VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Anhang B

STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig mobil planen

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

Agenda

1. Methodik & Basisdaten der Stichprobe
2. Angaben zur Fahrzeugausstattung
3. Angaben zur Verkehrsteilnahme
4. Mobilität, Modal Split & Verflechtungen
5. Ergebnisse der Zusatzfragen

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Methodik & Basisdaten der Stichprobe

Methodische Vorgehensweise

- Schriftlich-postalische Haushaltsbefragung mit mehreren Teilnahmemöglichkeiten: schriftlich, telefonisch, online
- Postalischer Versand der Unterlagen (Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermeldeamt)
- Orientierung methodisch und inhaltlich an „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“
- Stichtage für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens:
  - Dienstag, 01.04.2025 // Donnerstag, 03.04.2025
  - Dienstag, 08.04.2025 // Donnerstag, 10.04.2025
- Keine Extremwetterlagen an den Stichtagen, die einen negativen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben könnten
- Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Mindeststichprobengröße von 1 % für 95 %-ige statistische Sicherheit

Haushaltsfragebogen

Angaben zum Haushalt

- Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen
- Fahrzeugausstattung des Haushalts
- Entfernungen zu Haltestellen des ÖV

Personenfragebogen

Angaben zu den Personen

- Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit
- Angaben zur Teilnahme am Verkehr (Führerscheinbesitz, Zeitkartenbesitz, Verfügbarkeit, Fahrradstellplätze/ Aufladem̈oglichkeit etc.)
- Homeoffice
- Gründe für Nicht-Mobilität

Wegeprotokoll

Dokumentation der Mobilität

- Startort, Zielort, Wegebeginn, Wegeankunft (Start- und Endzeit)
- Genutzte Verkehrsmittel
- Wegezweck

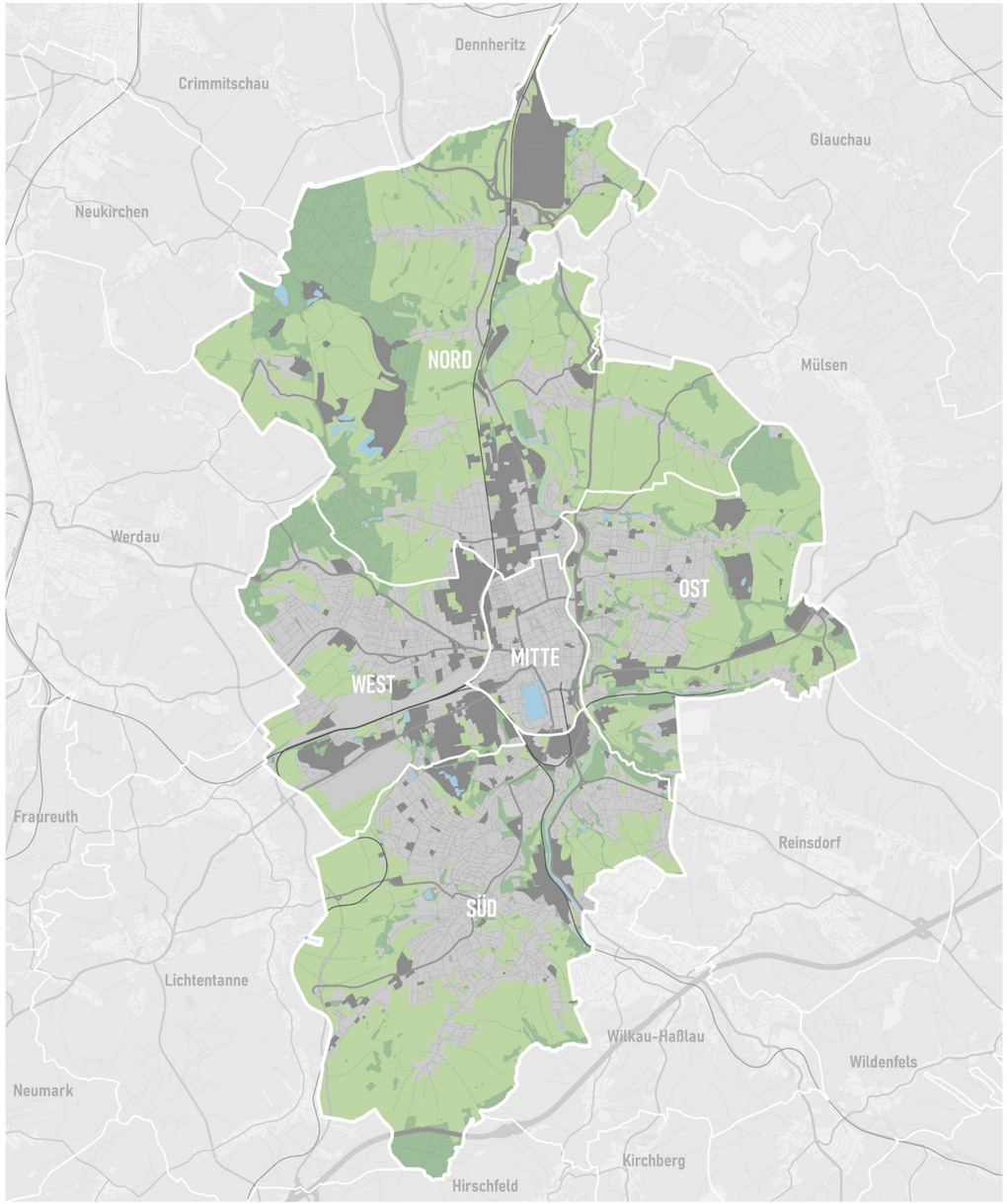
Zusatzfragebogen

Wünsche und Meinungen zu Verkehrsmitteln

- Bewertung des Angebots im Bereich Fuß- und Radverkehr, MIV und Bus
- Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten, sonstiger Optimierungsbedarf
- Abfrage zur Zustimmung oder Ablehnung bzgl. verschiedener Aussagen zu Mobilitätsthemen in Zwickau
- Bewertung der Relevanz von verschiedenen Themen für die zukünftige Mobilität in Zwickau

Erhebungsgebiet

- Postalisch versandte Fragebögen: ca. 5.000
- Rücklaufquote: 16 %
- Stichprobengröße:
  - 790 Haushalte
  - 1.580 Personen
  - 4.165 Wege
- Stichprobengröße reicht auf Ebene der Stadtbezirke aus, um statistisch sichere Ergebnisse zu ermitteln
- Teilnahmearten:
  - 621 schriftlich (79 %)
  - 161 online (20 %)
  - 8 telefonisch (1 %)
- Untersuchungsebene: Gesamte Stadt sowie fünf Stadtbezirke



Dateneingabe und Auswertung

- Dateneingabe bzw. Einlesen und Codierung der Befragungsdaten
  - Eingabe der schriftlich ausgefüllten Fragebögen, Durchführen der Telefoninterviews, Zusammenstellung der Online-Eingaben
  - Nach Erhebungsphase: Vervollständigung der Datensätze und Aufbau der Datenbank
- Für die Auswertung der Befragungen (schriftlich und online) wurde eine Datenbank auf Excel-Basis entwickelt, mit folgenden Zielen:
  - Plausibilitätsprüfung
  - Gewichtung
  - Auswertungen zu den Haushaltsdaten, Personen- und Wegedaten
  - Export der Ergebnisse
- Auswertung mittels SPSS:
  - Berechnung mit Gewichtungsfaktoren und Hochrechnung
  - Vielfältige Ergebnisse: Demografische Daten, Verkehrsverhalten, räumliche Verflechtungen getrennt nach Fahrtzwecken und Verkehrsmitteln, Auswertung der Ergebnisse getrennt nach Alterskohorten etc.
- Auswertung auf Ebene der gesamten Stadt sowie auf Ebene der Stadtbezirke

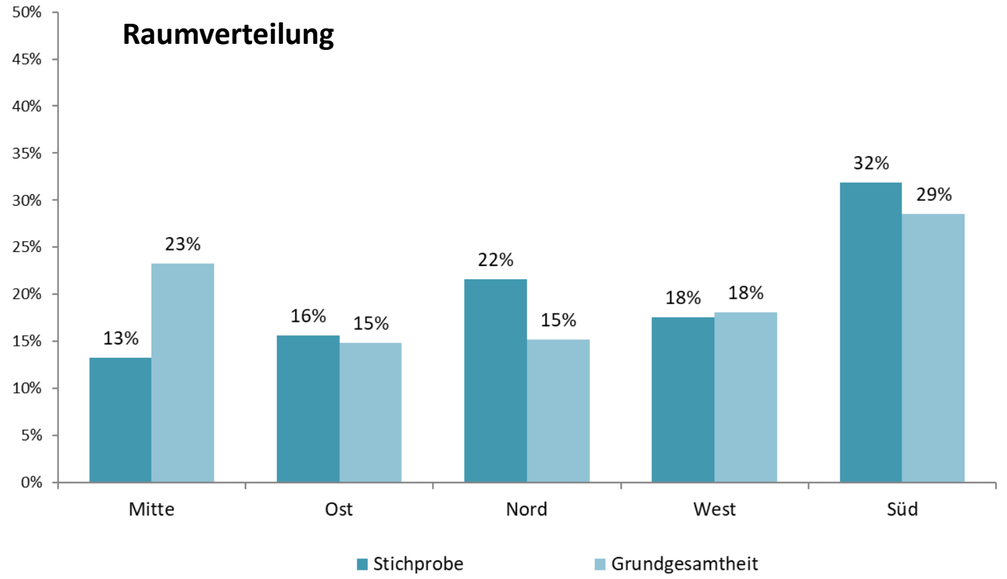
Rücklauf auf Ebene der Stadtbezirke

- Rücklaufquote: 16 %
- Höchster Rücklauf im Stadtbezirk Nord
- Vergleichsweise niedrigste Rücklaufquote im Stadtbezirk Mitte

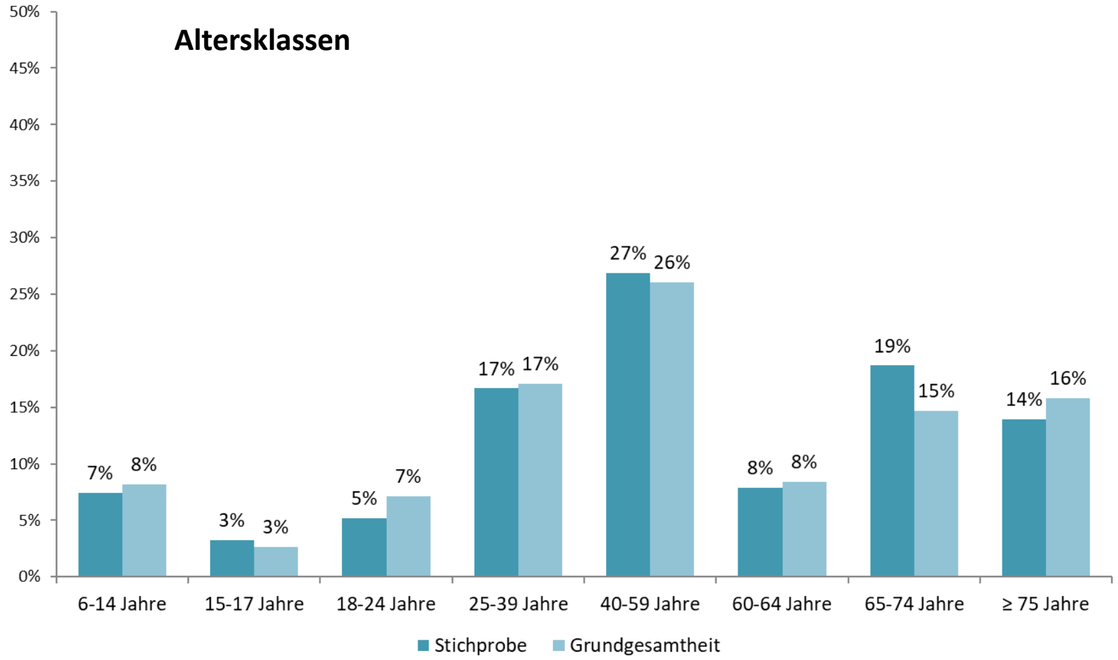
Stadtbezirk	Rücklauf kalkuliert HH	Rücklauf tatsächlich HH	Rücklauf kalkuliert Personen	Rücklauf tatsächlich Personen	Rücklauf-quote
Mitte	105	105	210	203	10%
Ost	80	123	160	232	15%
Nord	75	171	150	365	23%
West	90	139	180	261	15%
Süd	150	252	300	519	17%
Zwickau	**500**	**790**	**1.000**	**1.580**	**16%**

Abgleich Stichprobe - Grundgesamtheit

- Die Raumverteilung der Stichprobe entspricht in einzelnen Stadtbezirken annähernd der Grundgesamtheit in Zwickau. Es zeigen sich aber überrepräsentierte Bezirke (z. B. Nord und Süd) bzw. unterrepräsentierte Stadtbezirke (z. B. Mitte). Mittels eines Gewichtungsfaktors werden die Ergebnisse an die Grundgesamtheit angeglichen.

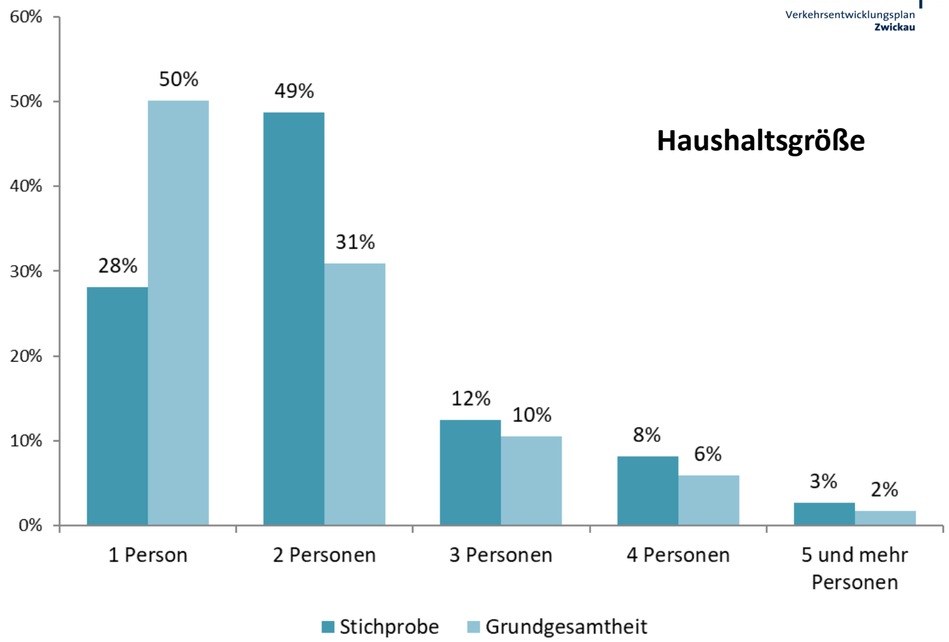


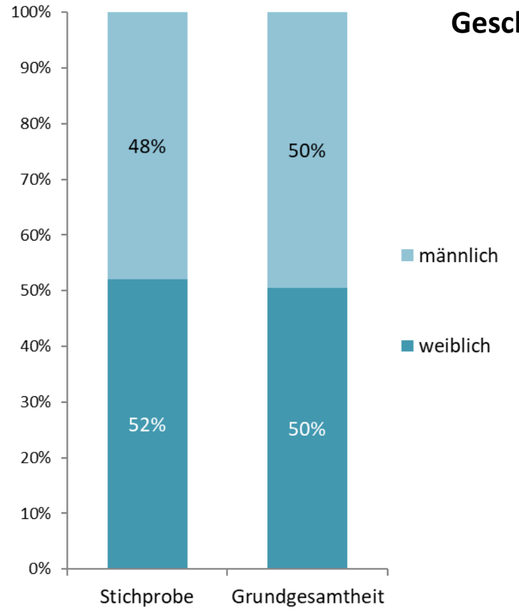
- Die Altersstruktur der Stichprobe entspricht annähernd der Grundgesamtheit in Zwickau. Über- (bspw. 65 bis 74 Jahre) und unterrepräsentierte Altersklassen (bspw. 18 bis 24 Jahre) werden mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit angeglichen (auf Ebene der Stadtbezirke)
- Für die spätere Auswertung wurden Personen ab 6 Jahren berücksichtigt (gemäß MiD etc.)
- Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit in Bezug auf die Altersverteilung spiegeln die unterschiedliche Bereitschaft der Personen wider, an der Befragung teilzunehmen



Abgleich Stichprobe - Grundgesamtheit

- An der Befragung haben vermehrt 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Vor allem Ein-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe unterrepräsentiert.
- In der Stichprobe ist eine weitgehend homogene Verteilung in Bezug auf das Geschlecht zu verzeichnen, insgesamt haben mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen.
- Abweichungen der Stichprobe von der Grundgesamtheit in Bezug auf die Haushaltsgröße und Geschlecht spiegeln die unterschiedliche Bereitschaft der Personen wider, an der Befragung teilzunehmen





VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Angaben zur Fahrzeugausstattung

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: Pkws

- Hoher Motorisierungsgrad (11 % der Haushalte haben keinen privaten Pkw)
- ca. 33 % der Haushalte besitzen mehr als einen privaten Pkw
- Die durchschnittliche Besitzquote liegt bei 1,27 Pkw je Haushalt (höchste durchschnittliche Besitzquote im Stadtbezirk Nord)
- Niedrigster durchschnittlicher Pkw-Besitz im Stadtbezirk Mitte

Stadtbezirk	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt
Mitte	17%	49%	31%	3%	1,21
Ost	6%	66%	25%	3%	1,27
Nord	7%	56%	33%	4%	1,34
West	6%	65%	25%	4%	1,26
Süd	12%	51%	30%	7%	1,33
Zwickau	**11%**	**56%**	**29%**	**4%**	**1,27**

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: E-Fahrzeuge

- Ausstattung mit E-Fahrzeugen ist im Vergleich zur Ausstattung mit Verbrennern (noch) deutlich niedriger
- ca. 7 % der Haushalte in Zwickau besitzen bereits ein oder mehrere E-Fahrzeug(e)

Stadtbezirk	kein E-Fahrzeug	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	3 oder mehr E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt
Mitte	98%	1%	0%	0%	0,02
Ost	89%	11%	1%	0%	0,12
Nord	88%	12%	0%	0%	0,12
West	83%	17%	0%	0%	0,17
Süd	92%	6%	2%	0%	0,10
Zwickau	**93%**	**6%**	**1%**	**0%**	**0,08**

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: Fahrräder (Gesamt)

- Insgesamt verfügen in Zwickau 82 % der Haushalte über ein Fahrrad (hier: konventionelle Räder und E-Bikes/ Pedelecs zusammengefasst)
- ca. 54 % der Haushalte besitzen zwei oder mehr Fahrräder
- Die durchschnittliche Besitzquote liegt bei ca. 1,76 Fahrrädern je Haushalt

Stadtbezirk	kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 oder mehr Fahrräder	Fahrrad je Haushalt
Mitte	18%	25%	32%	25%	1,76
Ost	13%	36%	31%	19%	1,62
Nord	14%	19%	37%	31%	2,28
West	15%	39%	21%	26%	1,76
Süd	28%	23%	29%	21%	1,57
Zwickau	**18%**	**28%**	**30%**	**24%**	**1,76**

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeiten: E-Bikes/Pedelecs

- 34 % der Haushalte in Zwickau besitzen ein E-Bike/ Pedelec
- Höhere E-Bike-/Pedelec-Besitzquoten in den Stadtbezirken West und Ost erkennbar
- Einige Haushalt besitzen auch mehr als ein E-Bike/Pedelec

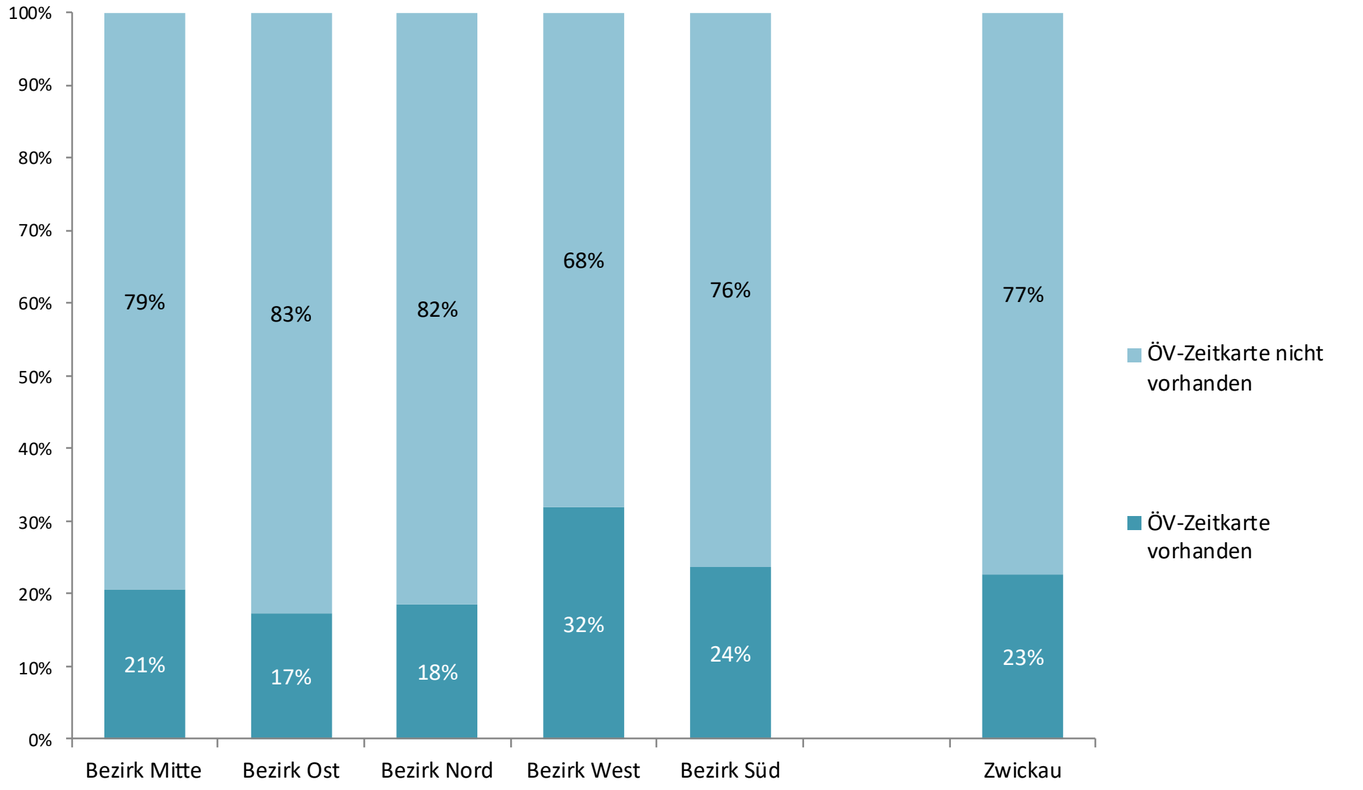
Stadtbezirk	kein E-Bike/ Pedelec	1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bike/ Pedelecs	3 oder mehr E-Bike/ Pedelecs	E-Bike/ Pedelec je Haushalt
Mitte	78%	16%	6%	0%	0,28
Ost	53%	29%	18%	1%	0,67
Nord	65%	18%	16%	0%	0,52
West	46%	22%	32%	0%	0,85
Süd	62%	19%	19%	0%	0,58
Zwickau	**66%**	**19%**	**15%**	**0%**	**0,49**

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Angaben zur Verkehrsteilnahme

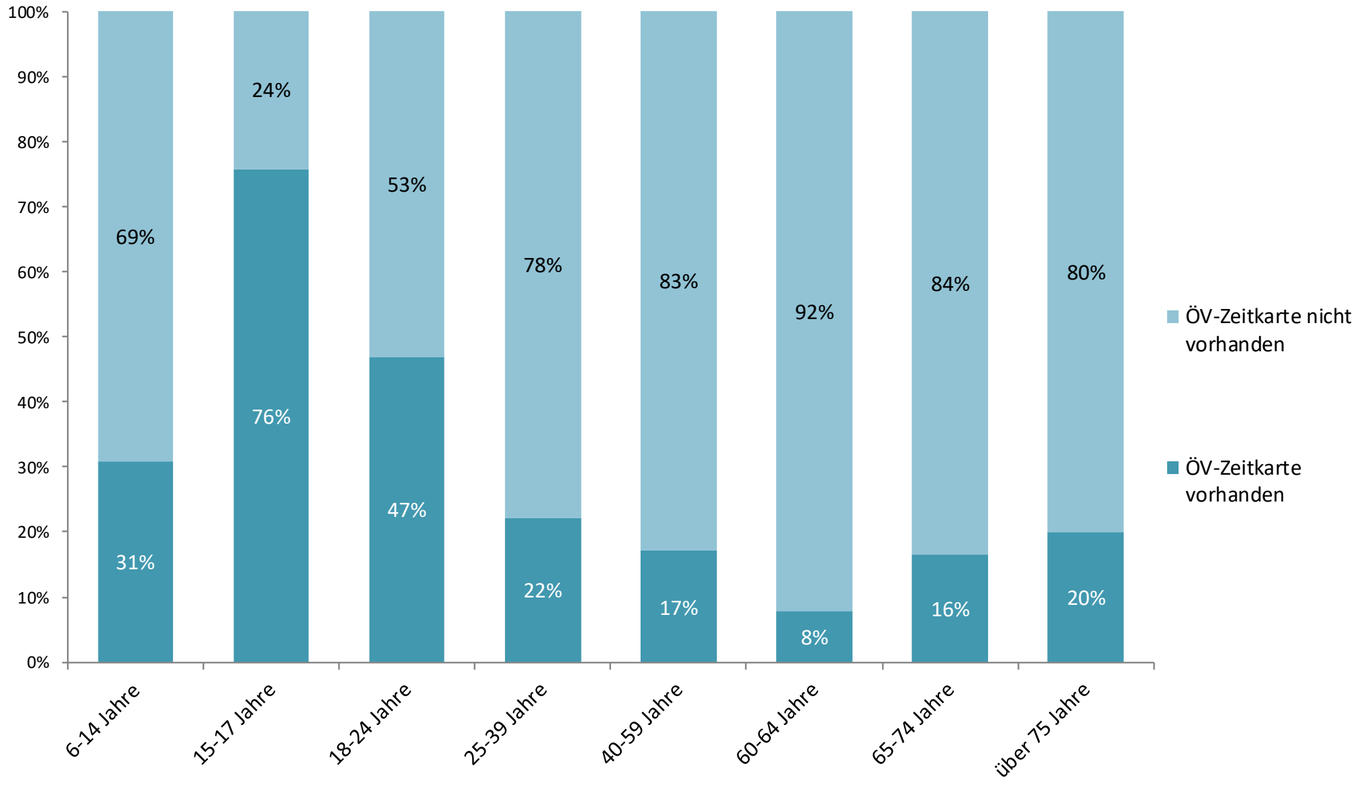
ÖV-Zeitkartenbesitz nach Wohnort und Alter

- 23 % der Personen sind im Besitz einer ÖV-Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte; Deutschlandticket etc.)
- Im Vergleich der Stadtbezirke liegen die Anteile der ÖV-Zeitkartenbesitzer in den Stadtbezirken Nord und Ost niedrig
- Im Stadtbezirk West sind die Anteile der ÖV-Zeitkartenbesitzer vergleichsweise am höchsten



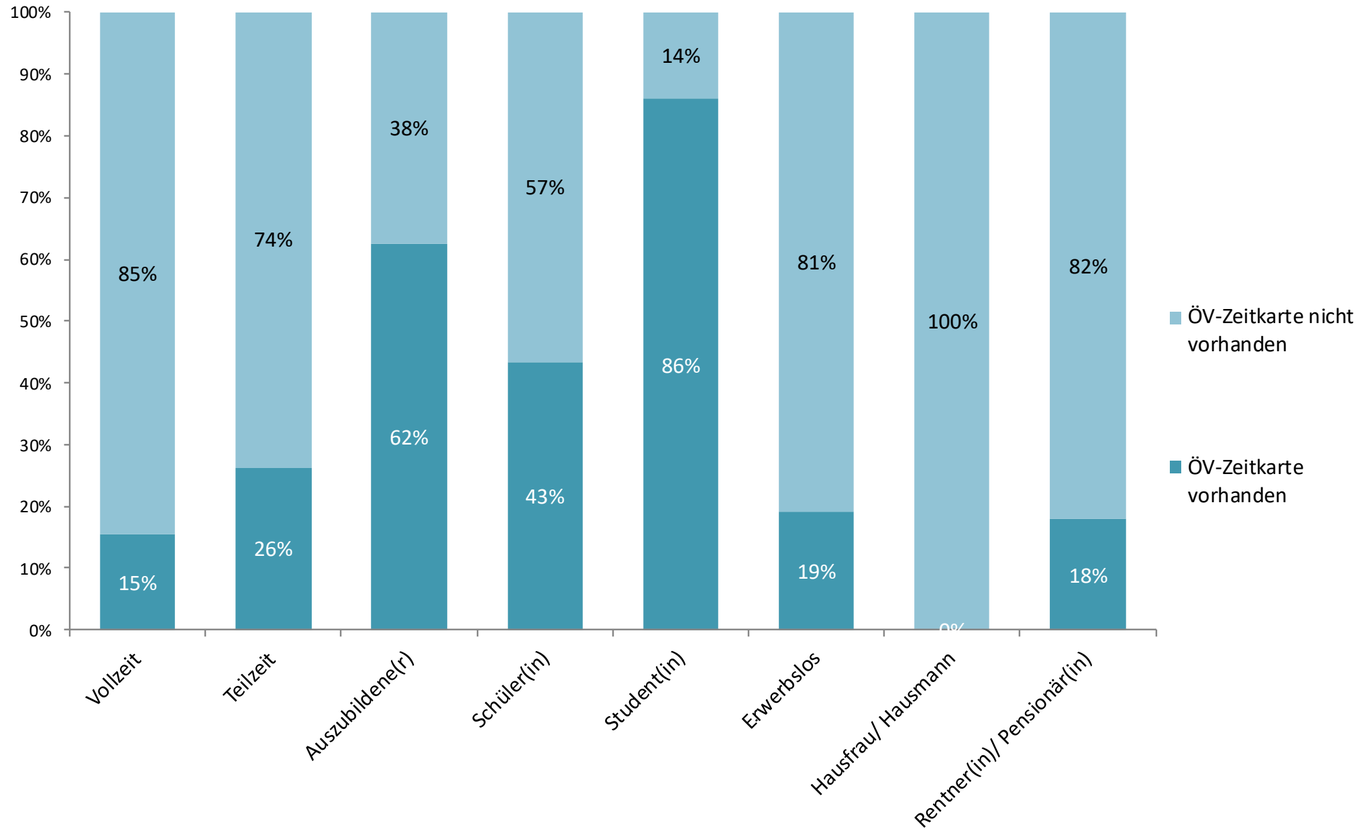
ÖV-Zeitkartenbesitz nach Wohnort und Alter

- Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen tendenziell ab
- Während in den Altersklassen zwischen 18 bis 24 Jahre nahezu 50 % der Personen über eine ÖV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer mit bei den Personen ab einem Alter > 40 Jahre deutlich geringer
- Ab der Altersklasse > 75 Jahre steigt der ÖV-Zeitkartenbesitz leicht an



ÖV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit

- Der höchste Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitz bzw. -verfügbarkeit liegt bei den Gruppen der Studierenden, Auszubildenden sowie den Schülerinnen und Schülern
  → dies unterstreicht den hohen Stellenwert des Ausbildungs- und Schülerverkehrs für den gesamten ÖV
- Vollzeitbeschäftigte sind zu einem Anteil von 15 % im Besitz einer ÖV-Zeitkarte, Teilzeitbeschäftigte zu einem Anteil von 26 %



ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

- Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖV angewiesen ist, bzw. zeigt die Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl.
- Die Mobilität der Personen, die weder über einen Führerschein noch über eine ÖV-Zeitkarte verfügen, gilt als eingeschränkt.

- Allgemeine Trends:
  Frauen und ältere Personen sind häufiger mobil eingeschränkt, eine erhöhte Abhängigkeit vom Auto und dem Führerschein ist tendenziell im Stadtbezirk Ost erkennbar.
- 84 % der Personen besitzen einen Führerschein, aber keine ÖV-Zeitkarte.
- Wahlfrei in der Verkehrsmittelwahl sind diejenigen Personen, die über Führerschein und Zeitkarte verfügen. Diese Wahlfreiheit trifft auf 5 % der Personen zu.

Ausprägungsmerkmal	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Wohnort (Personen ab 18 Jahren)				
Mitte	5%	0%	88%	7%
Ost	13%	4%	81%	2%
Nord	9%	1%	89%	1%
West	10%	8%	75%	7%
Süd	8%	2%	85%	5%
Alter				
Alter 18-24 Jahre	26%	9%	51%	14%
Alter 25-39 Jahre	6%	3%	86%	4%
Alter 40-59 Jahre	2%	1%	91%	6%
Alter 60-64 Jahre	6%	0%	94%	0%
Alter 65-74 Jahre	13%	1%	84%	2%
Alter ab 75 Jahre	16%	7%	71%	6%
Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)				
Geschlecht weiblich	13%	4%	77%	5%
Geschlecht männlich	3%	1%	91%	5%
Zwickau	**9%**	**3%**	**84%**	**5%**

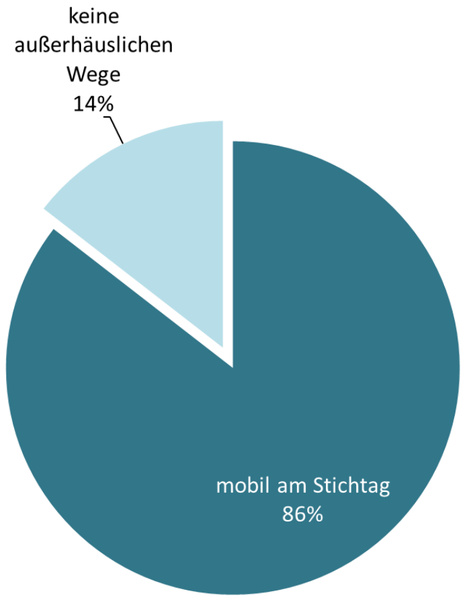
VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Mobilität, Modal Split & Verflechtungen

Mobilität

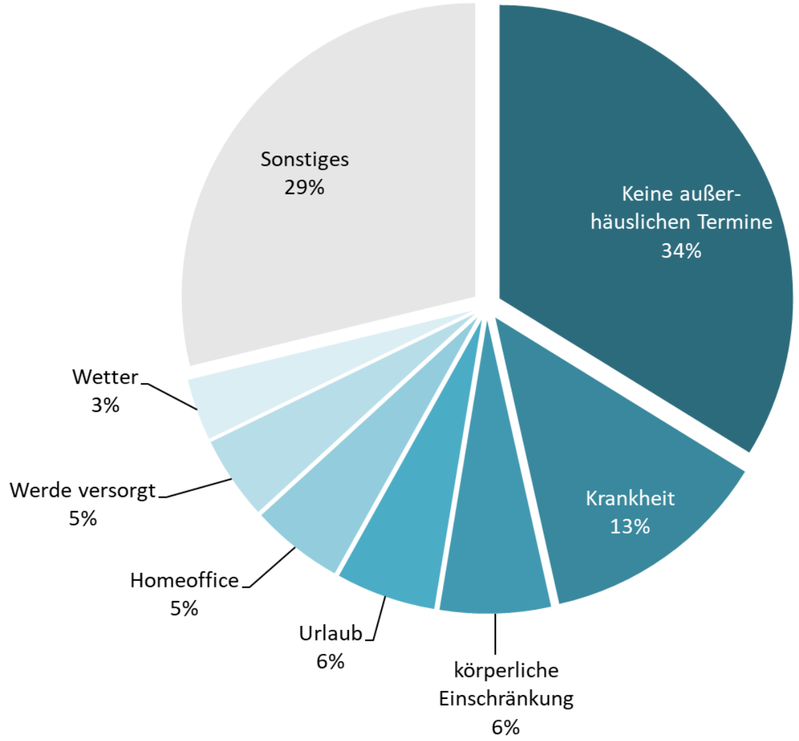
Mobilität

- Insgesamt waren rund 86 % der Personen an dem angegebenen Stichtag mobil, also außerhalb des eigenen Grundstücks unterwegs



Gründe für „Nicht-Mobilität“

- Bei den Personen, die nicht mobil waren, werden eine Reihe verschiedener Gründe angegeben, am häufigsten, dass es keine außerhäuslichen Termine gab (34 %), gefolgt von Krankheit (13 %) sowie dauerhaften körperlichen Einschränkungen (6 %)
- Zahlreiche Personen, die am gewählten Stichtag nicht mobil waren, haben nicht näher spezifiziert, warum sie nicht mobil waren (Sonstiges: 29 %)



Mobilität

Mobilität nach Wohnort

- Bewohnerinnen und Bewohner in den Stadtbezirken Mitte und Nord sind tendenziell am mobilsten
- Stadtweit haben ca. 4 % der Befragten mehr als 8 Wege pro Tag durchgeführt
- Ø Anzahl der Wege pro Person: 2,9
- Ø Anzahl der Wege pro mobiler Person: 3,4

Stadtbezirk	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Mitte	9%	1%	49%	29%	8%	5%	3,2	3,5
Ost	24%	1%	46%	24%	4%	1%	2,4	3,2
Nord	10%	0%	47%	30%	9%	4%	3,2	3,6
West	16%	0%	46%	24%	9%	4%	2,9	3,5
Süd	16%	1%	51%	23%	6%	3%	2,8	3,3
Zwickau	**14%**	**1%**	**48%**	**26%**	**7%**	**4%**	**2,9**	**3,4**

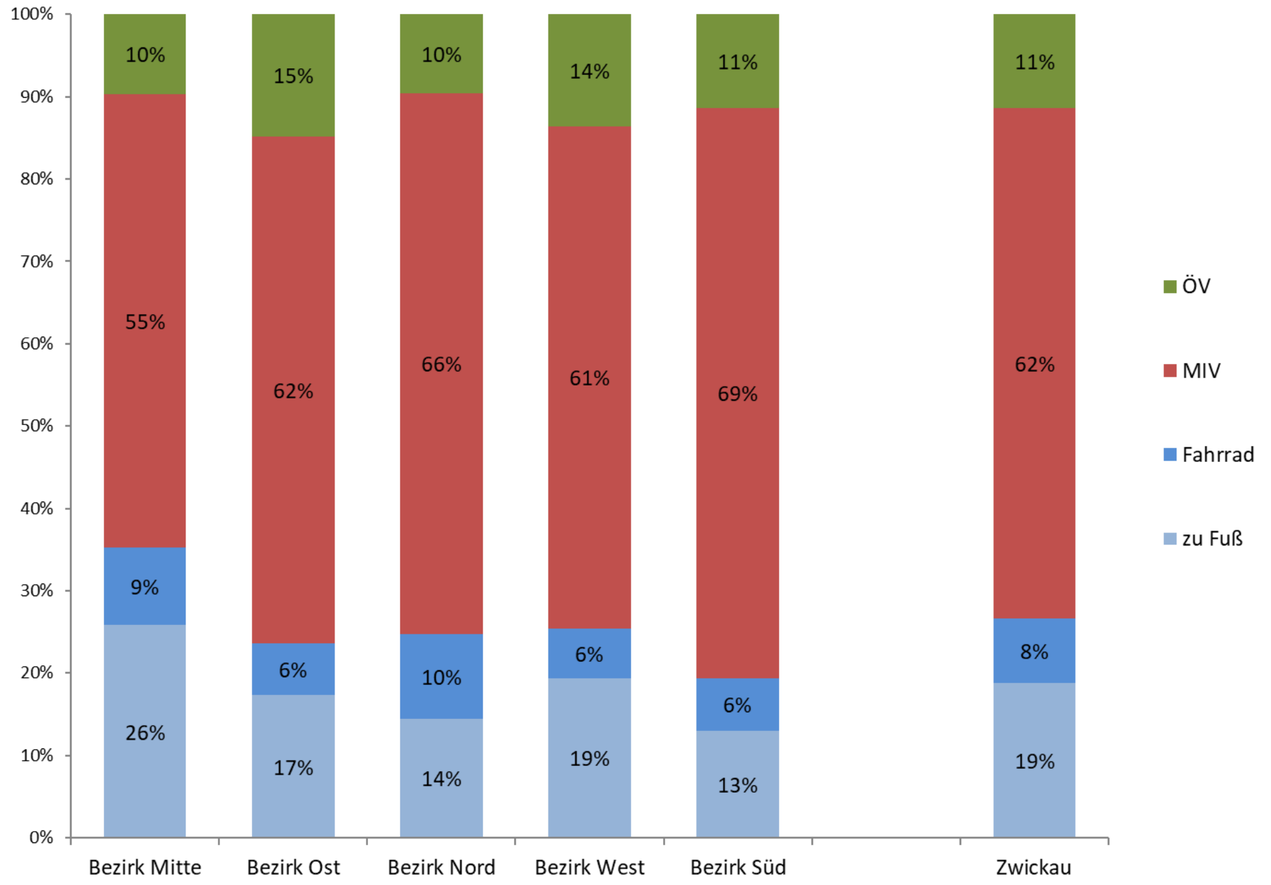
Modal Split

Modal Split*

- Verkehrsmittelverteilung aller außerhäuslichen Wege (Gesamtverkehr)
- Auswertung nach Wohnort der Personen
- Betrachtung des maßgeblichen Verkehrsmittels

Stadtbezirke in Zwickau

- Etwa 62 % der Wege werden in Zwickau mit dem MIV** durchgeführt
- Verhältnis MIV zu Umweltverbund***:
  62 % zu 38 %
- Insgesamt werden mehr als 27 % der Wege in Zwickau entweder zu Fuß (19 %) oder mit dem Fahrrad (8 %) zurückgelegt
- Umweltverbundanteil im Stadtbezirk Mitte am höchsten
- Höchste MIV-Anteile bei den Bewohnerinnen und Bewohnern im Stadtbezirk Süd
- ÖV-Anteil liegt v. a. in den Stadtbezirken Ost und West über dem städtischen Durchschnitt



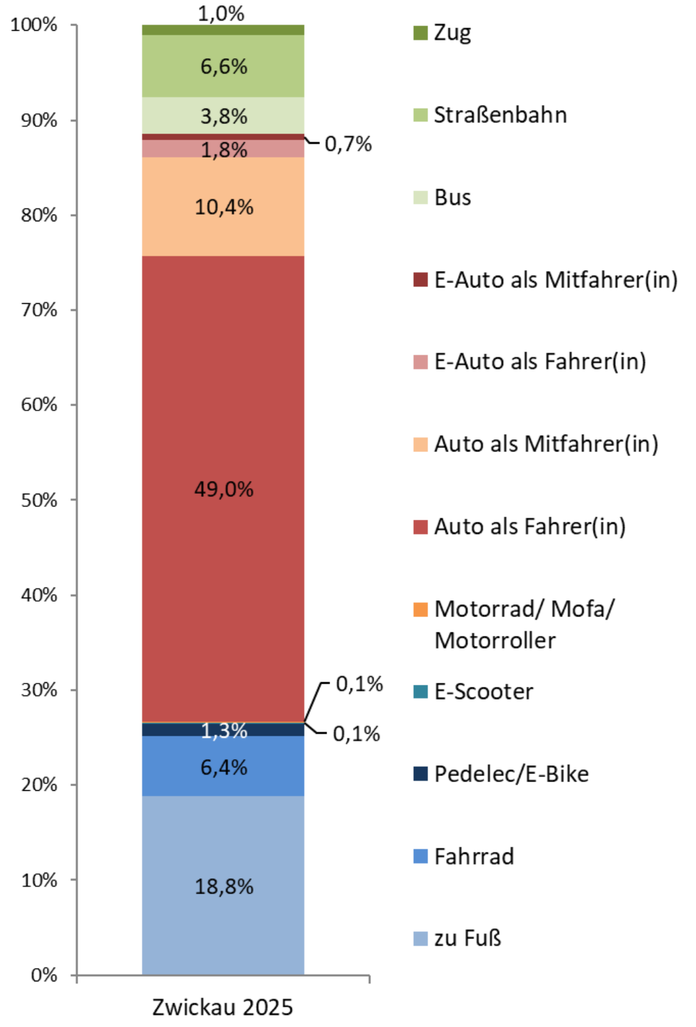
* Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split)
** MIV=Motorisierter Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrer)
*** Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr & ÖV) zusammengefasst

Modal Split

Verkehrsmittel (Feindarstellung)

- Pedelecs/E-Bikes nehmen etwa 1,3 % der Mobilität ein (etwa 3.500 Wege/Tag)
- ÖV-Anteil insgesamt bei ca. 11,4 %:
  - Etwa 6,6 % entfallen auf den Straßenbahnverkehr
  - Etwa 3,8 % entfallen auf den Busverkehr
- Mit dem MIV legen die Bürgerinnen und Bürger täglich etwa 164.600 Wege zurück (Selbstfahrer und Mitfahrer sowie Motorradfahrer zusammengenommen)

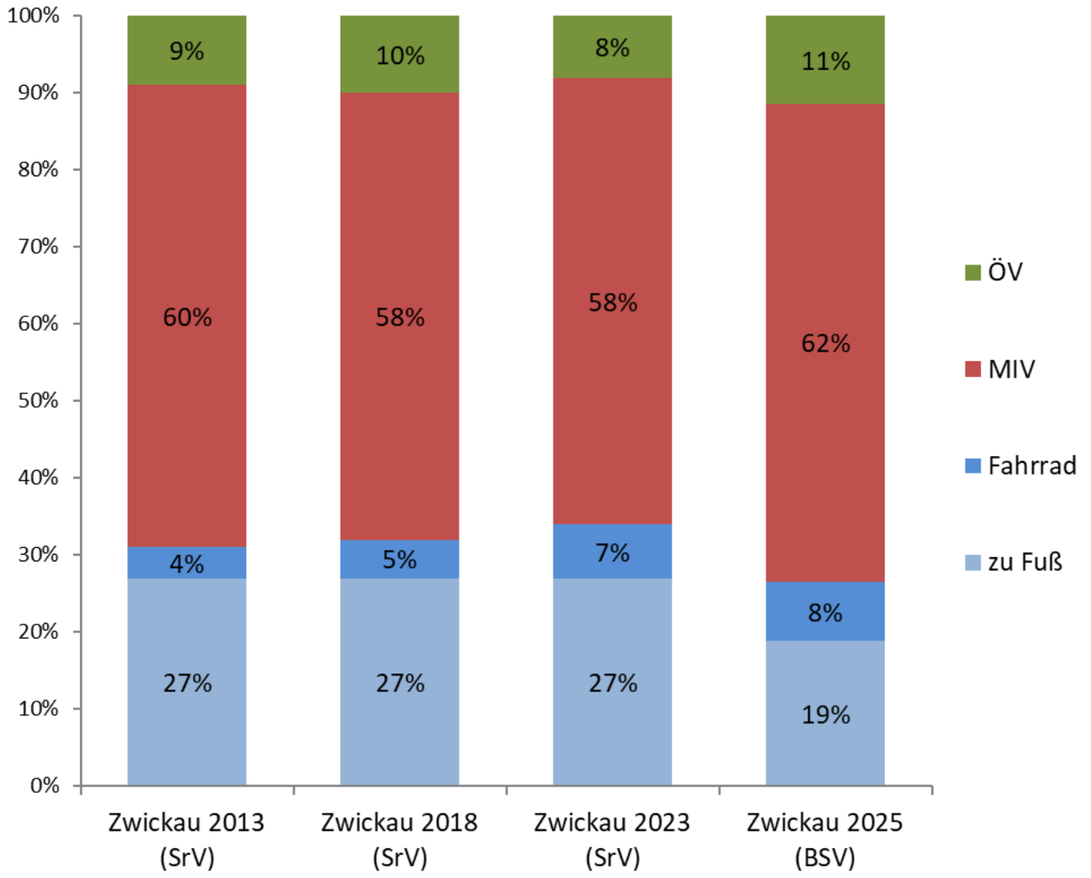
Verkehrsmittel	Modal Split	Anzahl Wege (absolut)
Zug	1,0%	2.600
Straßenbahn	6,6%	17.500
Bus	3,8%	10.200
E-Auto als Mitfahrer(in)	0,7%	1.800
E-Auto als Fahrer(in)	1,8%	4.700
Auto als Mitfahrer(in)	10,4%	27.700
Auto als Fahrer(in)	49,0%	130.000
Motorrad/Mofa	0,1%	300
E-Scooter	0,1%	300
Pedelec/E-Bike	1,3%	3.500
Fahrrad	6,4%	16.900
zu Fuß	18,8%	49.900
Zwickau 2025	**100%**	**265.500**



Modal Split

Modal Split-Vergleich in der Zeitreihe

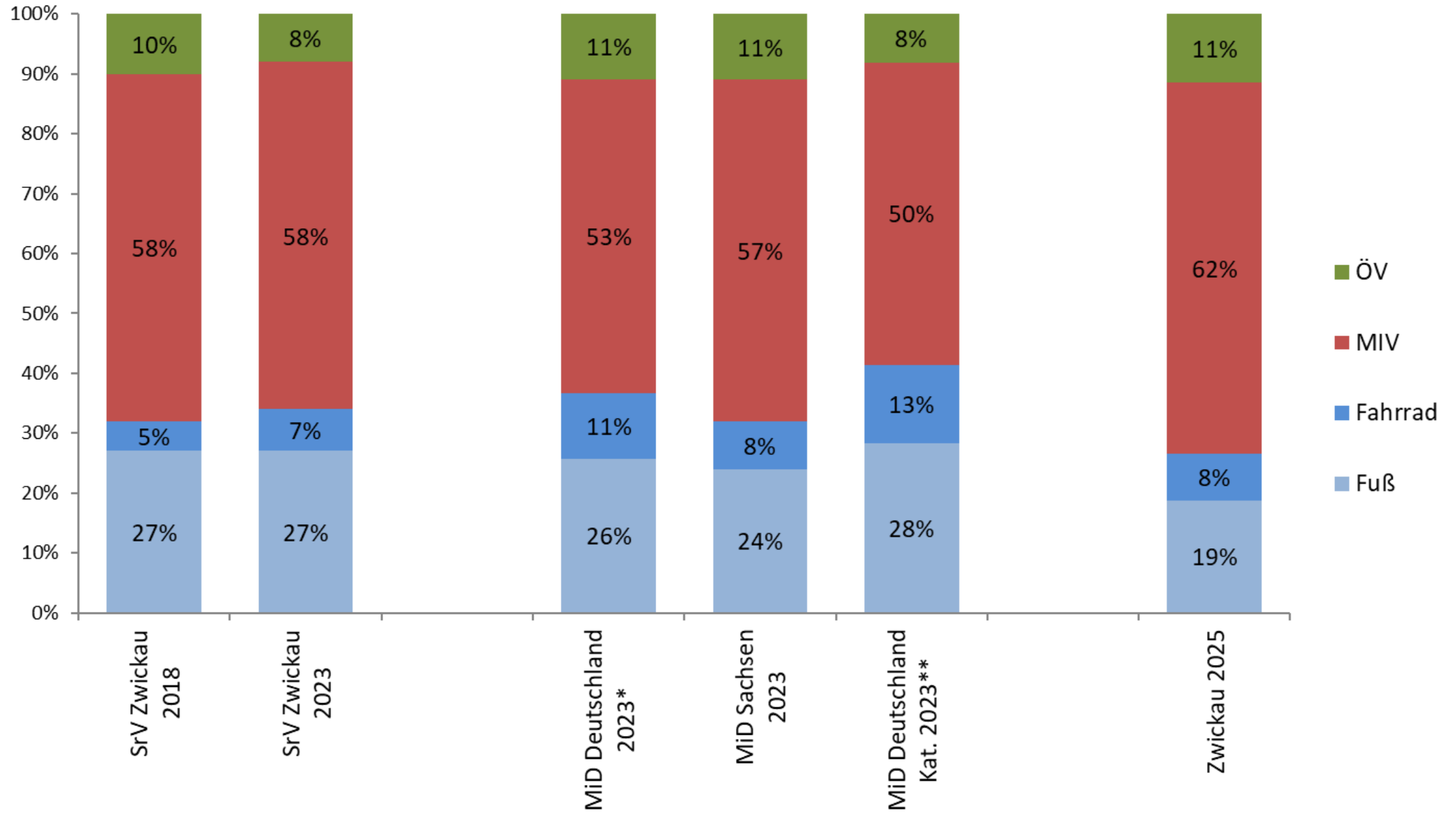
- Im Zeitreihenvergleich zeigen sich Unterschiede:
  2025 höhere Anteile bei MIV, ÖV und Radverkehr erkennbar; dafür geringere Anteile beim Fußverkehr
- Unterschiede zu SrV-Befragungen:
  - Nicht nachvollziehbare Stichprobenermittlung bei der SrV-Befragung (Geschichtete Zufallsauswahl)
    → keine Information zum Wohnort (Stadtteil, Stadtbezirk innerhalb von Zwickau)
  - SrV-Stichprobe fällt geringer aus (-560 Personen, -1.100 Wege)
  - SrV-Stichprobe mit höherer Anzahl an Personen unter 25 Jahren
    → beeinflusst den Modal Split, da vor allem in den jungen Altersklassen häufig zu Fuß gegangen wird
  - SrV-Befragung findet über ein komplettes Jahr statt → vergleichbarer Zeitraum gemäß SrV-Ergebnisse: April-Juni (andere Modal Split-Werte)
  - SrV-Stichprobe mit höherer Anzahl an kurzen Wegen: Unterschiede zeigen sich vor allem bei Wegen unter 1 km (Anteil + 10 %) → diese Wege werden meist zu Fuß zurückgelegt



Modal Split

Übergeordneter Vergleich

- Zeitreihenvergleiche bieten sich lediglich mit den Ergebnissen der SrV an
- Andere Ergebnisse zeigen sich beispielsweise bei der MiD-Studie: Im Vergleich mit den Mittelwerten in Sachsen ist in Zwickau der MIV-Anteil höher, der Fußverkehrsanteil in Zwickau fällt bei der Befragung 2025 niedriger aus, im Radverkehr und ÖV ergeben sich die gleichen Anteile



*MiD = „Mobilität in Deutschland“: bundesweite Studie im Auftrag des BMVI, zuletzt erschienen 2025; Benchmark für kommunale Haushalts- und Mobilitätsbefragungen

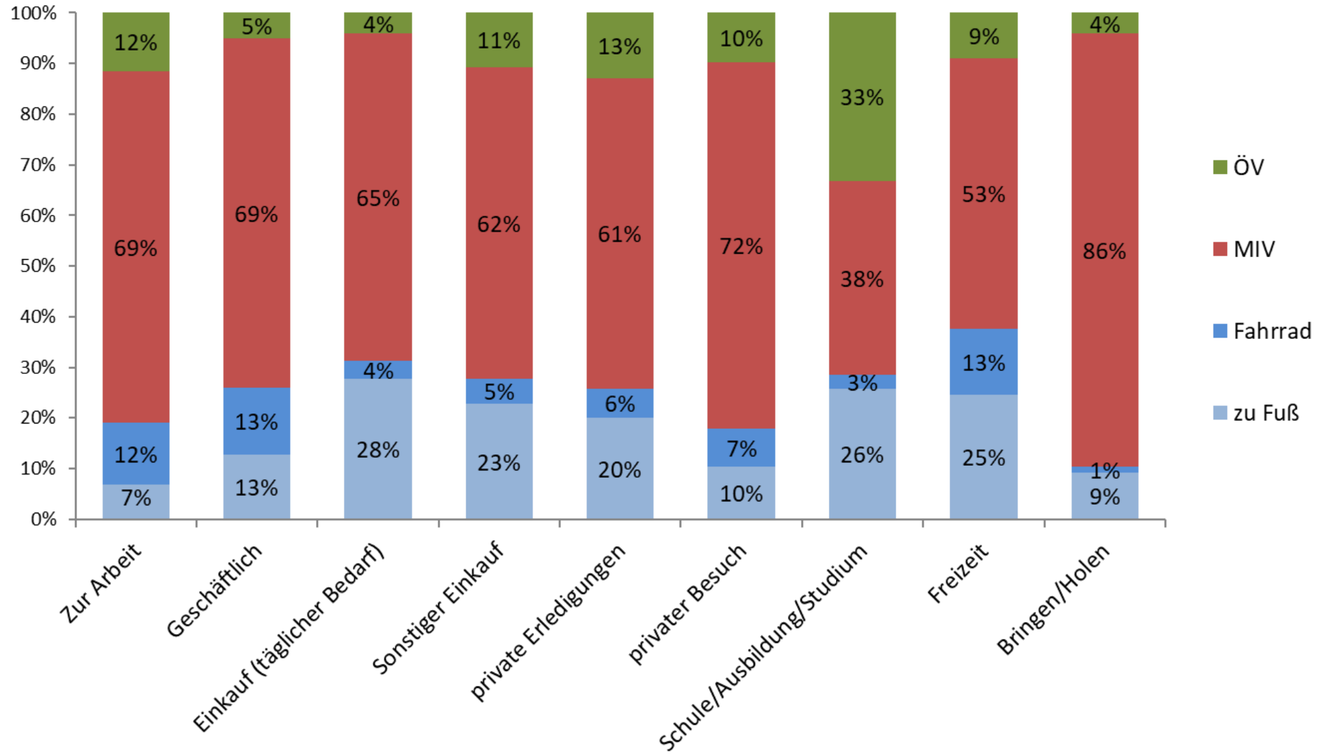
** MiD-Städteregionenkategorie: Einteilung der Städte in Siedlungs- und Raumordnungstypen (Zwickau: „Ländliche Region – Zentrale Stadt“)

Modal Split

Wegezweck

Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen:

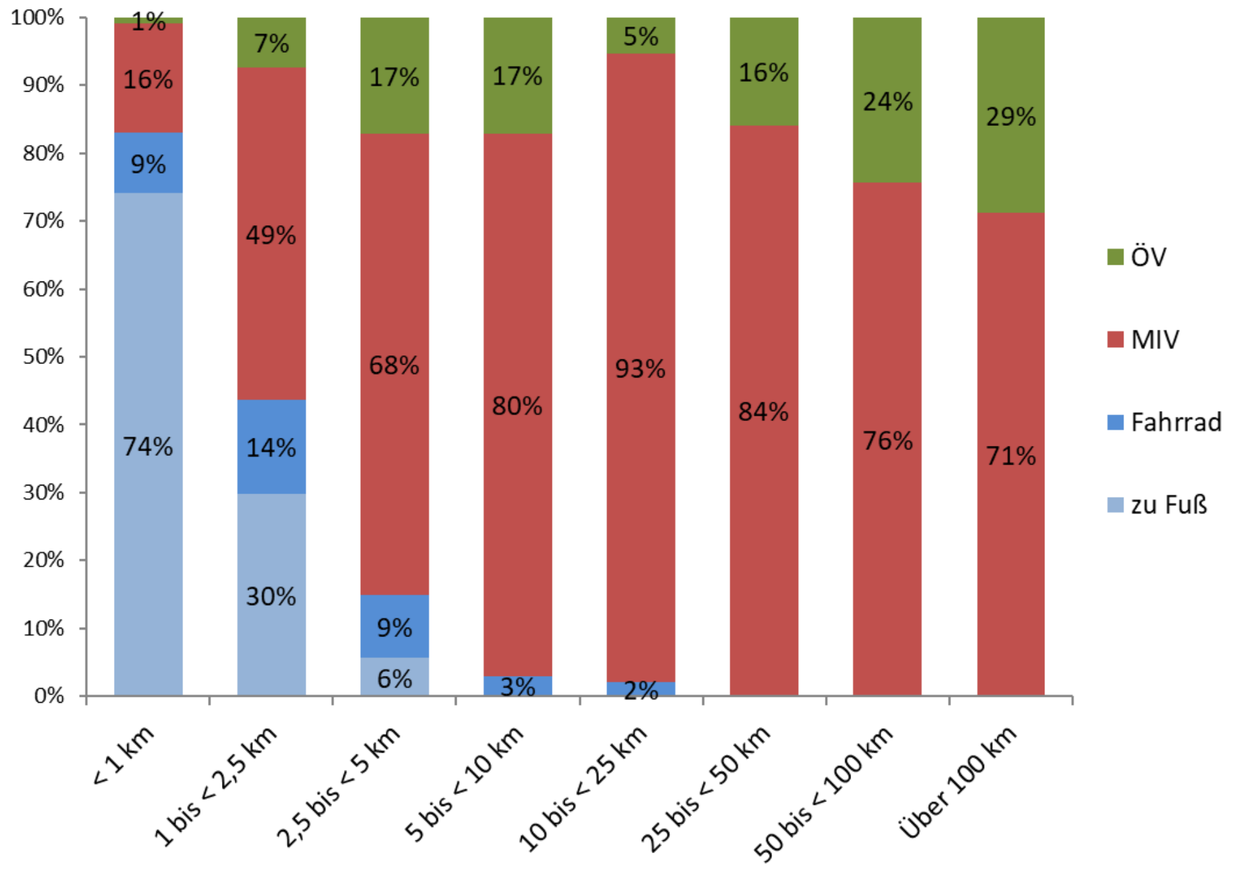
- MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „Geschäftlich“, „privater Besuch“ sowie „Bringen/Holen“ auf
- Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung/Studium“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (26 % zu Fuß, 3 % Fahrrad und 33 % ÖV)
- Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitwege weisen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil auf (hoher Fuß-/Fahrradanteil)
- Der Weg zur Arbeit erfolgt zu 12 % mit dem ÖV



Modal Split

Wegelänge

- Im Nahbereich (Wege < 1 km und 1 bis < 2,5 km) wird ein Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei weiteren Distanzen nehmen die Fuß- und ab 10 km auch die Radverkehrsanteile immer mehr ab
- Bereits im Nahbereich werden einige Wege mit dem MIV zurückgelegt (→ mögliches Verlagerungspotenzial auf umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- Die ÖV-Anteile nehmen mit weiten Distanzen zu, bei längeren Wegelängenklasse zeigt sich der Reisezeitvorteil des Zugverkehrs/Fernverkehrs
- Insgesamt dominieren bei weiten Distanzen aber die Anteile des MIV

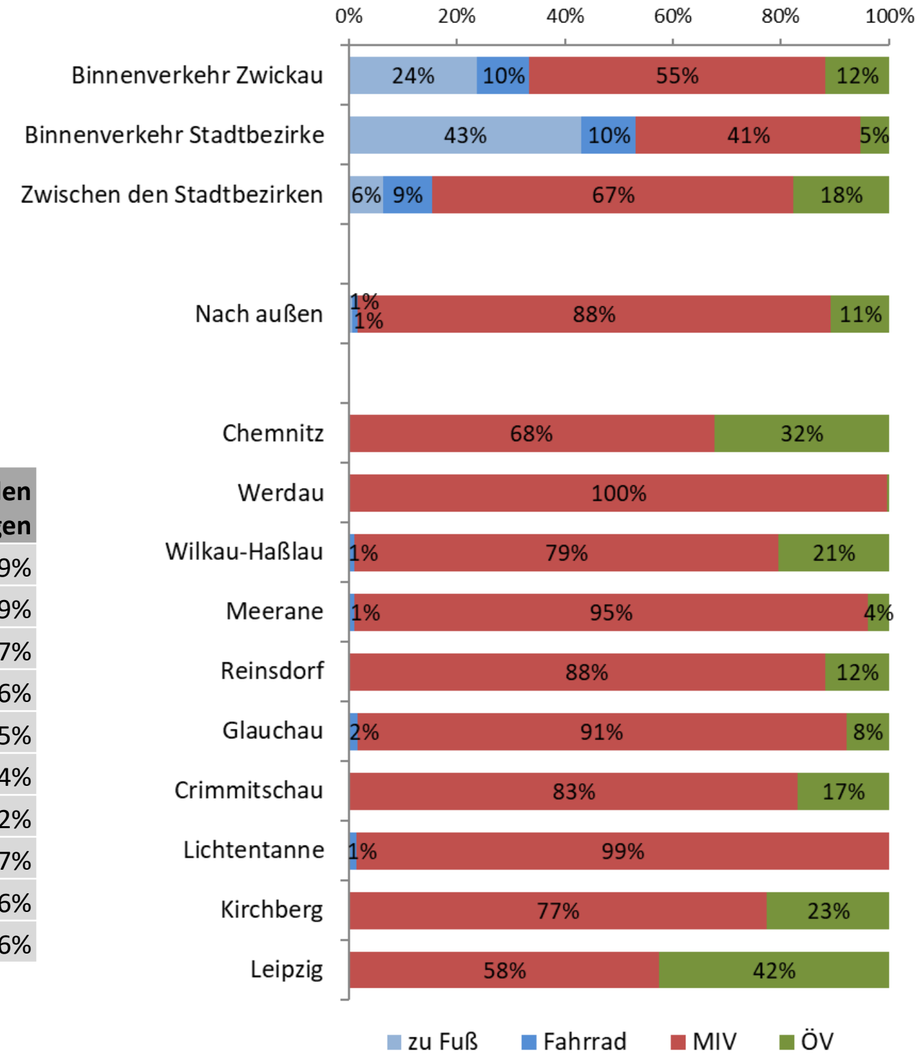


Modal Split

Verflechtungen und Außenziele

- 78 % der Wege der Zwickauer Bevölkerung erfolgen innerhalb der Stadt Zwickau (→ Binnenverkehr)
  → 22 % der Wege haben ein Ziel außerhalb
- Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung in Zwickau unterscheidet sich stark je nach zurückgelegter Wegerelation: Im Binnenverkehr (innerhalb der Stadtbezirke) wird häufig zu Fuß gegangen und das Fahrrad genutzt
- Bei Wegen zwischen den Stadtbezirken wird zum Großteil der MIV (67 %) genutzt, dahinter folgt mit 18 % der ÖV
- Bei Wegen nach außen wird vor allem das eigene Auto genutzt (88 %), dahinter folgt mit 11 % der ÖV
- Häufigste Außenziele: Chemnitz und Werdau
- Häufigste ÖV-Nutzung bei Wegen nach Chemnitz und Leipzig

Nr.	Häufigste Außenziele	Wege/Tag	Anteil an allen Wegen
1	Chemnitz	5.100	1,9%
2	Werdau	5.000	1,9%
3	Wilkau-Haßlau	4.400	1,7%
4	Meerane	4.400	1,6%
5	Reinsdorf	3.900	1,5%
6	Glauchau	3.600	1,4%
7	Crimmitschau	3.100	1,2%
8	Lichtentanne	1.800	0,7%
9	Kirchberg	1.700	0,6%
10	Leipzig	1.500	0,6%



Wegeverflechtungen

Hinweis: Darstellung der Verkehrsverflechtungen

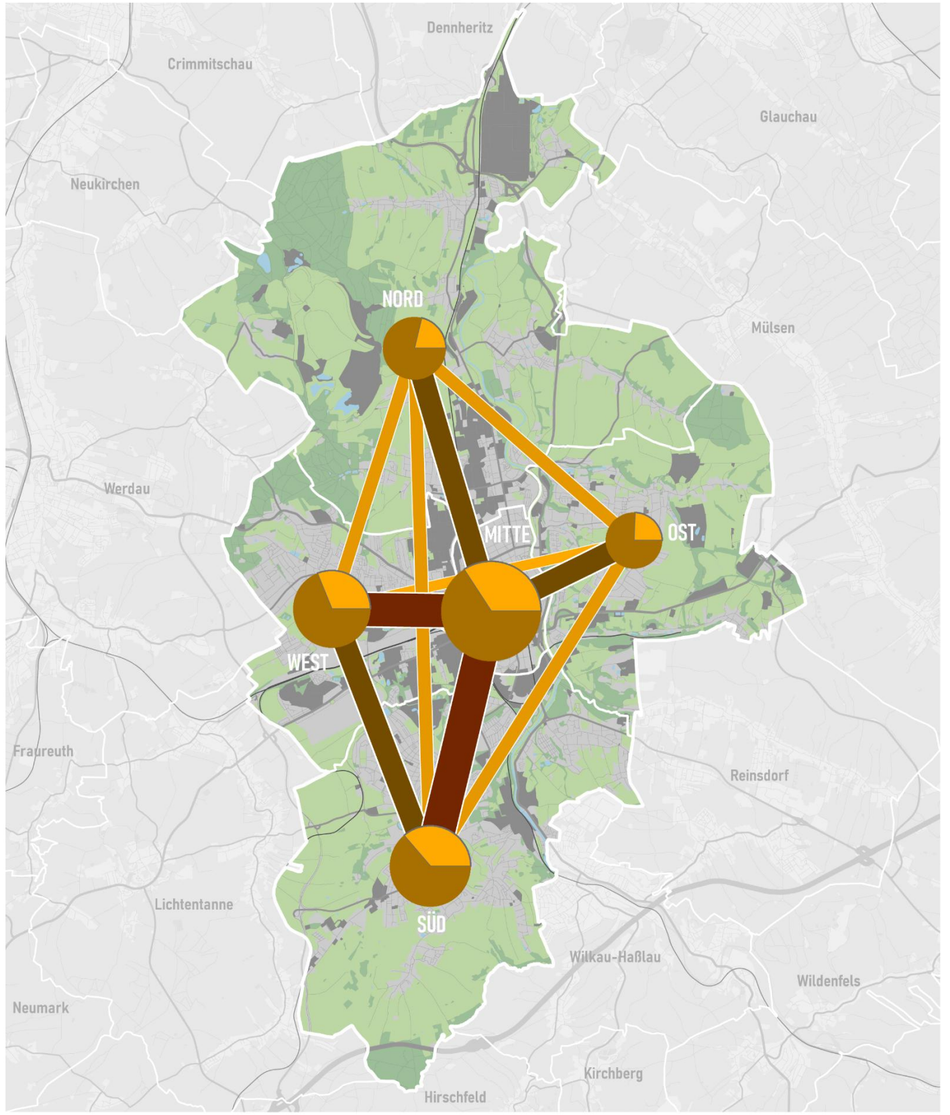
- Darstellungen des Binnenverkehrsanteils der jeweiligen Stadtbezirke, Darstellung des Wegeaufkommens zwischen den Stadtbezirken im Querschnitt
- Kreisgröße und Strichdicke entsprechen der Höhe des Wegeaufkommens

Hinweis: Wegeaufkommen

- Hochrechnung der Verkehrsmittelverteilung auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Stadtbezirke
- Enthalten sind alle Wege der Bewohnerinnen und Bewohner innerhalb der Stadt Zwickau, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die Stadtbezirke hinein

Auswertung: Summe aller Verkehrsmittel

- Zwischen den Stadtbezirken Mitte und West erfolgen knapp 21.400 Wege/Tag
- Weitere starke Wegeverflechtungen sind zwischen den Stadtbezirken Mitte und Süd mit knapp 20.900 Wegen/Tag erkennbar
- Die stärkste Wegebeziehung ohne Bezug zum Stadtbezirk Mitte ist zwischen den Stadtbezirken West und Süd mit etwa 12.800 Wegen/Tag erkennbar
- Erhöhte Binnenverkehrsanteile (→ Wege innerhalb des Stadtbezirks) können im Stadtbezirk Süd mit mehr als 36 % festgestellt werden, darauf folgt der Stadtbezirk Mitte mit etwa 34 %



VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Ergebnisse der Zusatzfragen

Zusatzfragen

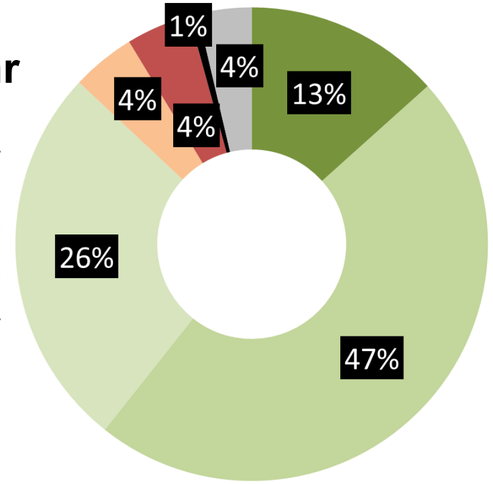
Bewertung der Verkehrsangebote in Zwickau nach Schulnoten

VEP2040 Verkehrsentwicklungsplan Zwickau

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend
- keine Angabe

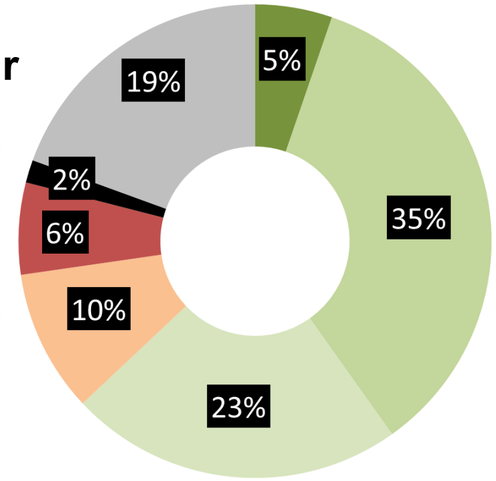
Fußverkehr

Ost: 2,34
Mitte: 2,35
Durchschnittsnote: 2,39
Süd: 2,42
Nord: 2,54



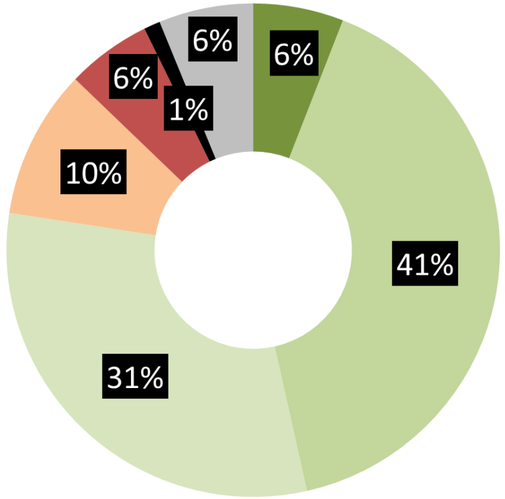
Busverkehr

Ost: 2,63
Süd: 2,71
Durchschnittsnote: 2,77
West: 2,72
Nord: 3,43



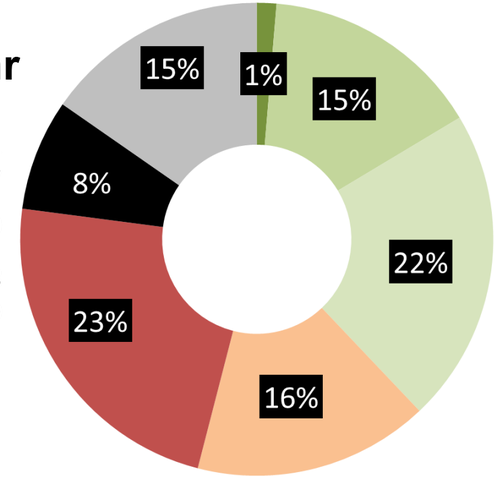
Autoverkehr

Mitte: 2,42
Nord: 2,59
Durchschnittsnote: 2,70
Süd: 2,80
West: 3,14



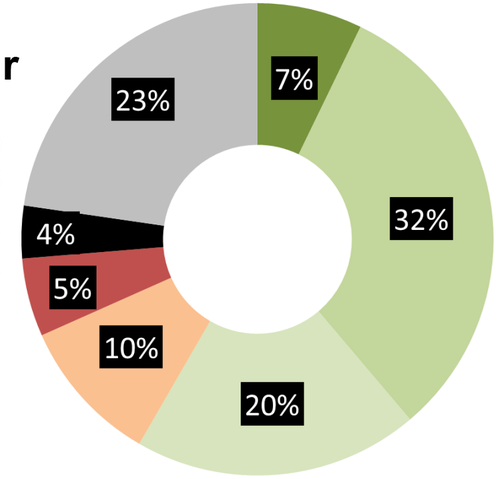
Radverkehr

Ost: 3,41
West: 3,57
Durchschnittsnote: 3,79
Mitte: 3,88
Süd: 4,09



Bahnverkehr

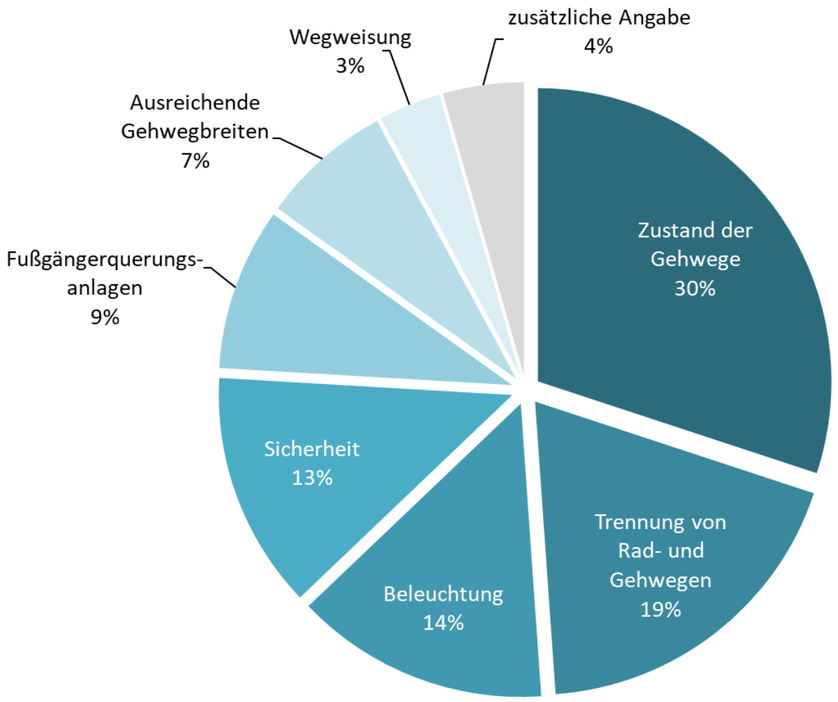
West: 2,50
Ost: 2,56
Durchschnittsnote: 2,81
Mitte: 3,17
Nord: 3,21



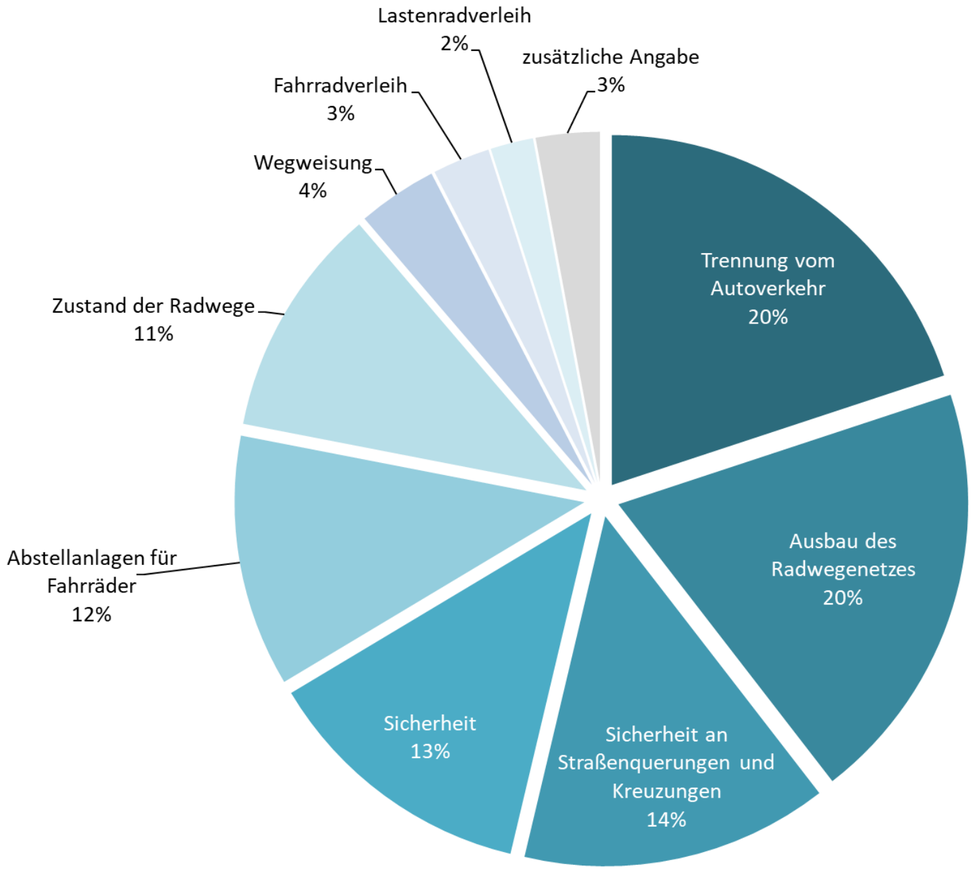
Zusatzfragen

Verbesserungsbedarfe

Fußverkehr *(Mehrfachangaben möglich)*



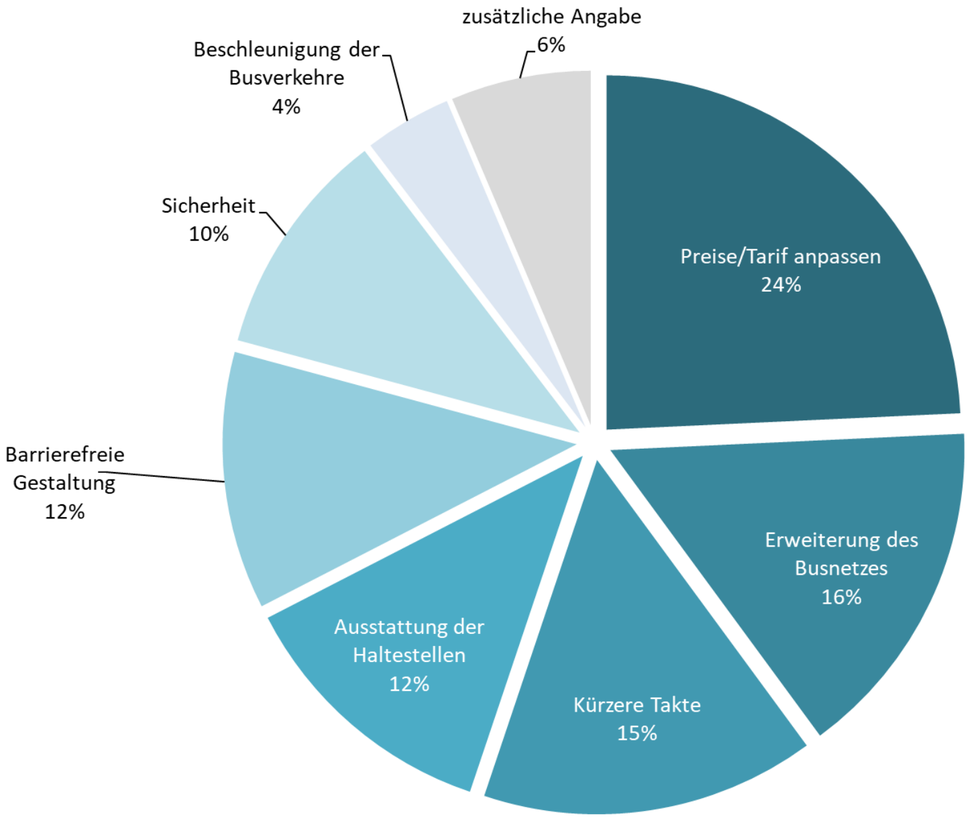
Radverkehr *(Mehrfachangaben möglich)*



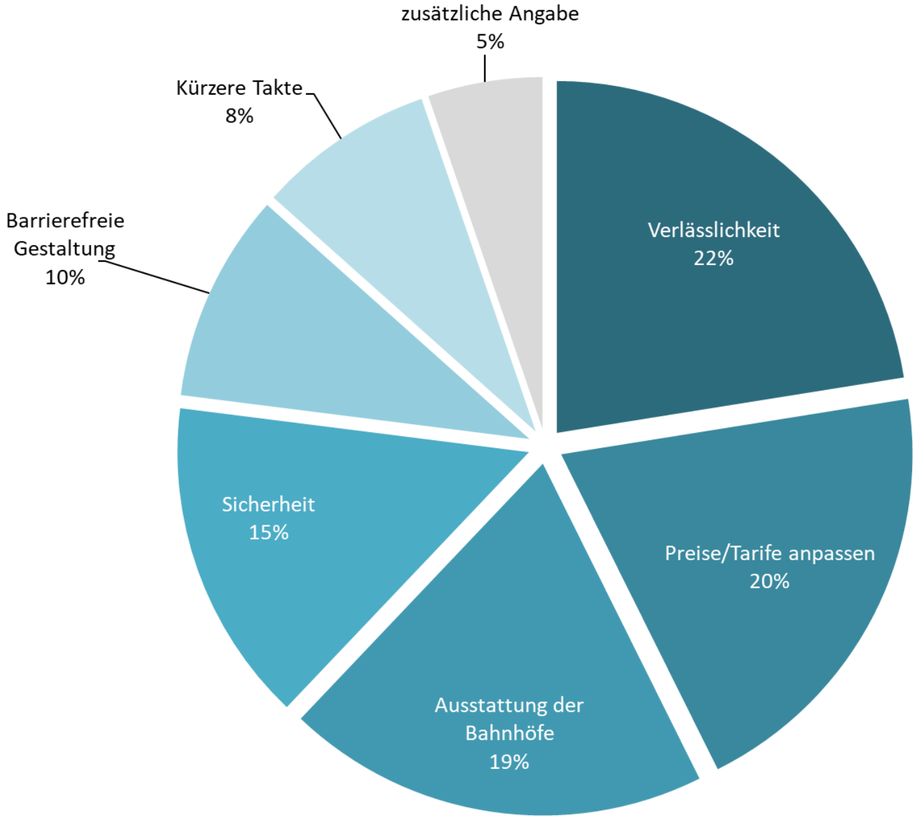
Zusatzfragen

Verbesserungsbedarfe

Busverkehr *(Mehrfachangaben möglich)*



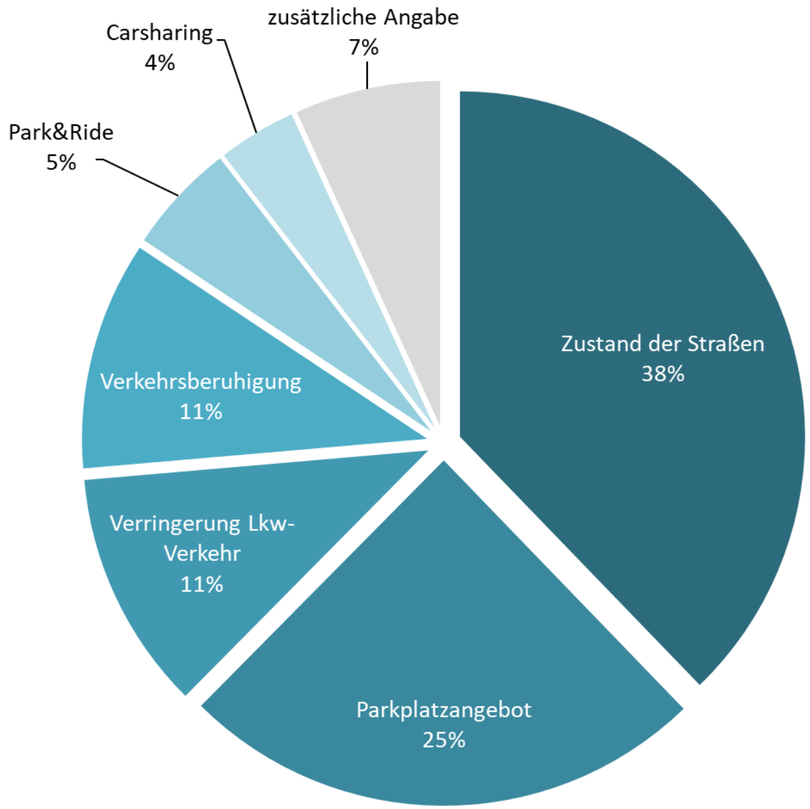
Bahnverkehr *(Mehrfachangaben möglich)*



Zusatzfragen

Verbesserungsbedarfe

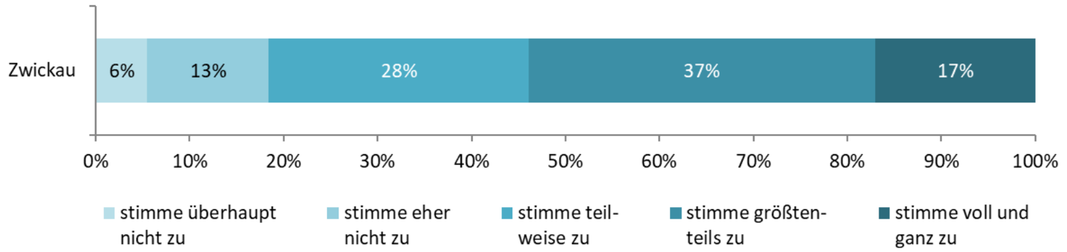
Autoverkehr *(Mehrfachangaben möglich)*



Zusatzfragen

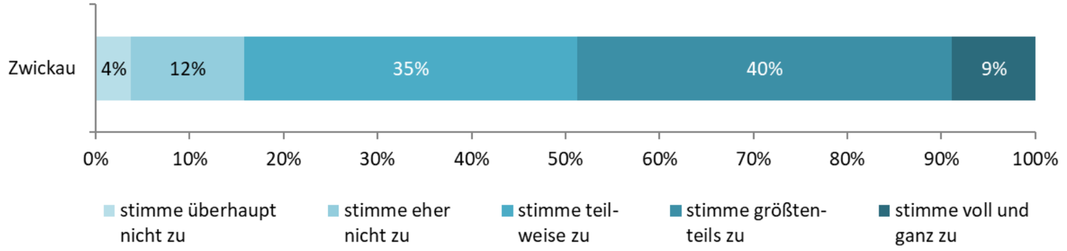
Abfrage der Zustimmung bei der Bewertung der aktuellen Situation

Es ist für mich bezahlbar, in Zwickau von A nach B zu kommen.



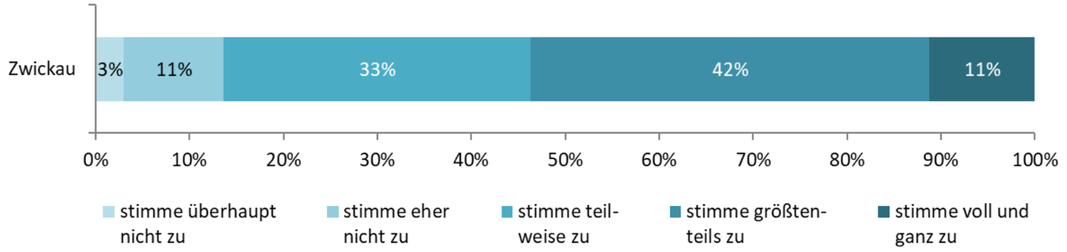
Tendenz: Zustimmung

Ich fühle mich im Verkehr sehr sicher.



Tendenz: Zustimmung

Ich kann all meine Ziele in Zwickau schnell und problemlos erreichen.

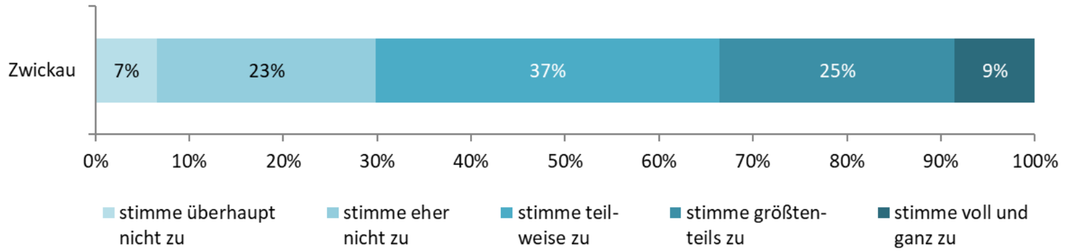


Tendenz: Zustimmung

Zusatzfragen

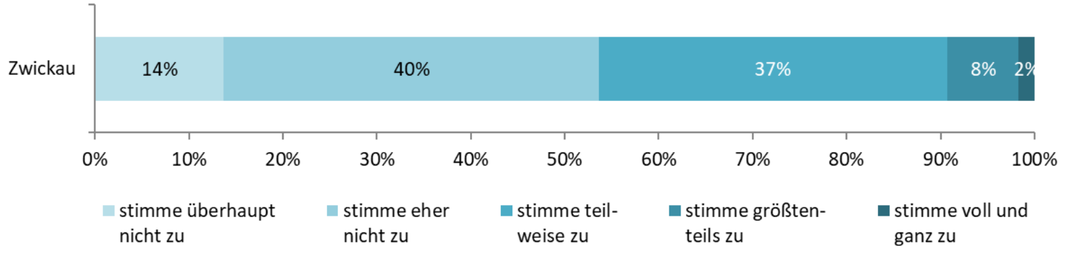
Abfrage der Zustimmung bei der Bewertung der aktuellen Situation

Ich halte mich sehr gerne im öffentlichen Raum auf.



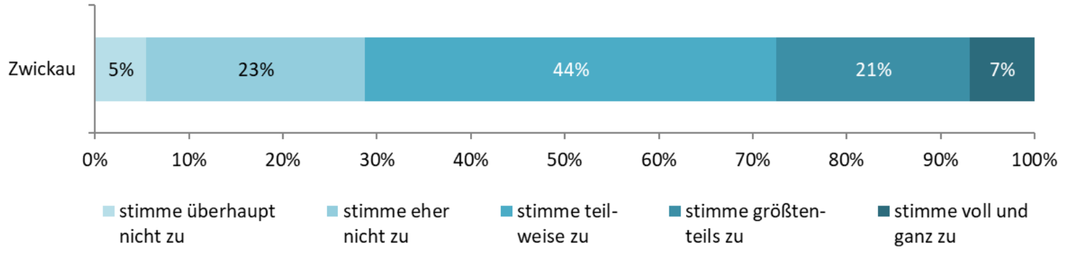
Tendenz: Neutral

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können in Zwickau problemlos unterwegs sein.



Tendenz: Keine Zustimmung

Es gibt viele Optionen, sich nachhaltig und klimafreundlich in Zwickau zu bewegen.

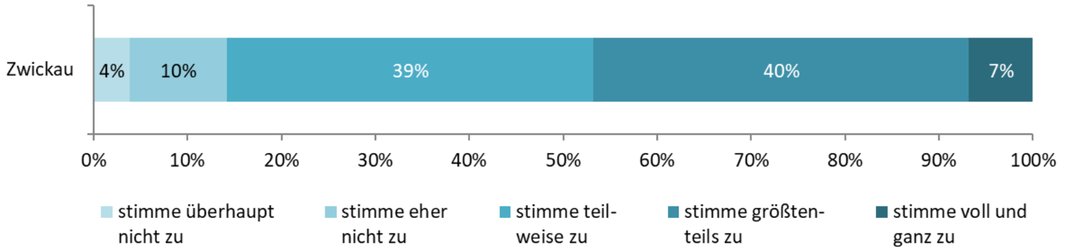


Tendenz: Neutral

Zusatzfragen

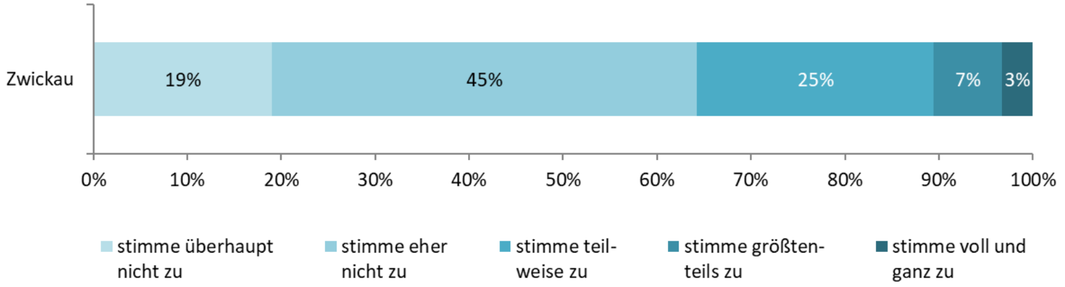
Abfrage der Zustimmung bei der Bewertung der aktuellen Situation

Ich kann mich darauf verlassen, dass ich planmäßig an mein Ziel komme, wenn ich ein Mobilitätsangebot in Zwickau nutze.



Tendenz: Zustimmung

Der Verkehr in Zwickau wirkt sich negativ auf meine Gesundheit aus.

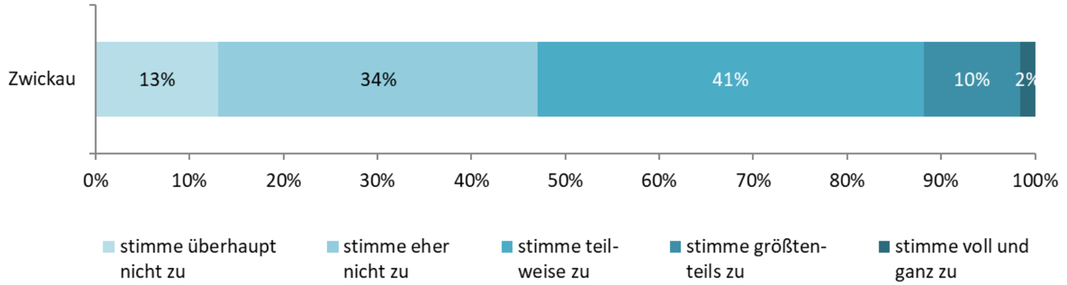


Tendenz: Keine Zustimmung

Zusatzfragen

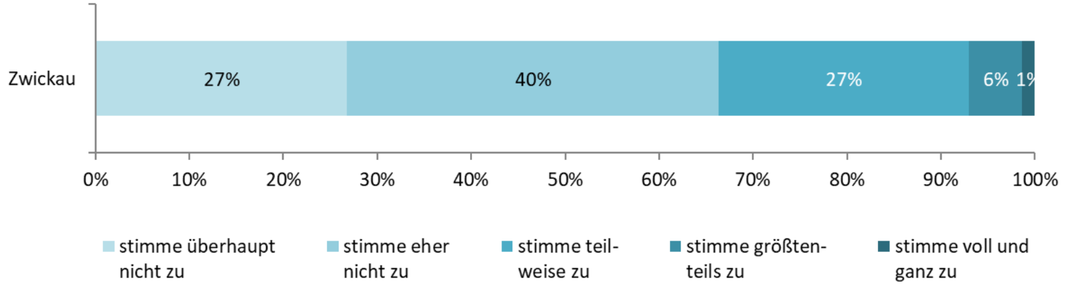
Abfrage der Zustimmung bei der Bewertung der aktuellen Situation

Das Mobilitätsangebot in Zwickau ist sehr innovativ.



Tendenz:
Keine Zustimmung

Für mich ist es aufgrund des (mangelnden) Mobilitätsangebotes in Zwickau schwer, an meinen alltäglichen Aktivitäten teilzunehmen.

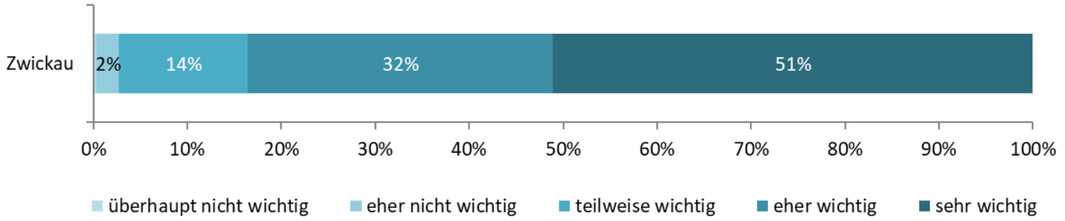


Tendenz:
Keine Zustimmung

Zusatzfragen

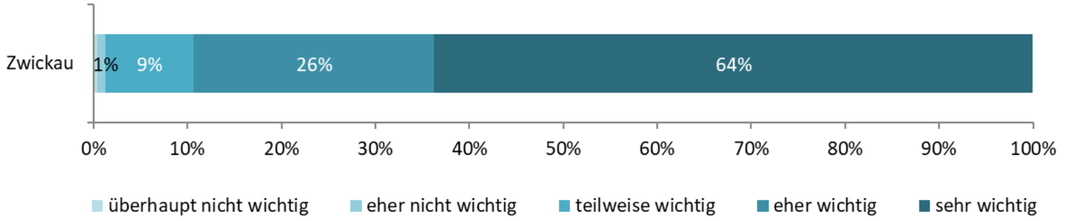
Abfrage der Wichtigkeit einzelner Themen für die zukünftige Mobilität in Zwickau

Zuverlässigkeit:
Ich kann mich darauf verlassen, meine Ziele planmäßig zu erreichen.



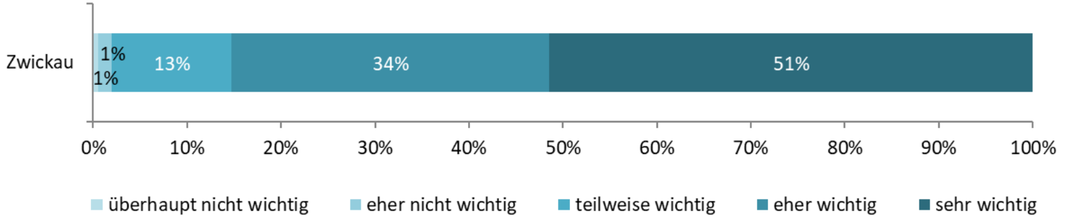
Tendenz: sehr wichtig

Sicherheit:
Alle können sich im Verkehr sicher fühlen.



Tendenz: sehr wichtig

Erreichbarkeit:
Wichtige Ziele in der Stadt sind direkt und einfach zu erreichen.

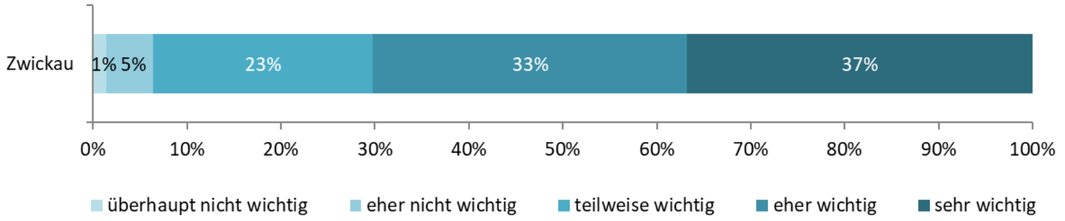


Tendenz: sehr wichtig

Zusatzfragen

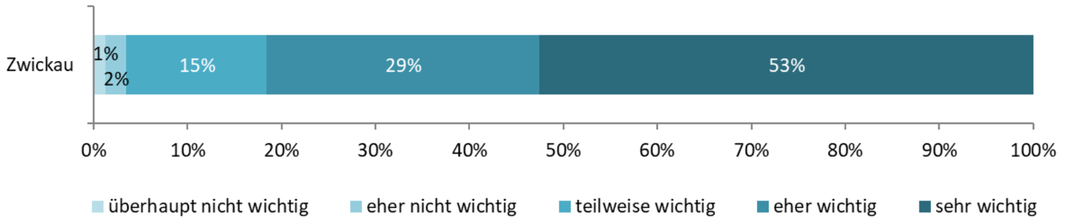
Abfrage der Wichtigkeit einzelner Themen für die zukünftige Mobilität in Zwickau

<u>Aufenthaltsqualität</u>:
Der öffentliche Raum (Straßen, Plätze) lädt zum Verweilen ein.



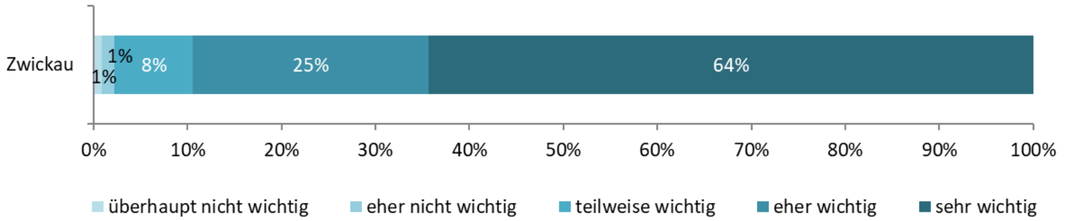
Tendenz: wichtig

<u>Barrierefreiheit</u>:
Auch Menschen mit Mobilitätseinschränkung können in Zwickau problemlos unterwegs sein.



Tendenz: sehr wichtig

<u>Bezahlbarkeit</u>:
Es ist für alle bezahlbar, in Zwickau von A nach B zu kommen.

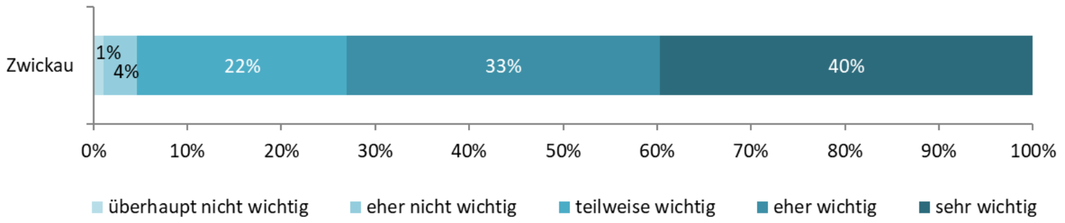


Tendenz: sehr wichtig

Zusatzfragen

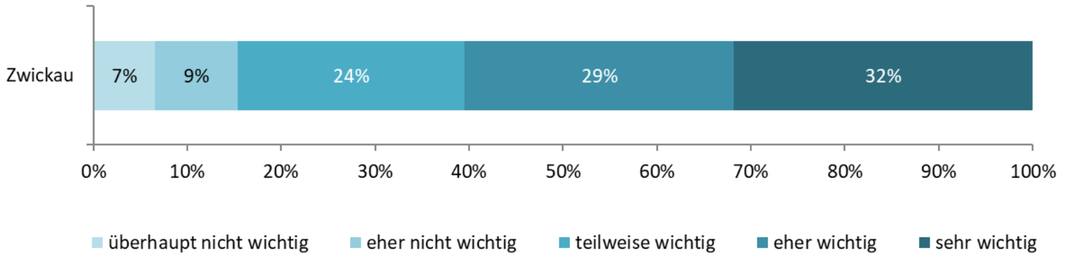
Abfrage der Zustimmung bei der Bewertung der aktuellen Situation

<u>Teilhabe</u>:
Die Mobilität unterstützt alle bei ihren sozialen und wirtschaftlichen Aktivitäten.



Tendenz: wichtig

<u>Klimaschutz</u>:
Das Verkehrssystem leistet einen Beitrag zur erforderlichen CO_2-Minderung.

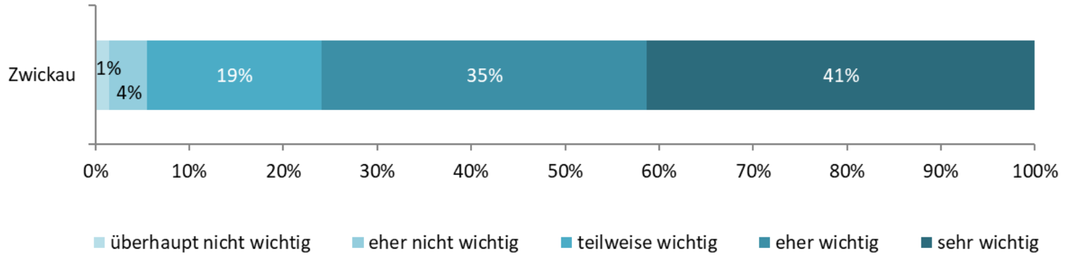


Tendenz: wichtig

Zusatzfragen

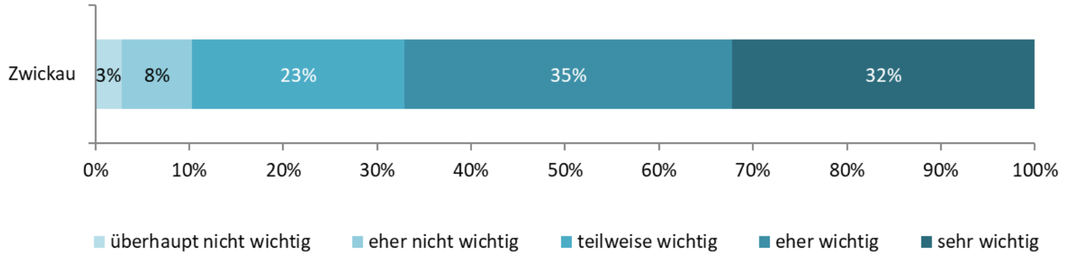
Abfrage der Zustimmung bei der Bewertung der aktuellen Situation

<u>Gesundheit</u>:
Mobilität soll positiv zur Gesundheit der Menschen in Zwickau beitragen.



Tendenz: wichtig

<u>Innovation</u>:
In Zwickau sollen Mobilitätsinnovationen umgesetzt werden.



Tendenz: wichtig