – einige wenige haben mehr, andere weniger Kreuze gesetzt.



LEVEL 3

Maßnahmenideen für ein mobileres Zwickau

Die Kinder und Jugendlichen haben eigene Ideen eingebracht, wie die Mobilität in Zwickau verbessert werden kann. Sie sind anhand von Gemeinsamkeiten und Unterschieden nachfolgend dargestellt.

Gemeinsamkeiten:

- **Freizeit- und Bewegungsflächen:** Gewünscht werden mehr Parks, Spielplätze, Skateboard-Parks und ruhige Orte zum Ausruhen, die sicher und altersgerecht gestaltet sind.
- **Natur im Stadtgebiet:** Mehr Grünflächen, Bäume und bepflanzte Bereiche sollen die Stadt lebenswerter und freundlicher machen.
- **Öffentlicher Nahverkehr:** Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und Komfort der Busse sowie gut beleuchtete und barrierefreie Haltestellen sind beiden Altersgruppen wichtig.
- **Sichere Wege:** Sowohl Kinder als auch Jugendliche fordern mehr Radwege, die vom Autoverkehr getrennt sind, sowie weniger Autoverkehr, besonders in der Nähe von Schulen.
- **Baustellenmanagement:** Kürzere Bauzeiten und bessere Koordination sollen Schul- und Freizeitwege sicherer und einfacher nutzbar machen.

Unterschiede:

- **Kinder:** Legen besonders Wert auf Orte zum Spielen, Ausruhen und freie Begegnung; ihre Vorschläge betonen stärker die Aufenthaltsqualität im Stadtraum.
- **Jugendliche:** Fokussieren stärker auf die Gestaltung des Verkehrsraums, etwa breite, barrierefreie Gehwege, sichere Radwege und gute Beleuchtung, um sich eigenständig und sicher fortbewegen zu können.





VEP2040

Verkehrsentwicklungsplan **Zwickau**

vep2040.zwickau.de

STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Stadt Zwickau - Dezernat Bauen
Projekt “Verkehrsentwicklungsplan 2040”

vep2040@zwickau.de
(+49)375 27219765

Kontaktadresse:
ubineum
Uhdestraße 25
08056 Zwickau - Germany