VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Verkehrsmodell Zwickau

Anhang C

STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

nachhaltig
mobil
planen

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

VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Methodische Vorgehensweise

Grunddaten & Zielsetzung

Grunddaten

- Aufbau eines kommunalen Verkehrsmodells für die Stadt Zwickau
- Makroskopisches Verkehrsmodell für MIV und ÖPNV
- Auftraggeber: Stadt Zwickau
- Bearbeiter: Büro StadtVerkehr
- Modellsoftware: PTV Visum 2026

Zielsetzung und Modellaufbau

- Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Zwickau wurde ein kommunales Personennachfragemodell erstellt. Ziel der Modellierung ist die Abbildung der heutigen Verkehrsverhältnisse (IST-Zustand) sowie die Prognose der Verkehrsnachfrage und Netzbelastungen für das Prognosejahr 2040.
- Das Verkehrsmodell dient insbesondere der:
  - Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Straßennetz (DTV in Kfz/24h),
  - Analyse der Auslastung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
  - Darstellung der Verkehrsverflechtungen innerhalb des Stadtgebietes sowie mit dem Umland,
  - Bewertung infrastruktureller und struktureller Entwicklungen im Rahmen der Verkehrsplanung.

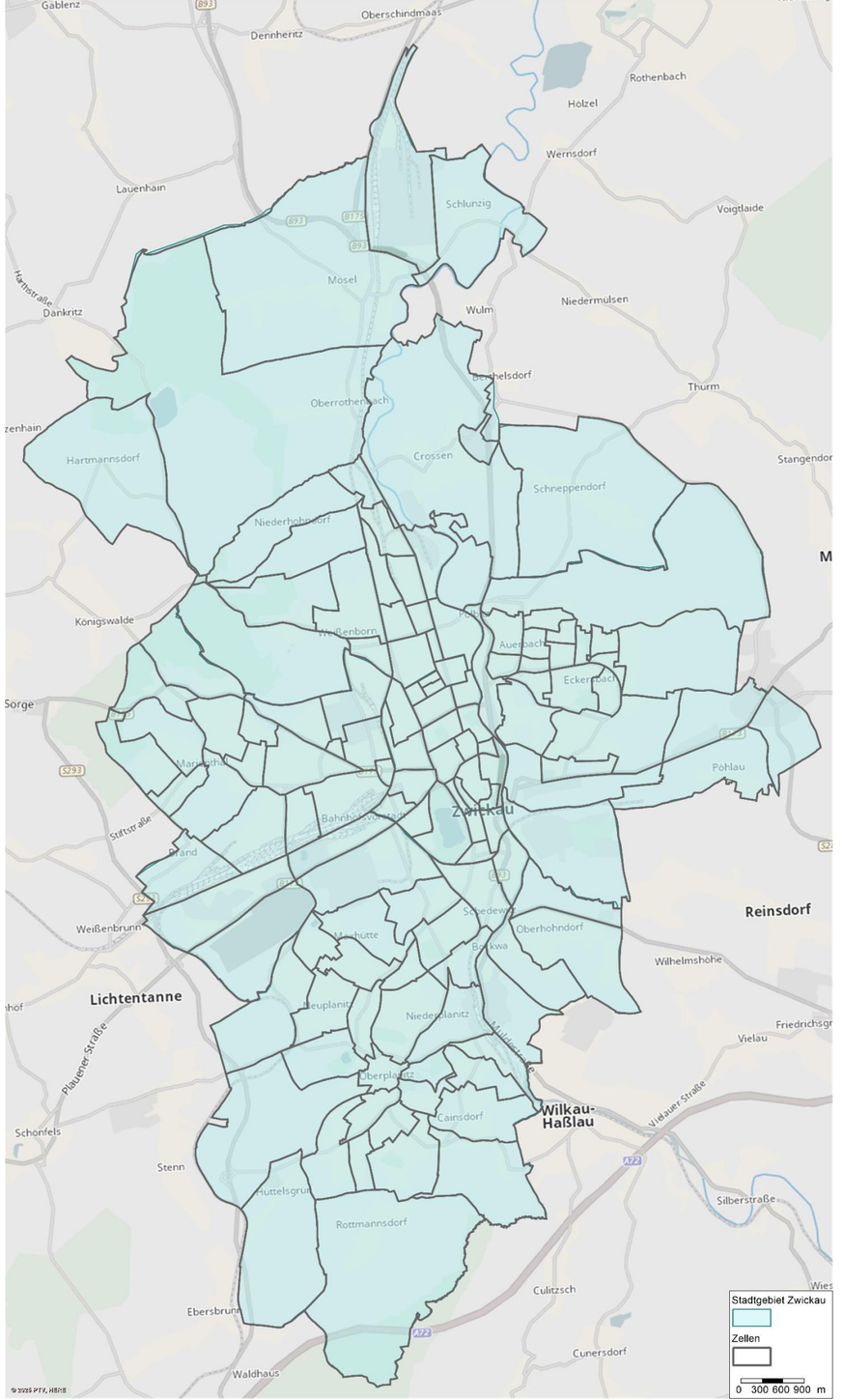
Methodische Vorgehensweise

- Zur Modellierung wurde ein klassisches Vier-Stufen-Verkehrsnachfragemodell eingesetzt. Dieses umfasst die folgenden Modellschritte:
  - Verkehrserzeugung
  - Verkehrsverteilung
  - Verkehrsaufteilung (Modal Split)
  - Verkehrsumlegung im Verkehrsnetz
- Das Modell bildet sowohl den IST-Zustand als auch ein Prognoseszenario für das Jahr 2040 ab.

Netze MIV, Radverkehr und ÖPNV				
	Binnen- und Quellverkehr Zwickau	**Zielverkehr (Einpendler nach Zwickau)**	**Lkw-Verkehr**	**Durchgangs-verkehr**
Verkehrszellen	131 Zellen in Zwickau	103 Zellen im Umland		
Strukturdaten auf Zellenebene	Strukturdaten auf Ebene der Verkehrszellen	Struktur- und Pendlerdaten, Daten Stadt Zwickau	Güterverkehrs-matrizen des BVWP	Matrizen Pendlerdaten
Mobilitätsdaten	Auswertung aus der HHB	Statistisches Landesamt Sachsen		
Verkehrsaufkommen	eigenständig auf der Basis der Daten aus der HHB	eigenständig anhand MiD/SrV		
Verkehrsverteilung und Verkehrsmittelwahl	eigenständig auf der Basis der HHB	eigenständig anhand MiD/SrV		
Umlegung MIV	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2025 sowie Prognose 2040			

Untersuchungsgebiet

- Das Untersuchungsgebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet der Stadt Zwickau. Zur räumlichen Abbildung der Verkehrsnachfrage wurde eine Verkehrszellenstruktur mit insgesamt 234 Zellen definiert, davon 131 im Zwickauer Stadtgebiet.
- Die Abgrenzung der Zellen orientiert sich an den statistischen Blöcken der Stadt Zwickau und berücksichtigt unterschiedliche Nutzungsstrukturen, insbesondere:
  - Wohngebiete
  - Gewerbegebiete
  - Mischgebiete
  - Sondernutzungen
- Für jede Verkehrszelle wurden strukturbezogene Eingangsdaten hinterlegt.
  - **Bevölkerung und Erwerbstätigkeit**
    - Einwohnerzahlen
    - Erwerbstätige
  - **Bildung**
    - Schüler nach Schulformen (Grundschule, Sekundarstufe I und II)
    - Berufsschüler
    - Studierende
  - **Arbeitsplätze**
    - Beschäftigte
  - **Infrastruktur**
    - Einzelhandelsstandorte (Nah- und Grundversorgung)
    - Freizeit- und soziale Einrichtungen
- Zusätzlich wurde der Binnen- und Auspendlerverkehr der Zwickauer Bevölkerung berücksichtigt.



Fahrtzweck

Die Differenzierung der Verkehrsnachfrage erfolgt über eine detaillierte Fahrtzwecksystematik

Binnenverkehr Stadt Zwickau

- Es wurden insgesamt 22 Fahrtzwecke modelliert (je Hin- und Rückweg), darunter:
  - Arbeit
  - Ausbildung (Grundschule, Sekundarstufe I, Sekundarstufe II & Berufsschule, Universität)
  - Einkaufen (nah und fern)
  - Freizeit (nah und fern)
  - Erledigungen
  - sonstige Wege
- Die Definition der Fahrtzwecke basiert auf der im Jahr 2025 durchgeführten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Zwickau

Einpendlerverkehr

- Für den Einpendlerverkehr wurden acht Fahrtzwecke berücksichtigt:
  - Arbeit
  - Einkauf
  - Freizeit
  - Ausbildung

Liefer- und Güterverkehr

- Für den Wirtschaftsverkehr wurden sechs Fahrtzwecke abgebildet, differenziert nach:
  - Schwerlastverkehr > 3,5 t
  - Schwerlastverkehr zu Betriebsstandorten
  - Lieferverkehr < 3,5 t

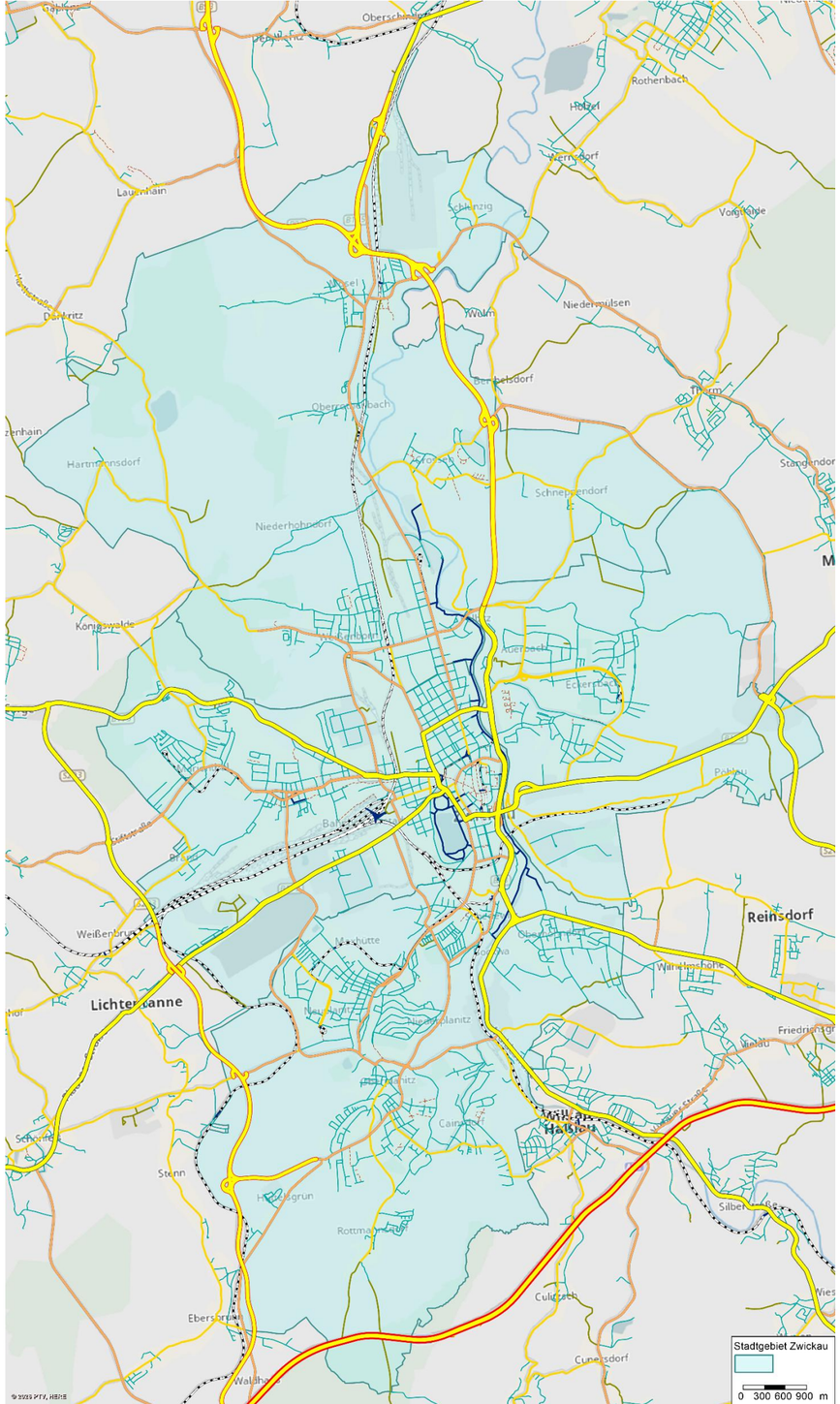
VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Modellaufbau

Modellaufbau

Netzmodell

- Das Verkehrsmodell basiert auf einem Netzmodell, bestehend aus Strecken (Links) und Knoten (Nodes), welche die physische Verkehrsstruktur im Untersuchungsgebiet der Stadt Zwickau abbilden. Das Netz basiert auf OSM-Daten als Grundlage.
- Für jede Strecke wurden verkehrsrelevante Attribute hinterlegt, darunter:
  - zulässige Geschwindigkeiten,
  - Kapazitäten,
  - Straßenkategorisierung,
  - Anzahl der Fahrspuren,
  - Abbiegebeziehungen an Knotenpunkten,
  - zugelassene Verkehrsmittel (MIV (Pkw, LKW), ÖPNV, Rad- und Fußverkehr).
- Durch diese Parametrisierung wird eine realitätsnahe Abbildung der Verkehrsabläufe sowie der Kapazitätsrestriktionen im Straßennetz ermöglicht.



VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Modellaufbau

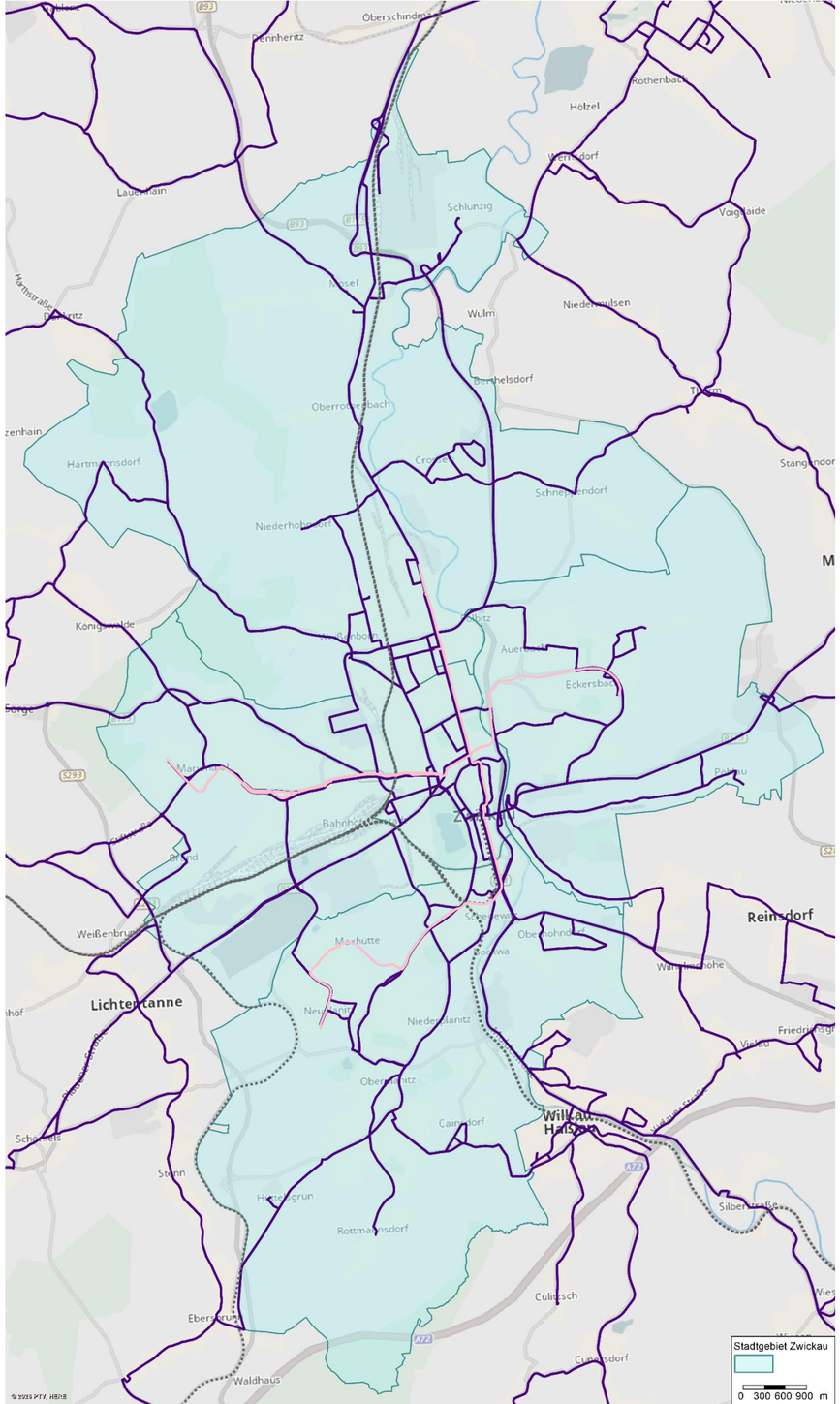
Straßenkategorisierung

- Die Klassifizierung der Straßen erfolgte anhand funktionaler Kategorien, denen jeweils kapazitäts- und geschwindigkeitsabhängige Leistungsparameter zugeordnet wurden. Die Verkehrsqualität der Strecken wird über volumenabhängige CR-Funktionen (Capacity-Restraint-Funktionen) beschrieben.
- Folgende Straßenkategorien wurden im Modell berücksichtigt:
  - Autobahn,
  - Bundesstraße,
  - Hauptverkehrsstraße (primär),
  - Hauptverkehrsstraße (sekundär),
  - Hauptverkehrsstraße (tertiär),
  - Wohnstraße,
  - verkehrsberuhigter Bereich,
  - Fuß- und Radweg,
  - unklassifizierte Straße.
- Die CR-Funktionen berücksichtigen die zunehmende Reisezeit bei steigender Auslastung der Infrastruktur und bilden damit Stauwirkungen im Netz ab.

Modellaufbau

Öffentlicher Verkehr

- Das ÖPNV-Netz wurde explizit im Modell integriert.
- Hierzu wurden Fahrplandaten im GTFS-Format importiert. Grundlage bildet der Fahrplanstand des Fahrplanjahres 2025.
- Das Modell berücksichtigt dabei:
  - Linienverläufe,
  - Haltestellen,
  - Fahrzeiten,
  - Umsteigebeziehungen.
- Damit wird eine realitätsnahe Angebotsabbildung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht.



Ist-Zustand

Der IST-Zustand bildet die gegenwärtige Verkehrsnachfrage und Netzbelastung im Stadtgebiet Zwickau ab.

Ergebnisdarstellung IST-Zustand

- Verkehrsaufkommen je Verkehrszelle
- Verkehrsverflechtungsmatrizen innerhalb des Stadtgebiets, differenziert nach:
  - motorisiertem Individualverkehr (MIV)
  - öffentlichem Verkehr (ÖPNV)
  - Radverkehr
  - Fußverkehr
- Darstellung der Verkehrsbelastungen als:
  - durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) für das Gesamtstadtgebiet, differenziert nach:
    - Gesamtverkehr
    - Binnenverkehr
    - Pendlerverkehr
- Für den ÖPNV werden zusätzlich Netzbelastungen ausgewiesen, differenziert nach:
  - Gesamtverkehr
  - Binnenverkehr
  - Pendlerverkehr

Nullprognose 2040

Die Nullprognose beschreibt die zukünftige Verkehrsentwicklung ohne zusätzliche Maßnahmen oder Projekte, basierend nur auf bereits feststehenden Entwicklungen.

Ergebnisdarstellung Prognose 2040

- Verkehrsaufkommen je Verkehrszelle
- Verkehrsverflechtungsmatrizen innerhalb des Stadtgebiets, differenziert nach:
  - motorisiertem Individualverkehr (MIV),
  - öffentlichem Verkehr (ÖPNV),
  - Radverkehr,
  - Fußverkehr.
- Darstellung der Verkehrsbelastungen als:
  - durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) für das Gesamtstadtgebiet, differenziert nach:
    - Gesamtverkehr,
    - Binnenverkehr,
    - Pendlerverkehr
- Differenzdarstellungen gegenüber dem IST-Zustand
- Für den ÖPNV werden zusätzlich Netzbelastungen ausgewiesen, differenziert nach:
  - Gesamtverkehr
  - Binnenverkehr
  - Pendlerverkehr
  - Differenzdarstellungen gegenüber dem IST-Zustand.

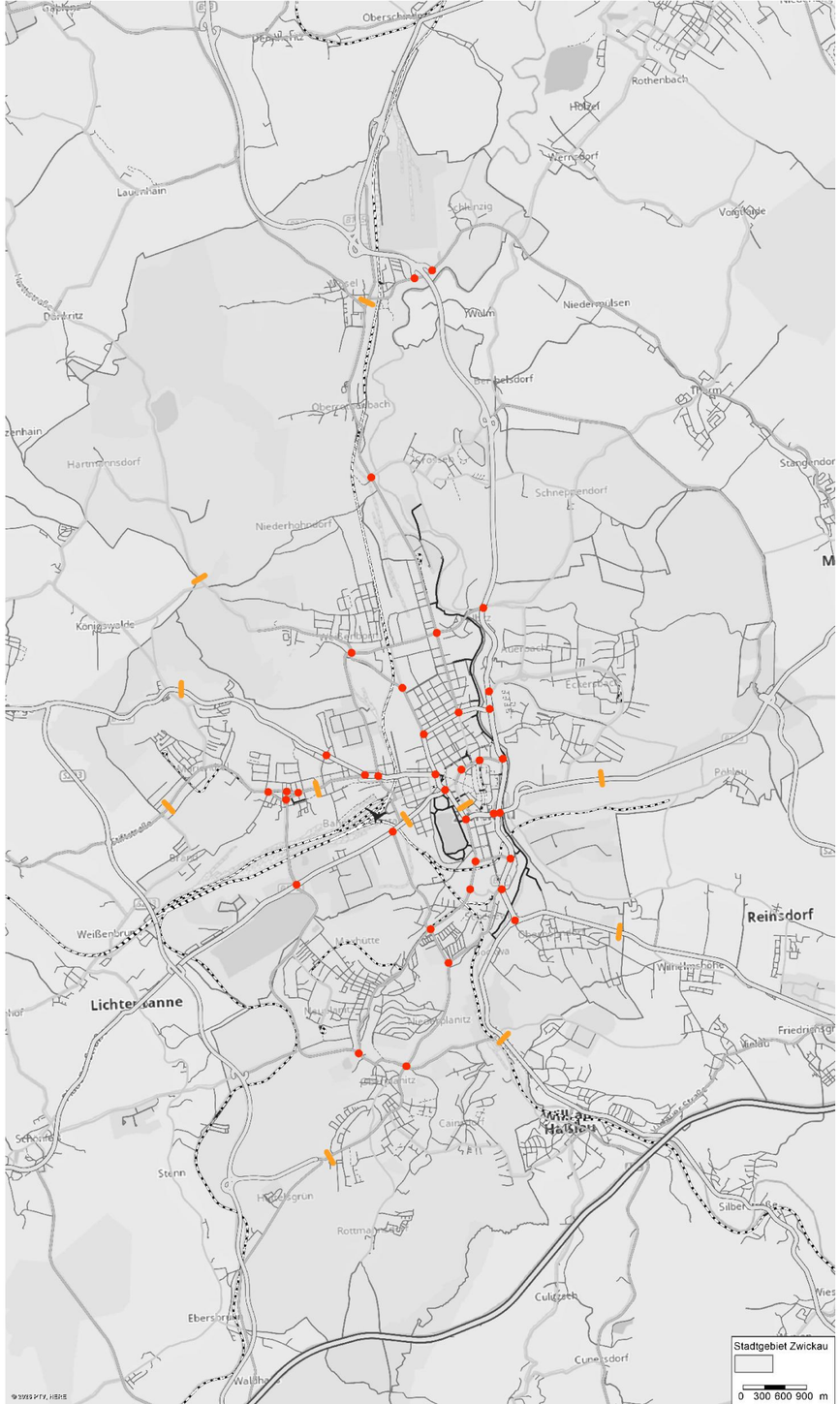
VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Kalibrierung und Validierung

Kalibrierung und Validierung

Zur Sicherstellung der Modellgüte wurde das Verkehrsmodell anhand umfangreicher empirischer Datengrundlagen kalibriert und validiert. Ziel war die möglichst realitätsnahe Reproduktion des beobachteten Verkehrsverhaltens im Analysejahr.

- **Abgleich mit Verkehrszählungen**
  - Die Kalibrierung des motorisierten Individualverkehrs erfolgte durch den Vergleich modellierter Belastungen mit empirischen Verkehrszählungen aus dem Jahr 2025.
  - Berücksichtigt wurden:
  - Querschnittszählungen
    - 24-Stunden-Verkehrszählungen an ausgewählten elf Netzquerschnitten,
    - Vergleich modellierter DTV-Werte mit gemessenen Belastungen.
  - Knotenpunktzählungen
    - Zählungen an relevanten Knotenpunkten,
    - Abgleich auf Basis hochgerechneter Spitzenstundenbelastungen.
- **Validierung des öffentlichen Verkehrs**
  - Die modellierten Fahrgastbelastungen im ÖPNV wurden mit vorhandenen Zähldaten abgeglichen. Dabei erfolgte ein Vergleich der Linien- und Abschnittsbelastungen zwischen Modell und Beobachtung.



VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Kalibrierung und Validierung

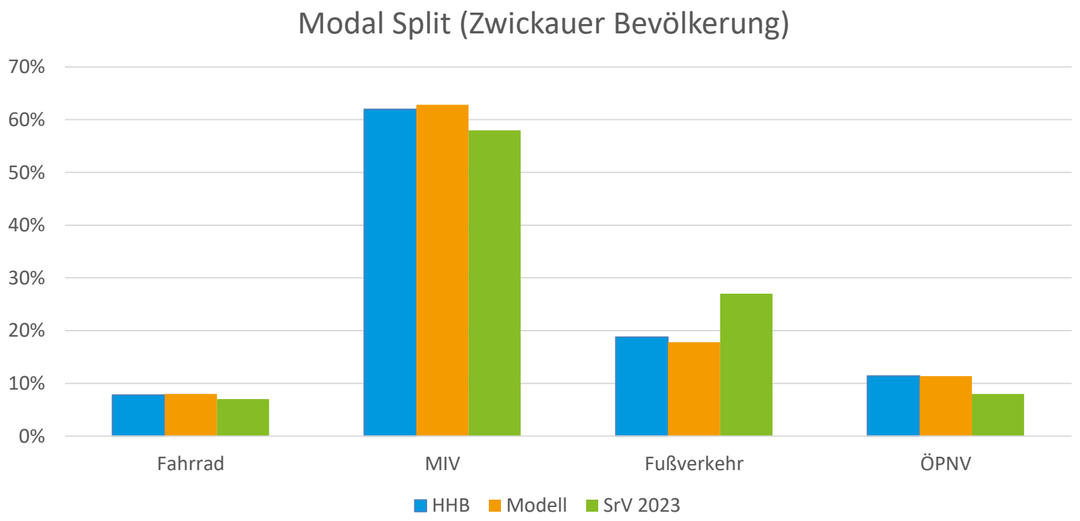
Gütekriterien

- Zur Bewertung der Modellqualität wurden folgende statistische Gütemaße angewendet:
  - GEH-Wert zur Bewertung der Übereinstimmung zwischen modellierten und gezählten Verkehrsstärken,
  - prozentuale Abweichungen zwischen Modellwerten und Beobachtungsdaten.
- Diese Kennwerte ermöglichen eine standardisierte Bewertung der Modellgüte im Verkehrsmodellierungsprozess.

Validierung der Verkehrsnachfrage

- Neben der Netzbelastung wurde auch die Nachfragestruktur überprüft. Grundlage hierfür bildet die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadt Zwickau aus dem Jahr 2025.
- Folgende Kenngrößen wurden abgeglichen:
  - Gesamtwegeanzahl der Zwickauer Bevölkerung,
  - Verteilung der Fahrtzwecke an der Gesamtwegeanzahl,
  - Modal Split auf Gesamtstadtebene,
  - Modal Split differenziert nach Wegezwecken (sofern Datengrundlage vorhanden).

Durch diesen mehrstufigen Validierungsansatz wird sowohl die strukturelle Plausibilität der Nachfrage als auch die Belastungsabbildung im Verkehrsnetz überprüft.



VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Ist-Situation

Verkehrsaufkommen

- **Binnenverkehr und Auspendler (Einwohner Zwickau)**
  - Der Modal Split entspricht den Werten der HHB Zwickau 2025
  - Insgesamt werden täglich ca. 265.000 Wege mit allen Verkehrsmitteln von der Zwickauer Bevölkerung zurückgelegt
    - ca. 227.000 Wege/Tag entfallen auf den Binnenverkehr
    - ca. 38.000 Wege/Tag im Auspendlerverkehr
  - Im MIV entstehen täglich ca. 166.000 Wege
    - davon 132.000 MIV-Wege/Tag im Binnenverkehr
- **Einpendlerverkehr**
  - Täglich kommen etwa 118.000 Wege im Einpendlerverkehr zustande.
  - Die Verkehrsmittel verteilen sich wie folgt:
    - ca. 300 Wege/Tag mit dem Fahrrad
    - ca. 10.000 Wege/Tag mit dem ÖPNV
    - ca. 108.000 Wege/Tag mit dem MIV
- **Liefer- und Güterverkehr**
  - ca. 24.000 Wege/Tag im Querschnitt im Güter- und Lieferverkehr

Binnen- und Auspendlerverkehr (2025) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt

	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖV
Binnenverkehr	227.246	46.870	20.728	131.622	28.026
Einfahrender Verkehr	18.789	151	226	17.405	1.007
Ausfahrender Verkehr	18.789	147	223	17.399	1.020
Gesamt	**264.824**	**47.168**	**21.177**	**166.426**	**30.053**
Modal Split Verkehrsmodell (Binnenverkehr & Ausfahrender Verkehr)		17,8%	8,0%	62,8%	11,4%
Modal Split HHB		18,8%	7,8%	62,0%	11,4%

Einpendlerverkehr (2025) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt

	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖV
Binnenverkehr	0	0	0	0	0
Einfahrender Verkehr	59.154	0	137	54.345	4.672
Ausfahrender Verkehr	59.156	0	154	53.862	5.140
Gesamt	**118.311**	**0**	**291**	**108.207**	**9.812**
Modal Split Verkehrsmodell (Binnenverkehr & Ausfahrender Verkehr)		0,0%	0,25%	91,5%	8,3%

Liefer- und Güterverkehr (2025) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt

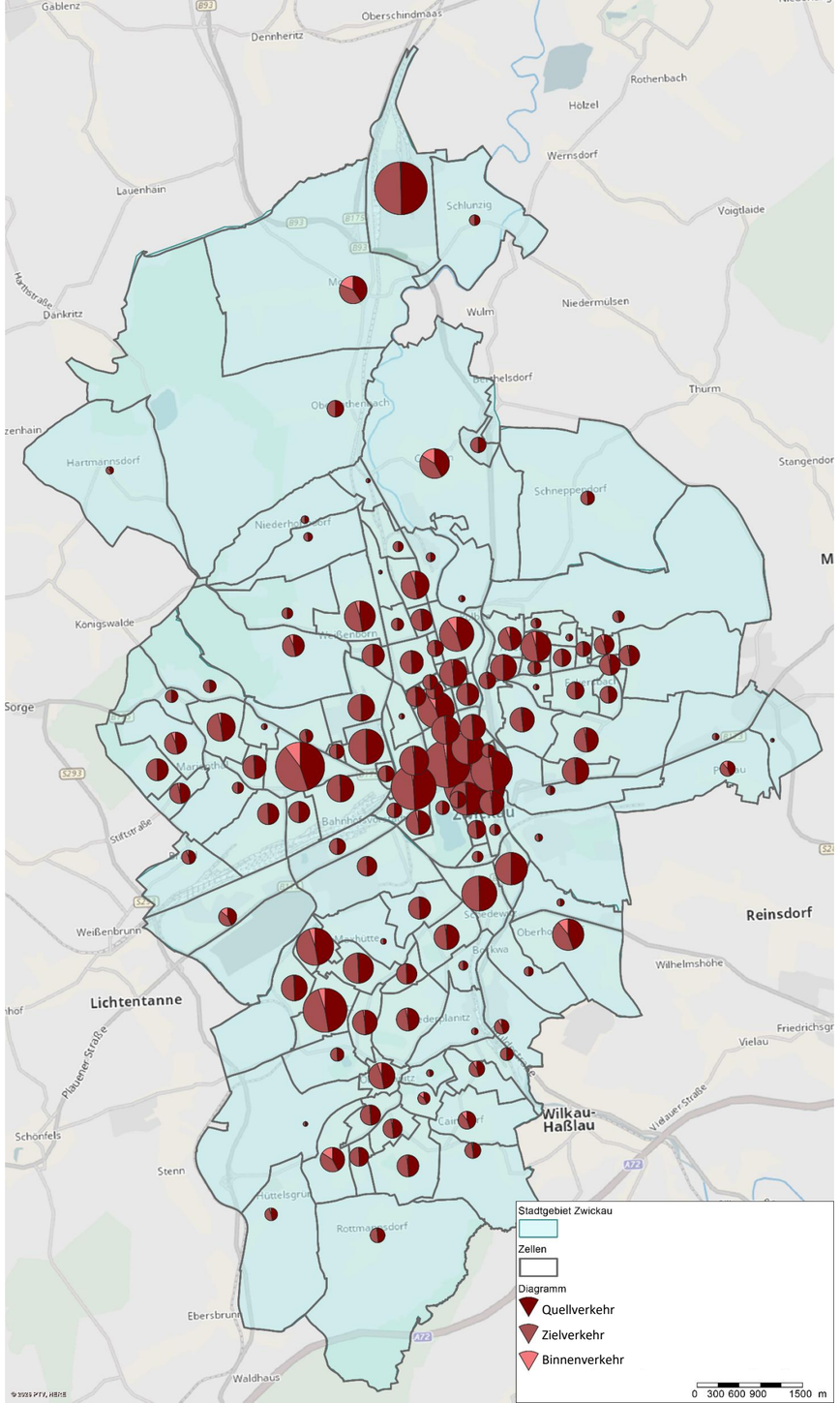
	Gesamt	MIV
Binnenverkehr	7.844	7.844
Einfahrender Verkehr	8.077	8.077
Ausfahrender Verkehr	8.077	8.077
Gesamt	**23.998**	**23.998**
Modal Split Verkehrsmodell (Binnenverkehr & Ausfahrender Verkehr)		100,0%

Gesamtverkehr mit Bezug zu Zwickau Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt

	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖV
Summe	**407.133**	**47.168**	**21.468**	**298.631**	**39.865**

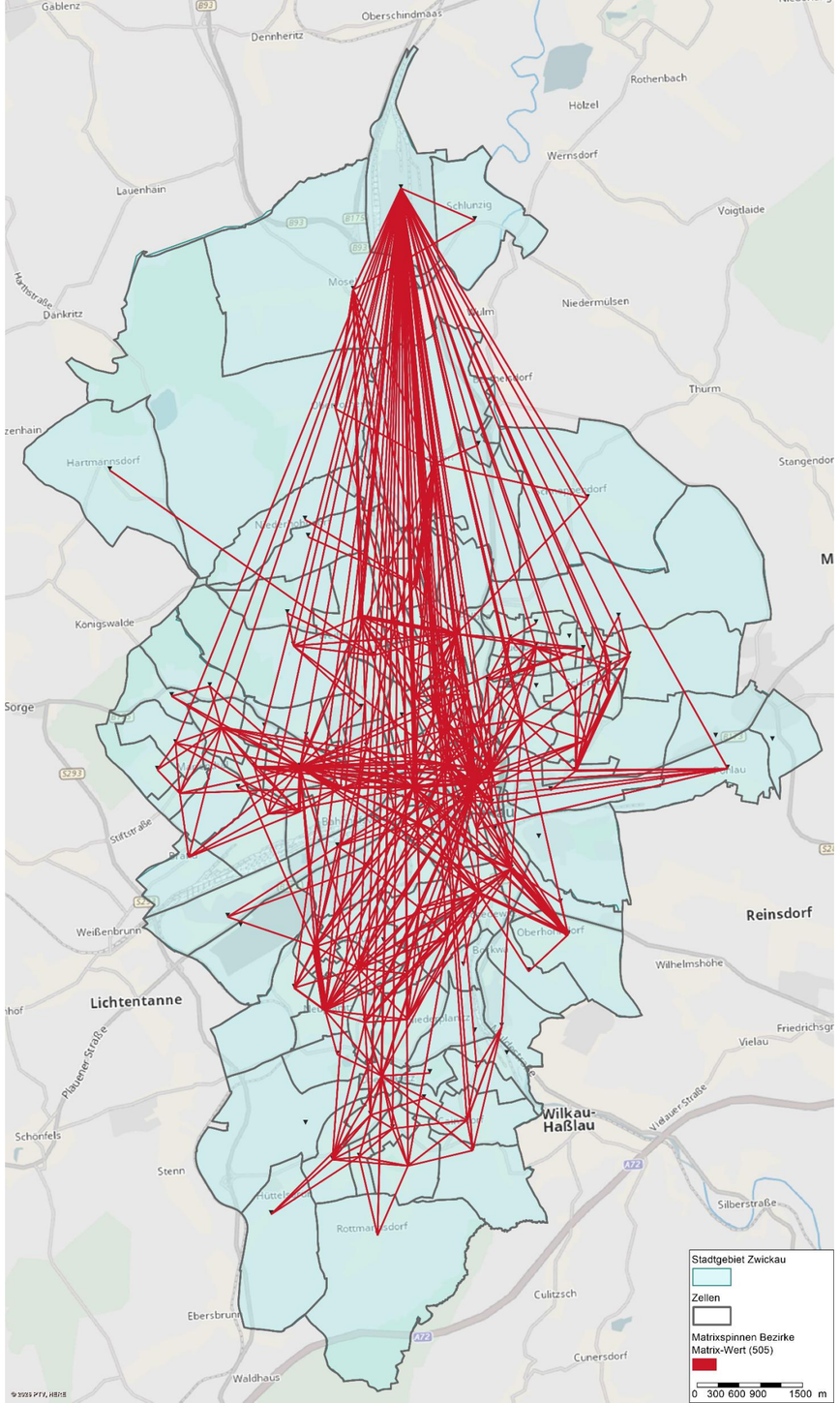
Verkehrsaufkommen je Zelle

- räumliche Verteilung von Quellen-, Zielen- und Binnenverkehren auf Zellebene
- Darstellung des Verkehrsaufkommens an einem Werktag (Mo-Fr)
- Hohes Verkehrsaufkommen im Zentrum
- Klar erkennbare Binnenverkehrsschwerpunkte



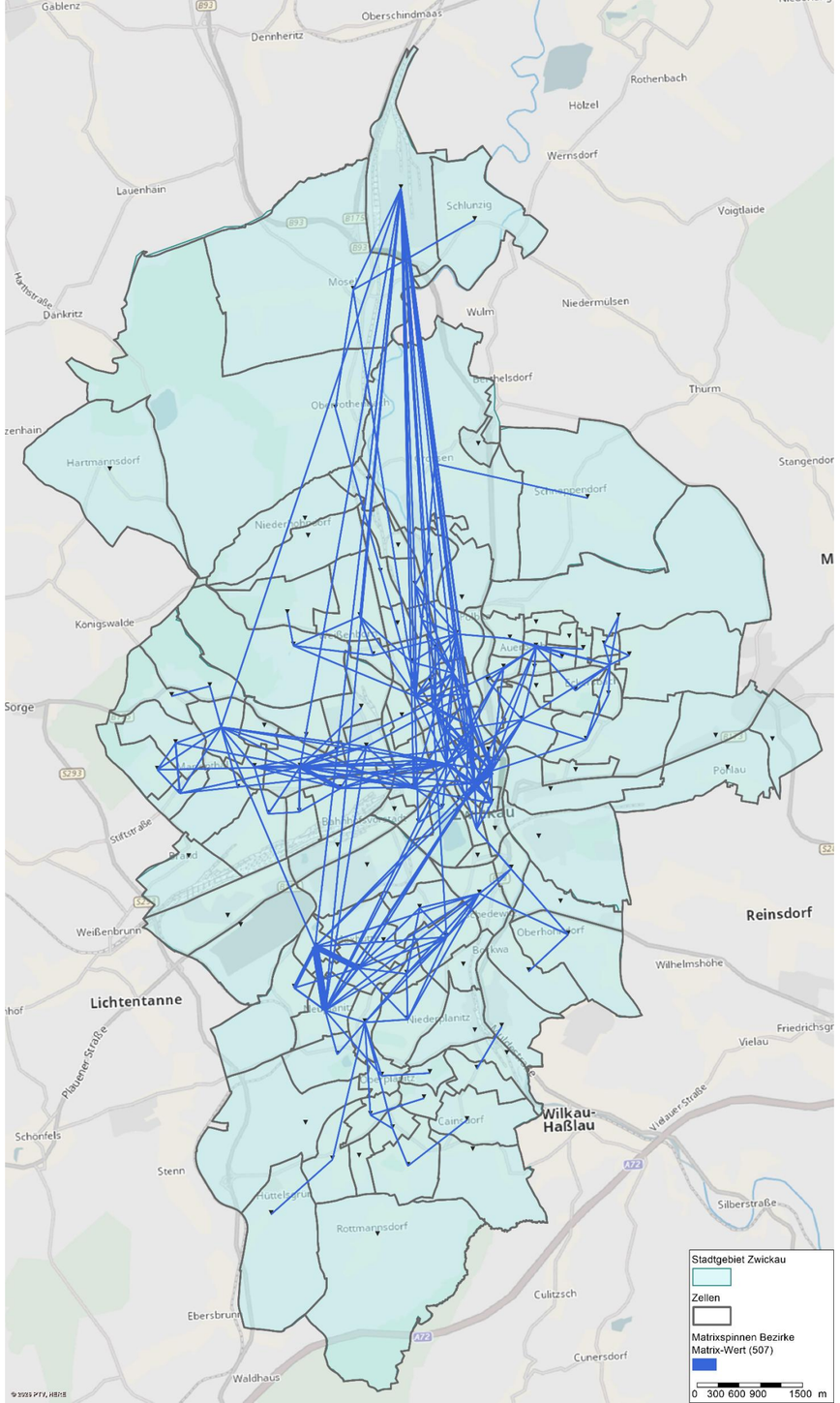
Binnenverkehr im MIV

- Binnenverkehr im MIV ohne Lkw- und Lieferverkehr
- Darstellung des Verkehrsaufkommens an einem Werktag (Mo-Fr)
- Darstellung ab 25 Wegen pro Tag zwischen den Zellen



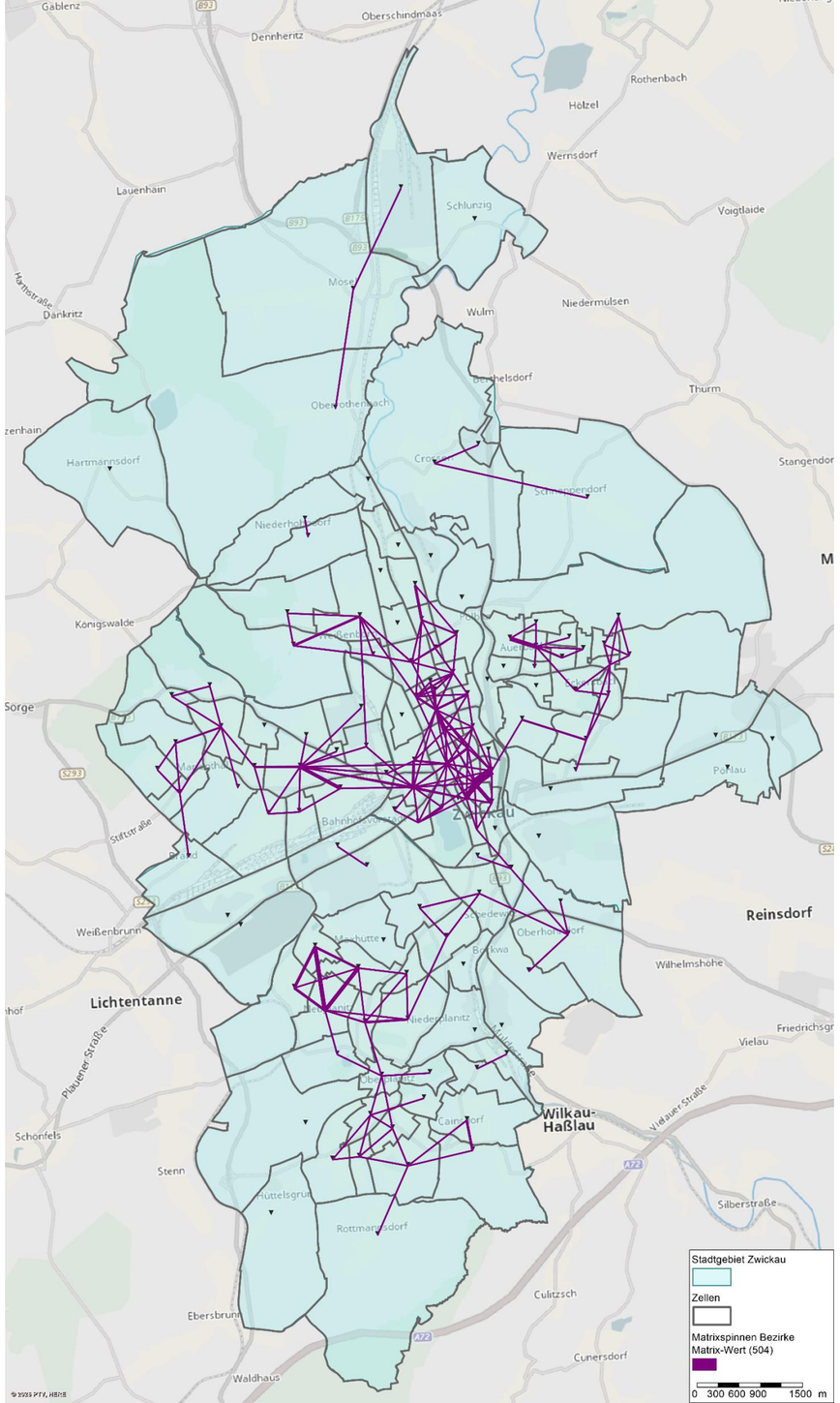
Binnenverkehr im ÖV

- Binnenverkehr im ÖV
- Darstellung des Verkehrsaufkommens an einem Werktag (Mo-Fr)
- Darstellung ab 10 Wegen pro Tag zwischen den Zellen



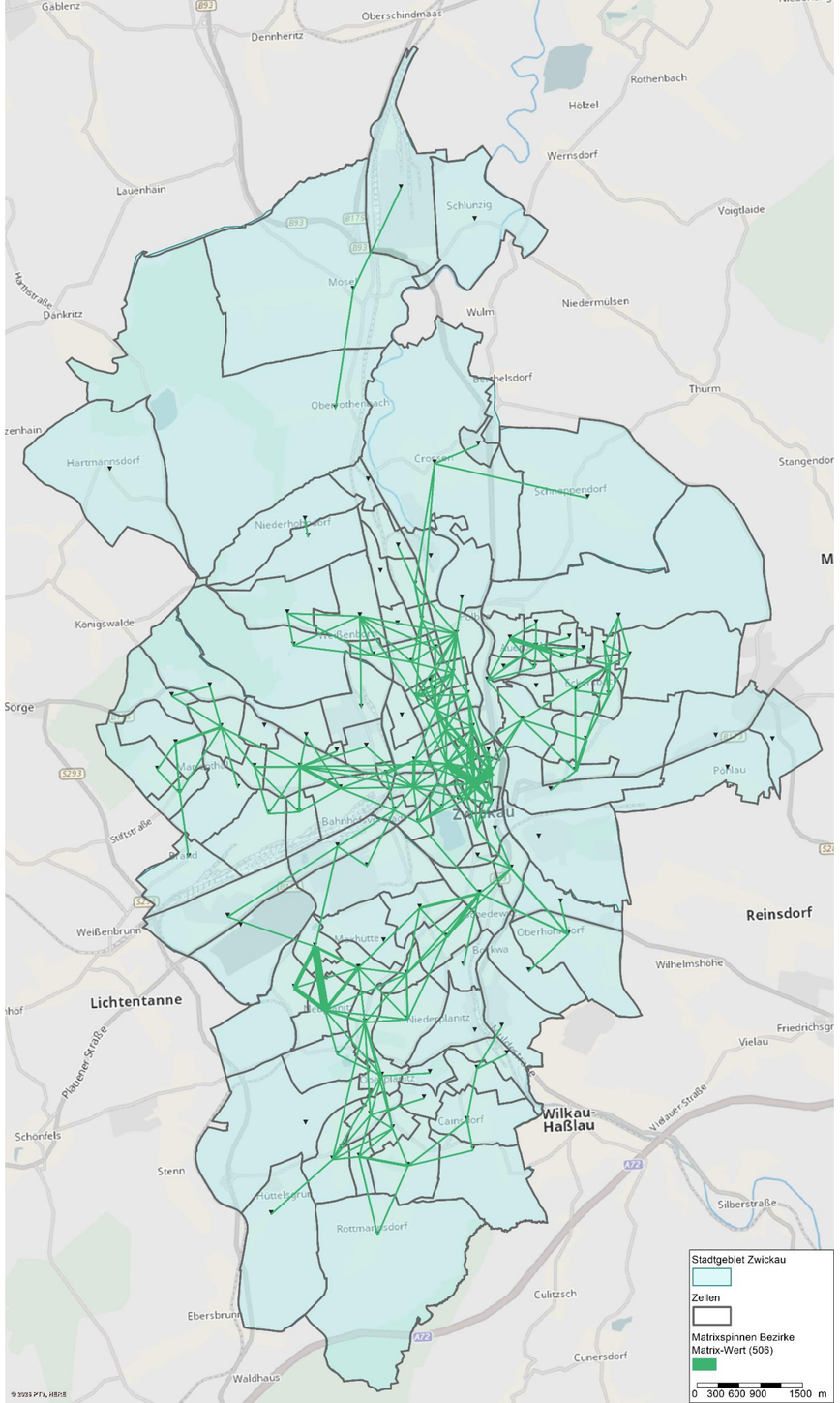
Binnenverkehr im Radverkehr

- Binnenverkehr im Radverkehr
- Darstellung des Verkehrsaufkommens an einem Werktag (Mo-Fr)
- Darstellung ab 10 Wegen pro Tag zwischen den Zellen



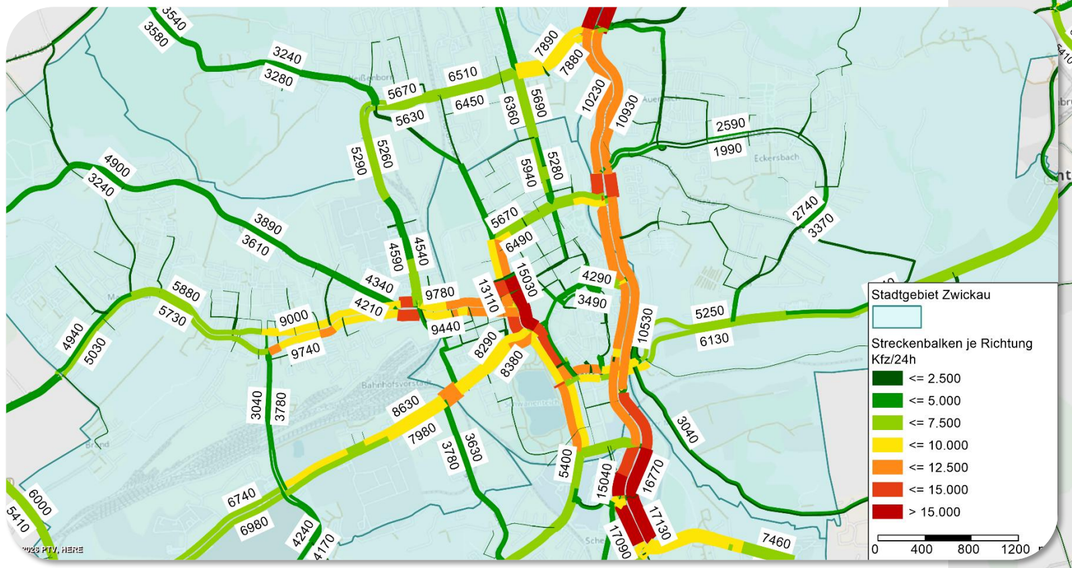
Binnenverkehr im Fußverkehr

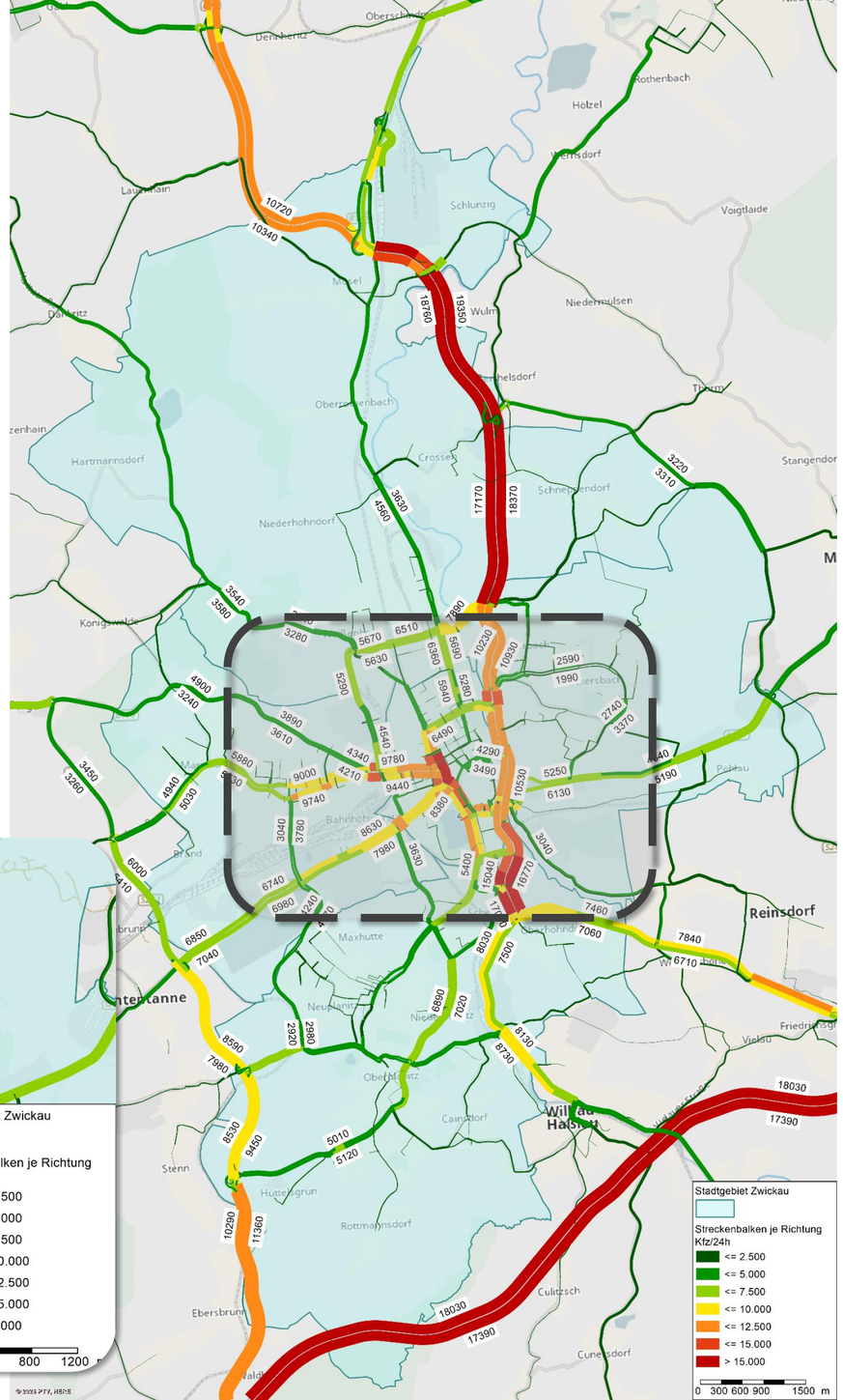
- Binnenverkehr im Fußverkehr
- Darstellung des Verkehrsaufkommens an einem Werktag (Mo-Fr)
- Darstellung ab 15 Wegen pro Tag zwischen den Zellen



Kfz-Verkehr im Ist-Zustand

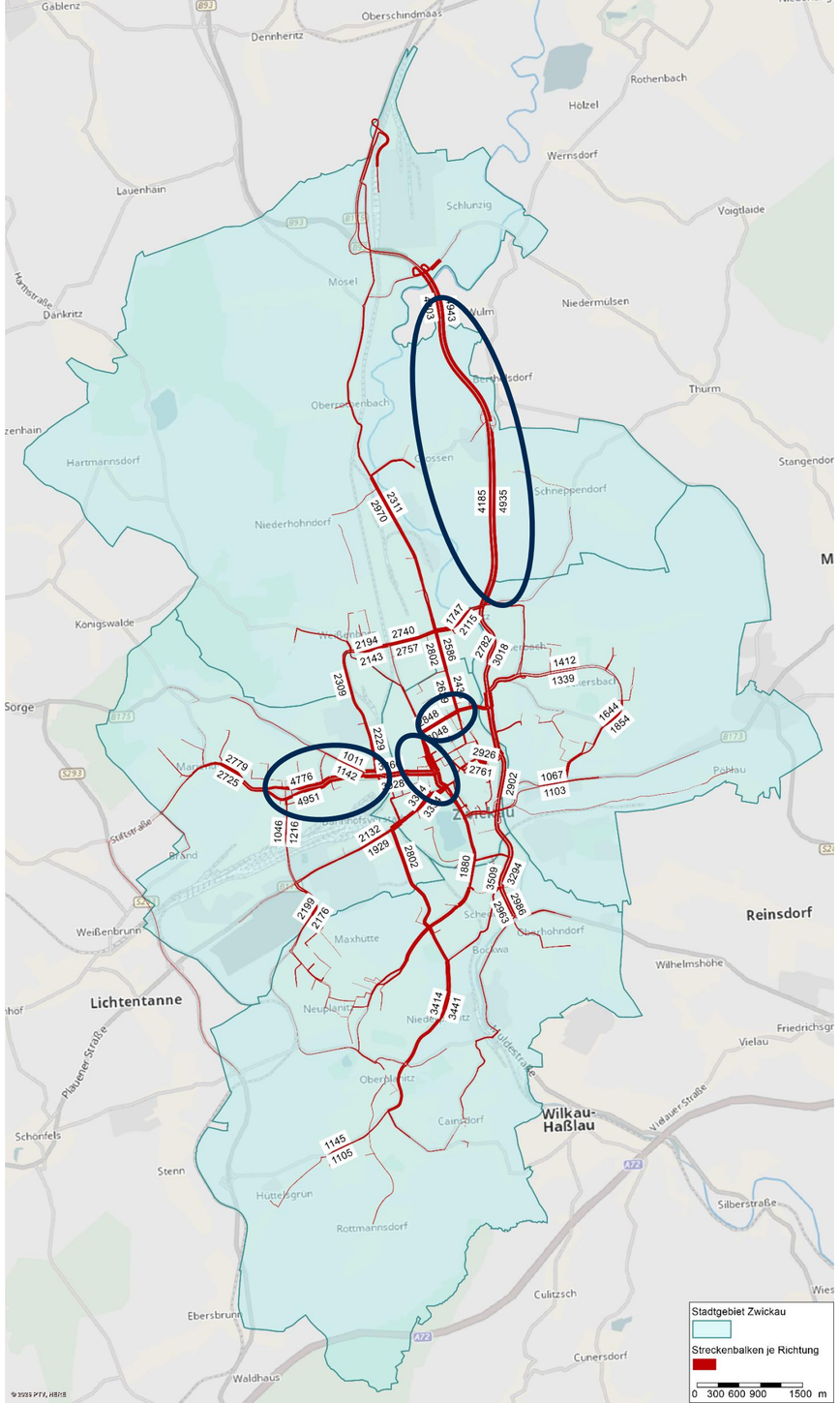
- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr)
- Hauptachsen von/nach Zwickau:
  - Nordachse:
    - B 93 wichtigste Haupteinfahrt verknüpft die Stadt mit Crimmitschau, Glauchau und A 4
  - Süd- /Westachse:
    - S 293 als wichtige Verbindungsstraße
    - Anschluss über Reichenbacher Straße und Marienthaler Straße
    - Verknüpfung Richtung Reichenbach, Werdau und A 72
  - Ostachse:
    - Wildenfelser Straße als Hauptroute aus Richtung A 72
    - Äußere Dresdner Straße Richtung Chemnitz / Dresden





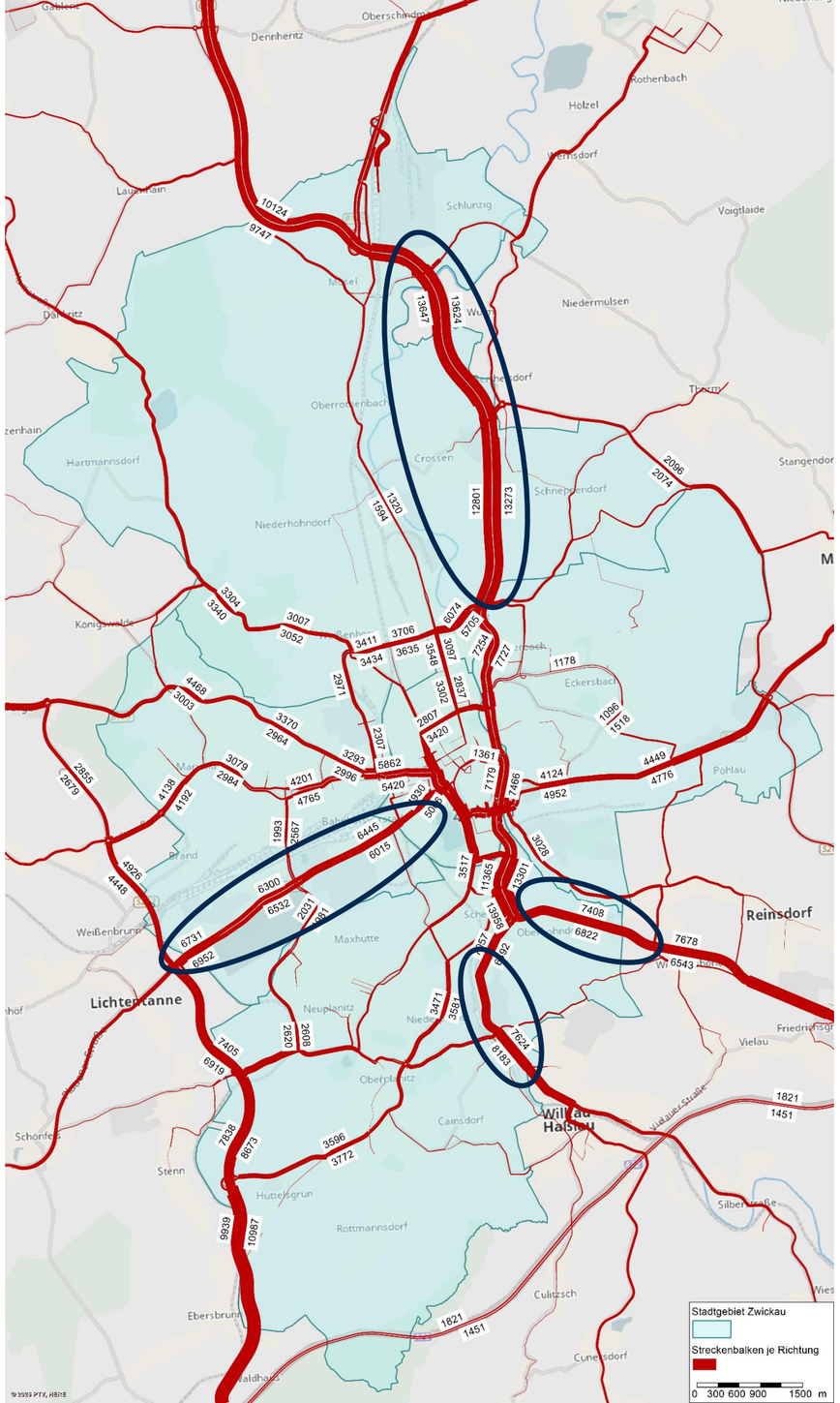
Kfz-Binnenverkehr im Ist-Zustand

- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr) im Binnenverkehr
- Stärkste Belastung:
  - Marienthaler Straße
  - Humboldtstraße
  - Kolpingstraße
  - B 93



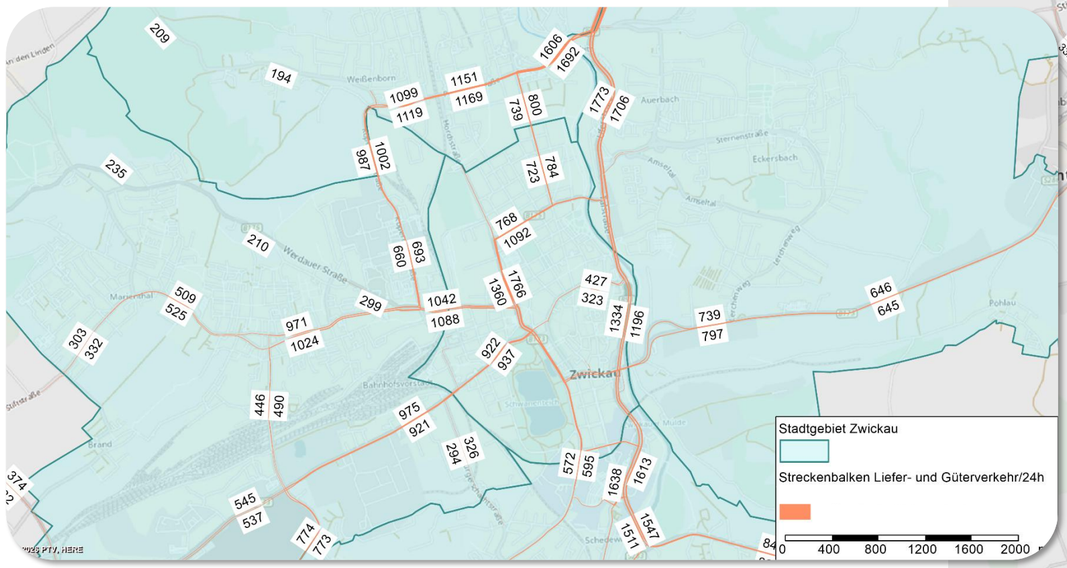
Kfz-Pendlerverkehr im Ist-Zustand

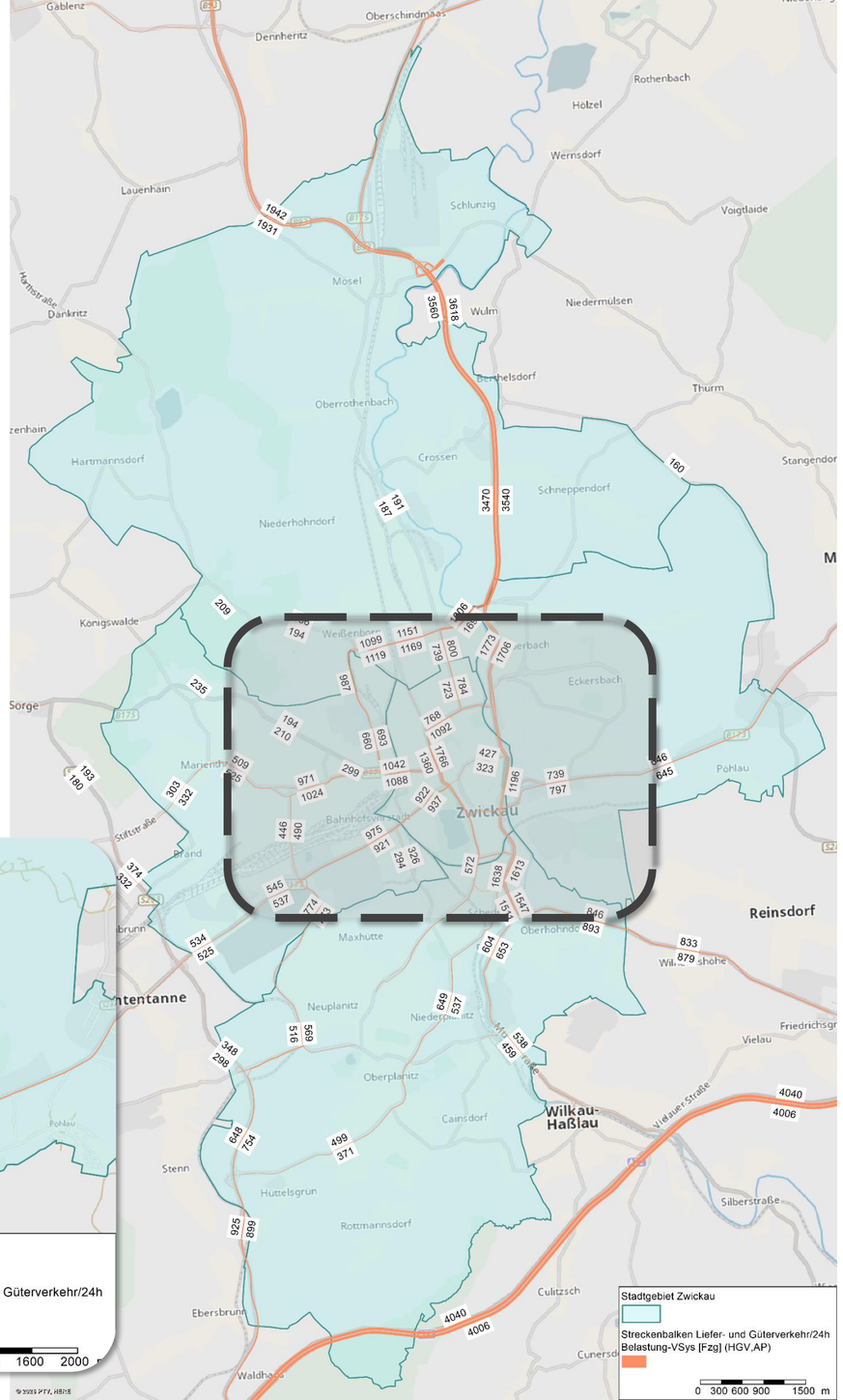
- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr) im Pendlerverkehr
- Fahrten, die die Stadtgrenze überschreiten (von/nach außerhalb)
- Stärkste Belastung:
  - B 93 (Anbindung an A 4)
  - Reichenbacher Straße (im weiteren Verlauf: Anbindung S 293)
  - Wildenfelser Straße (Anbindung A 72)
  - Muldestraße



Güterverkehr im Ist-Zustand

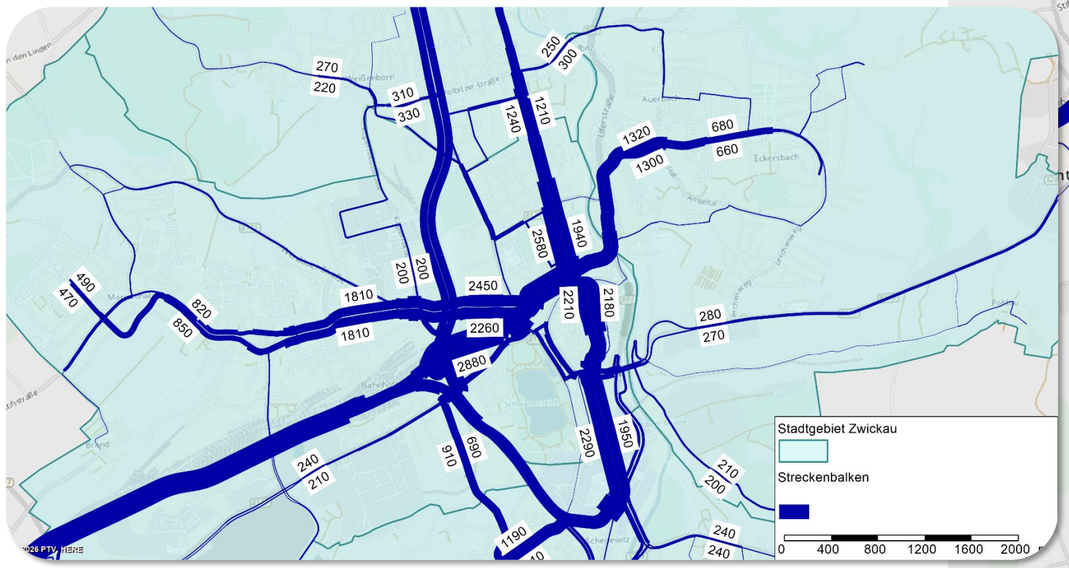
- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr)
- Hauptachsen von/nach Zwickau:
  - Nordachse:
    - B 93 wichtigste Haupteinfahrt als Verbindung zur A 4
  - Süd- /Westachse:
    - S 293 als wichtige Verbindungsstraße Richtung A 72
    - Anschluss über Reichenbacher Straße und Marienthaler Straße
  - Ostachse:
    - Wildenfelser Straße als Hauptroute aus Richtung A 72
    - Äußere Dresdner Straße Richtung Chemnitz / Dresden

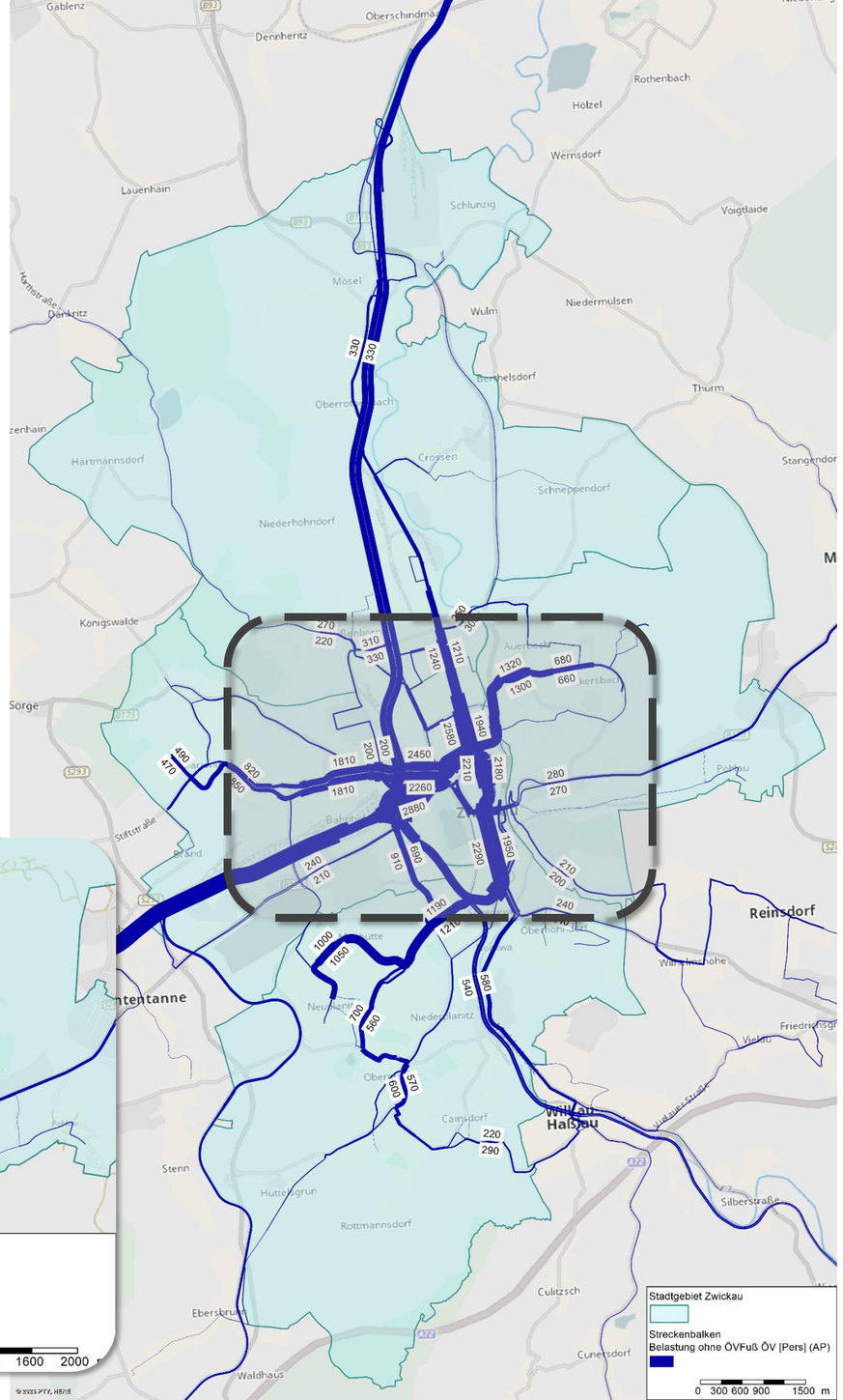




ÖV im Ist-Zustand

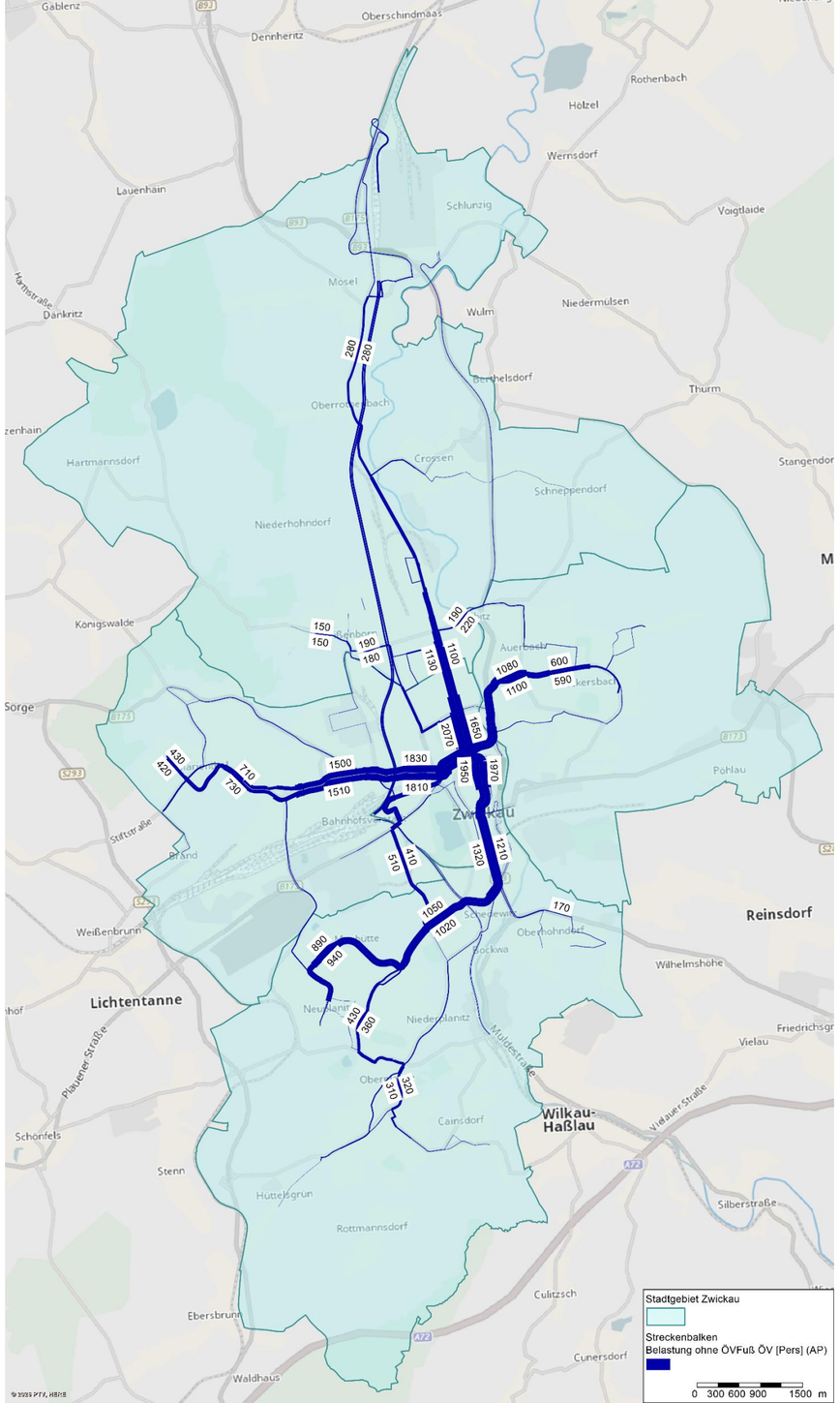
- ÖV-Fahrten/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr)
- Stärkste Belastung:
  - SPNV Richtung Leipzig (S5X, S5) und Chemnitz (RB30, RE3)
  - Straßenbahnlinien innerhalb Zwickaus (Linie 3 & 4)





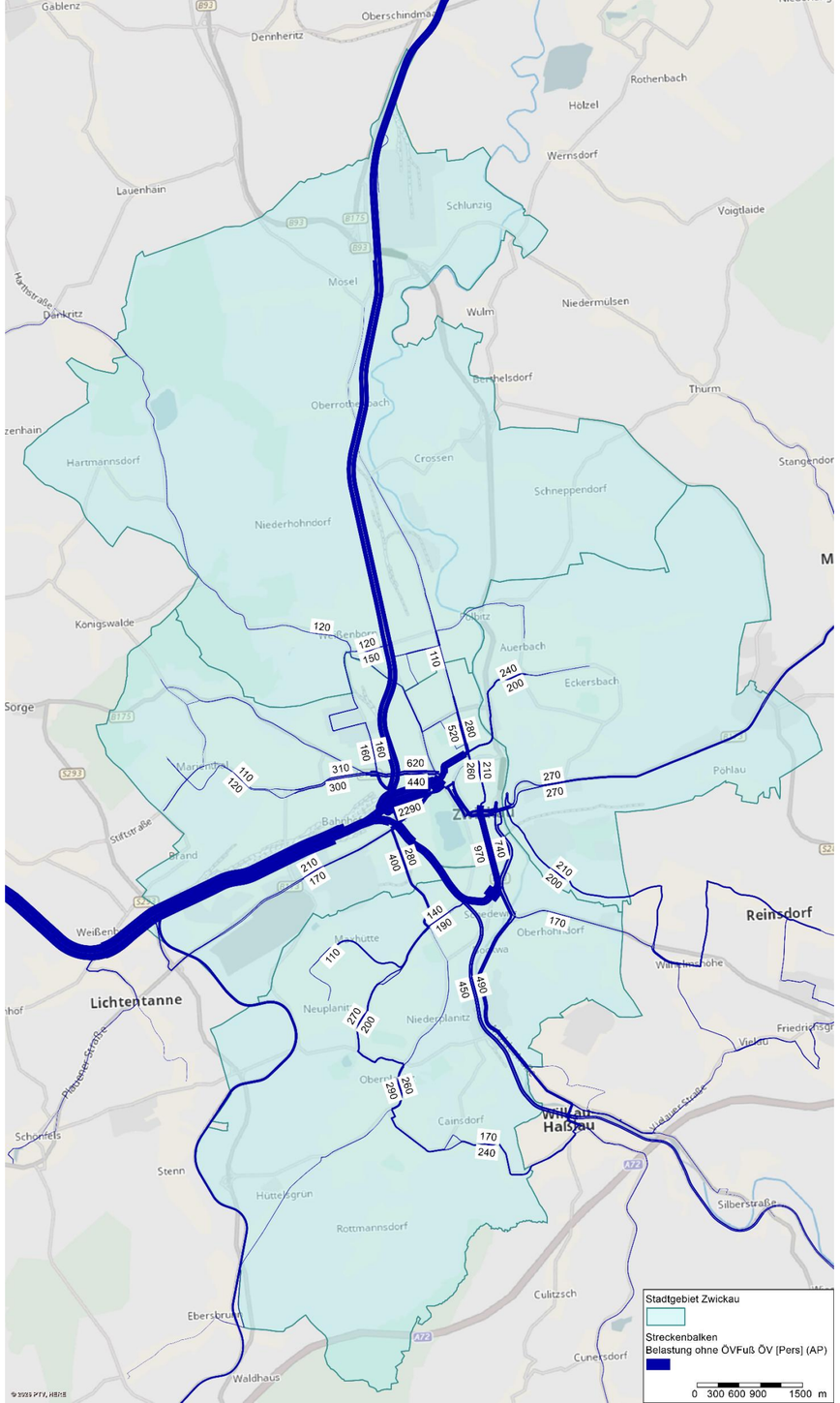
ÖV im Ist-Zustand (Binnenverkehr)

- ÖV-Fahrten/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr) im Binnenverkehr
- Stärkste Belastung:
  - Straßenbahn innerhalb Zwickaus
    - Insbesondere Linie 4 in Richtung Norden und Osten
    - Hohe Bedeutung für innerstädtische Verbindungen
  - Buslinie 10 als Verbindung zum Hauptbahnhof



ÖV im Ist-Zustand (Pendler)

- ÖV-Fahrten/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr) im Pendlerverkehr
- Stärkste Belastung:
  - Aus Richtung Leipzig: S5X, S5
  - Aus Richtung Reichenbach / Vogtland: RB2
  - Aus Richtung Chemnitz / Dresden: RB30, RE3



VEP2040
Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

Nullprognose 2040

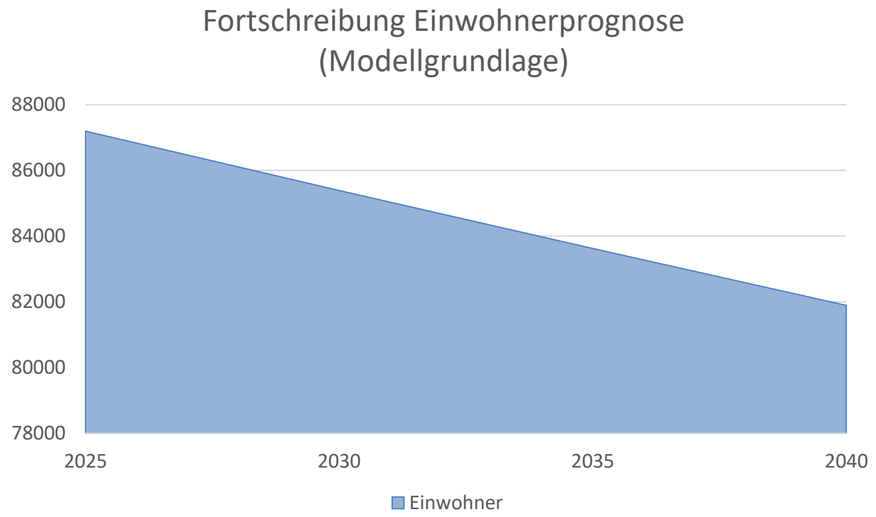
Nullprognose 2040

Zur Abschätzung zukünftiger Verkehrsentwicklungen wurde ein Prognosemodell für das Jahr 2040 aufgebaut.

Strukturdaten und Prognosegrundlagen

Die Prognose basiert auf folgenden Datengrundlagen:

- **Bevölkerung**
  - kleinräumige Einwohnerprognose der Stadt Zwickau,
  - Obere Variante 1 der 8. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaates Sachsen (2022–2040) für umliegende Kommunen,
  - Anpassung der Pendlerverflechtungen entsprechend der Bevölkerungsentwicklung.
- **Bildung**
  - 3. Regionalisierte Schüler- und Absolventenprognose für den Freistaat Sachsen bis zum Schuljahr 2040/2041.

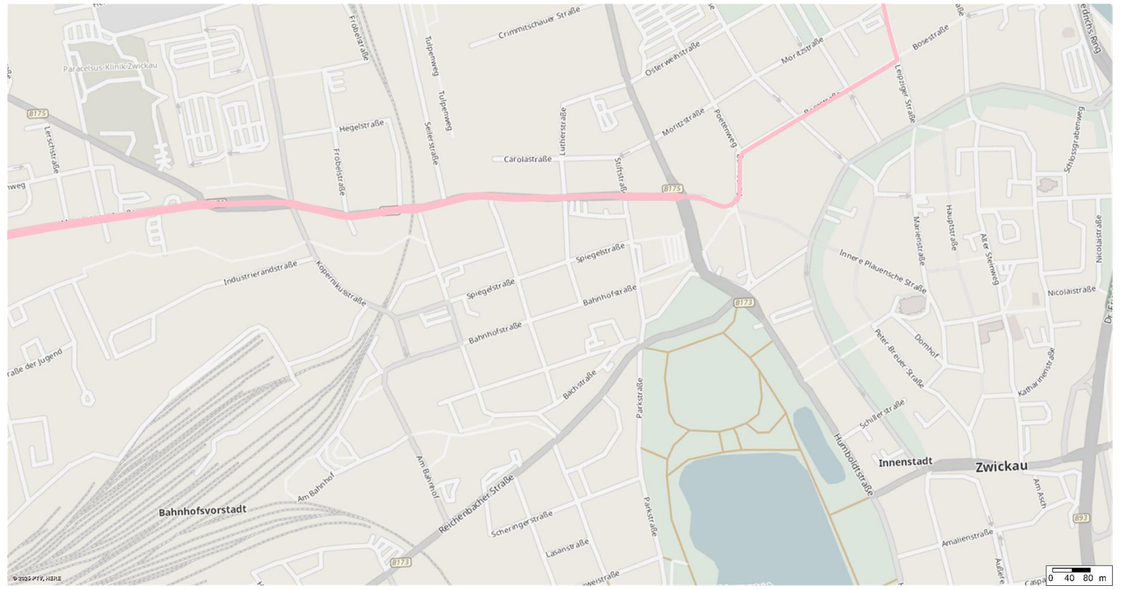


Nullprognose 2040

- **Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung**
  Berücksichtigung rechtskräftiger Bebauungspläne sowie geplanter Infrastrukturmaßnahmen.
  - B-Plan Nr. 117
  - B-Plan Nr. 98 (Neubau JVA)
  - B-Plan Nr. 067/A
  - B-Plan Nr. 029
  - B-Plan Nr. 114
  - B-Plan Nr. 120
  - B-Plan Nr. 121
  - B-Plan Nr. 305
  - B-Plan Nr. 116 (VW-Werk Mosel)
  - Anpassung der Linienführung der Straßenbahnlinie 4 über den Hauptbahnhof (Querspange), inkl. Anpassung des Fahrplans
- Besonders verkehrswirksame Projekte sind:
  - Erweiterung des VW-Werkes Mosel
  - Neubau der Justizvollzugsanstalt
  - Querspange

- **Güterverkehr**
  Verkehrsprognose 2040 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

Straßenbahnlinie 4: Bisherige Linienführung im Bereich Werdauer Straße



Straßenbahnlinie 4: Geplante Linienführung über Kopernikusstr. – HBF – Bahnhofstraße

Verkehrsaufkommen

- **Binnenverkehr und Auspendler (Einwohner Zwickau)**
  - Abnahme der Gesamtwegeanzahl um 10 %
    - Abnahme je Verkehrsmittel zwischen 10 % und 11 %
  - Modal Split bleibt relativ konstant

- **Einpendlerverkehr**
  - Abnahme der Gesamtwegeanzahl um 2 %
    - Abnahme im Radverkehr und MIV
    - Zunahme im ÖV v. a. durch Querspange
      - Verbesserung Anschluss SPNV – Straßenbahn am Hauptbahnhof

- **Liefer- und Güterverkehr**
  - Erhöhung Liefer- und Güterverkehr um 37 %
    - Generelle Zunahme des Liefer- und Güterverkehrs
    - Höheres Lieferaufkommen am VW Werk Mosel

Binnen- und Auspendlerverkehr (2040) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt

	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖV
Binnenverkehr	204.458	41.768	18.420	119.183	25.086
Einfahrender Verkehr	16.792	133	196	15.439	1.024
Ausfahrender Verkehr	16.792	129	194	15.406	1.064
Gesamt	**238.043**	**42.030**	**18.811**	**150.028**	**27.174**
Veränderung 2025 zu 2040	-10%	-11%	-11%	-10%	-10%
Modal Split Verkehrsmodell 2040 (Binnenverkehr & Ausfahrender Verkehr)		17,7%	7,9%	63,0%	11,4%
Modal Split Verkehrsmodell 2025		17,8%	8,0%	62,8%	11,4%

Einpendlerverkehr (2040) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt

	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖV
Binnenverkehr	0	0	0	0	0
Einfahrender Verkehr	57.950	0	134	52.639	5.177
Ausfahrender Verkehr	57.952	0	149	52.021	5.782
Gesamt	**115.901**	**0**	**282**	**104.660**	**10.959**
Veränderung 2025 zu 2040	-2%		-3%	-3%	12%
Modal Split Verkehrsmodell 2040 (Binnenverkehr & Ausfahrender Verkehr)		0,0%	0,2%	90,3%	9,5%
Modal Split Verkehrsmodell 2025		0,0%	0,2%	91,5%	8,3%

Liefer- und Güterverkehr (2040) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt

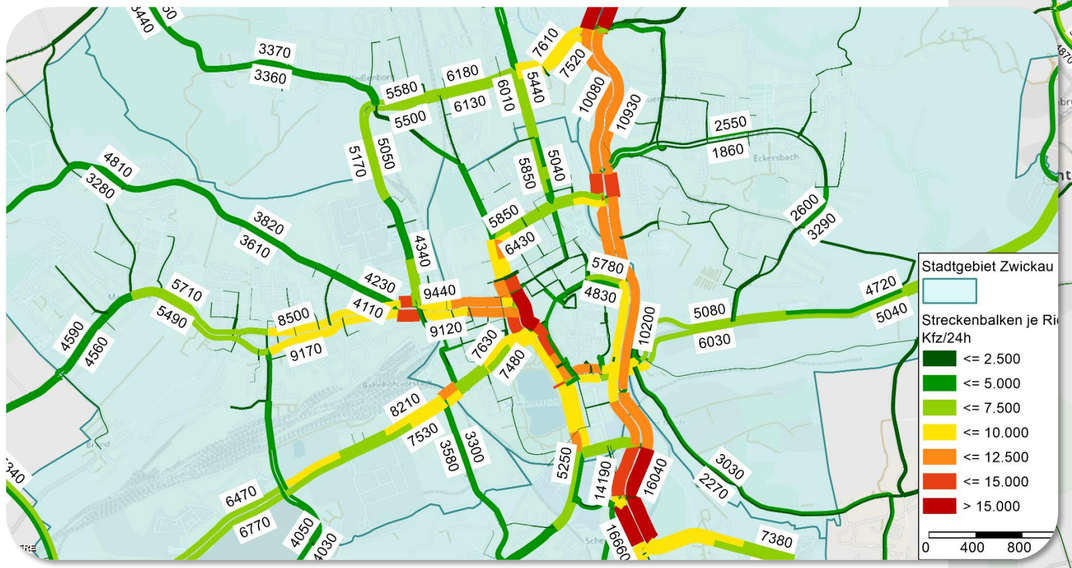
	Gesamt	MIV
Binnenverkehr	11.160	11.160
Einfahrender Verkehr	10.821	10.821
Ausfahrender Verkehr	10.822	10.822
Gesamt	**32.804**	**32.804**
Veränderung 2025 zu 2040	37%	37%
Modal Split Verkehrsmodell (Binnenverkehr & Ausfahrender Verkehr)		100,0%

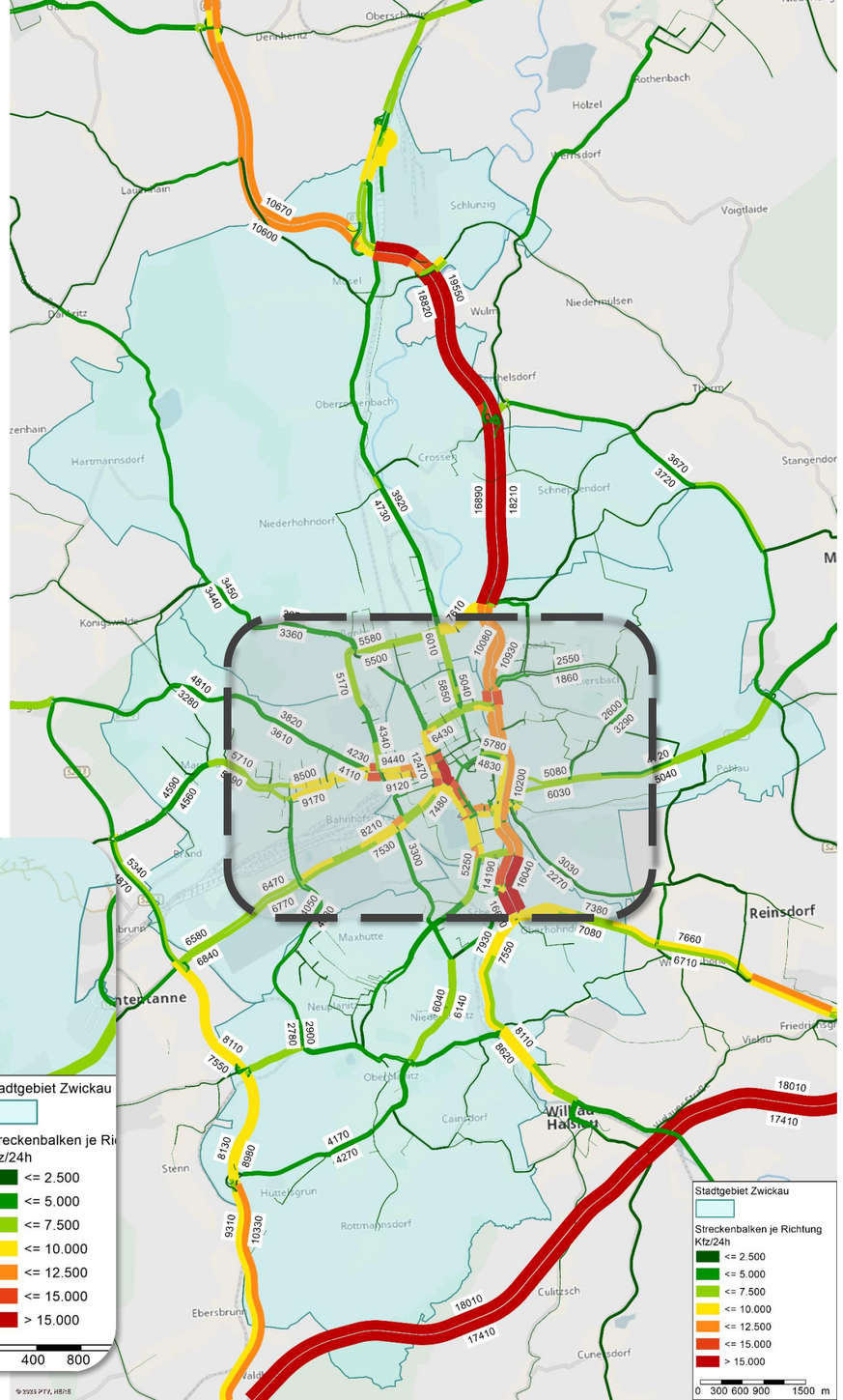
Gesamtverkehr mit Bezug zu Zwickau Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt

	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖV
Summe 2040	**386.748**	**42.030**	**19.093**	**287.492**	**38.132**
Summe 2025	407.133	47.168	21.468	298.631	39.865
Veränderung 2025 zu 2040	-5%	-11%	-11%	-4%	-4%

Kfz-Verkehr Nullprognose 2040

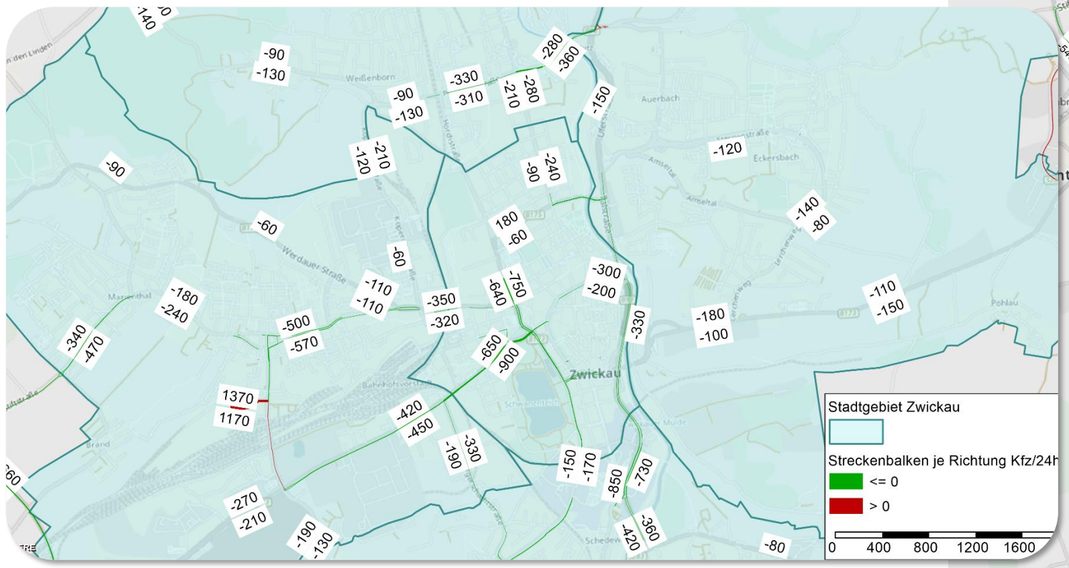
- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr)
- Hauptachsen von/nach Zwickau bleiben bestehen (keine großen Veränderungen zum Ist-Zustand):
  - Nordachse:
    - B 93 wichtigste Haupteinfahrt verknüpft die Stadt mit Crimmitschau, Glauchau und A 4
  - Süd- /Westachse:
    - S 293 als wichtige Verbindungsstraße
    - Anschluss über Reichenbacher Straße und Marienthaler Straße
    - Verknüpfung Richtung Reichenbach, Werdau und A 72
  - Ostachse:
    - Wildenfelser Straße als Hauptroute aus Richtung A 72
    - Äußere Dresdner Straße Richtung Chemnitz / Dresden

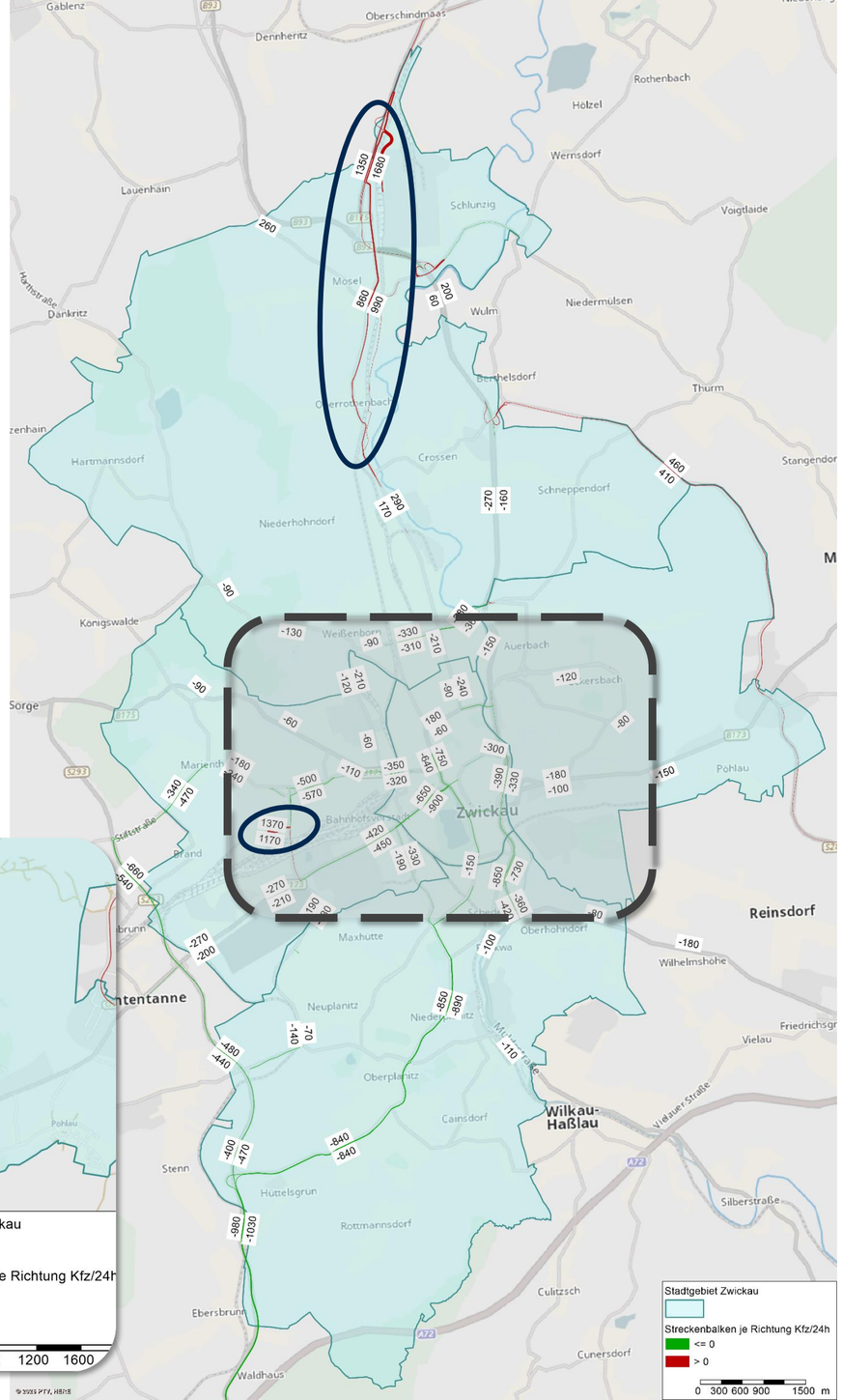




Veränderung Kfz-Verkehr

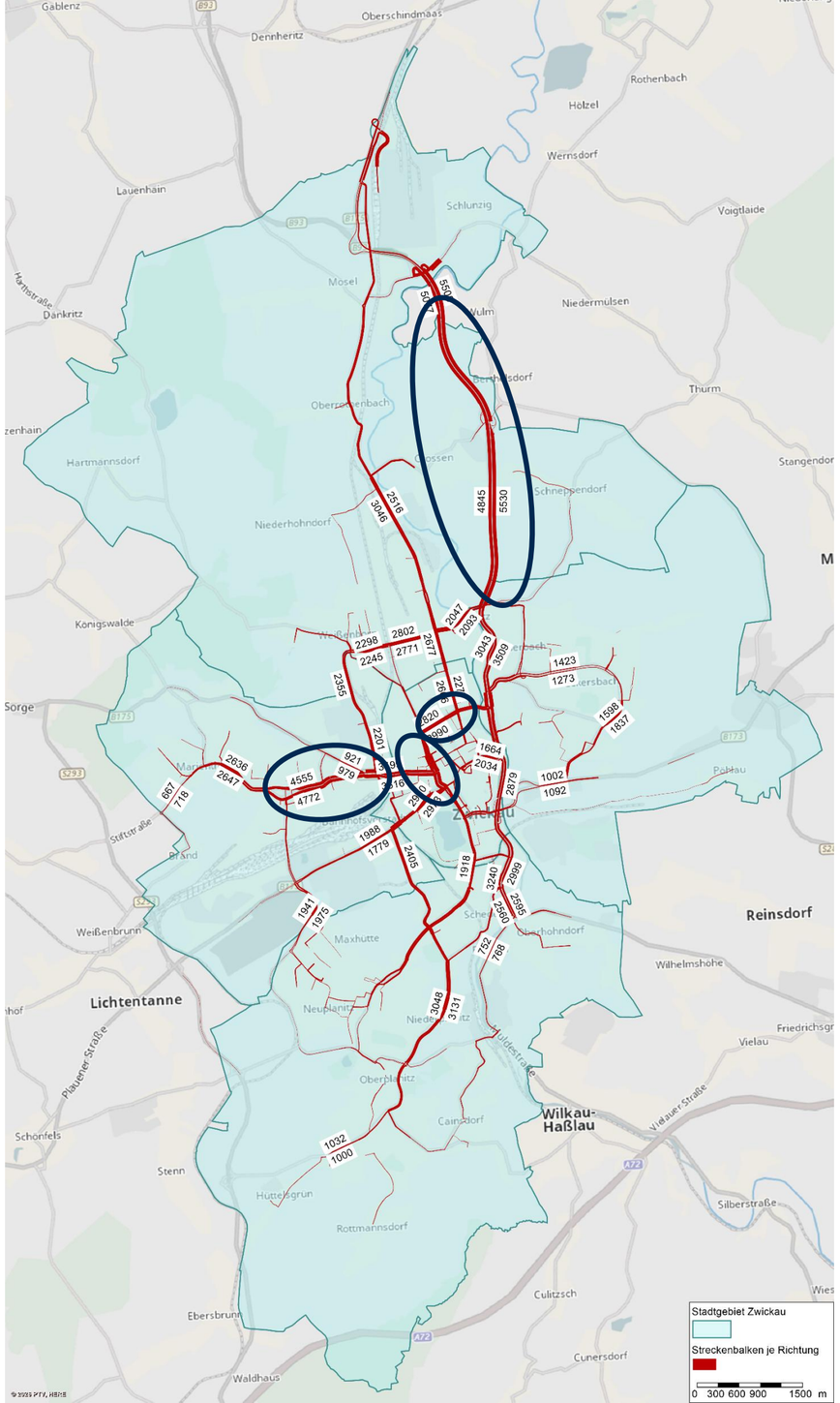
- Veränderung des Kfz-Verkehrs zwischen Ist-Zustand 2025 und Nullprognose 2040:
  - Geringe Abnahme des Kfz-Verkehrs im gesamten Stadtgebiet Zwickaus
- Punktuelle Zunahme des Kfz-Verkehrs durch neue Wohn- /Gewerbegebiete:
  - JVA Zwickau
  - VW Werk Mosel (Altenburger Straße)





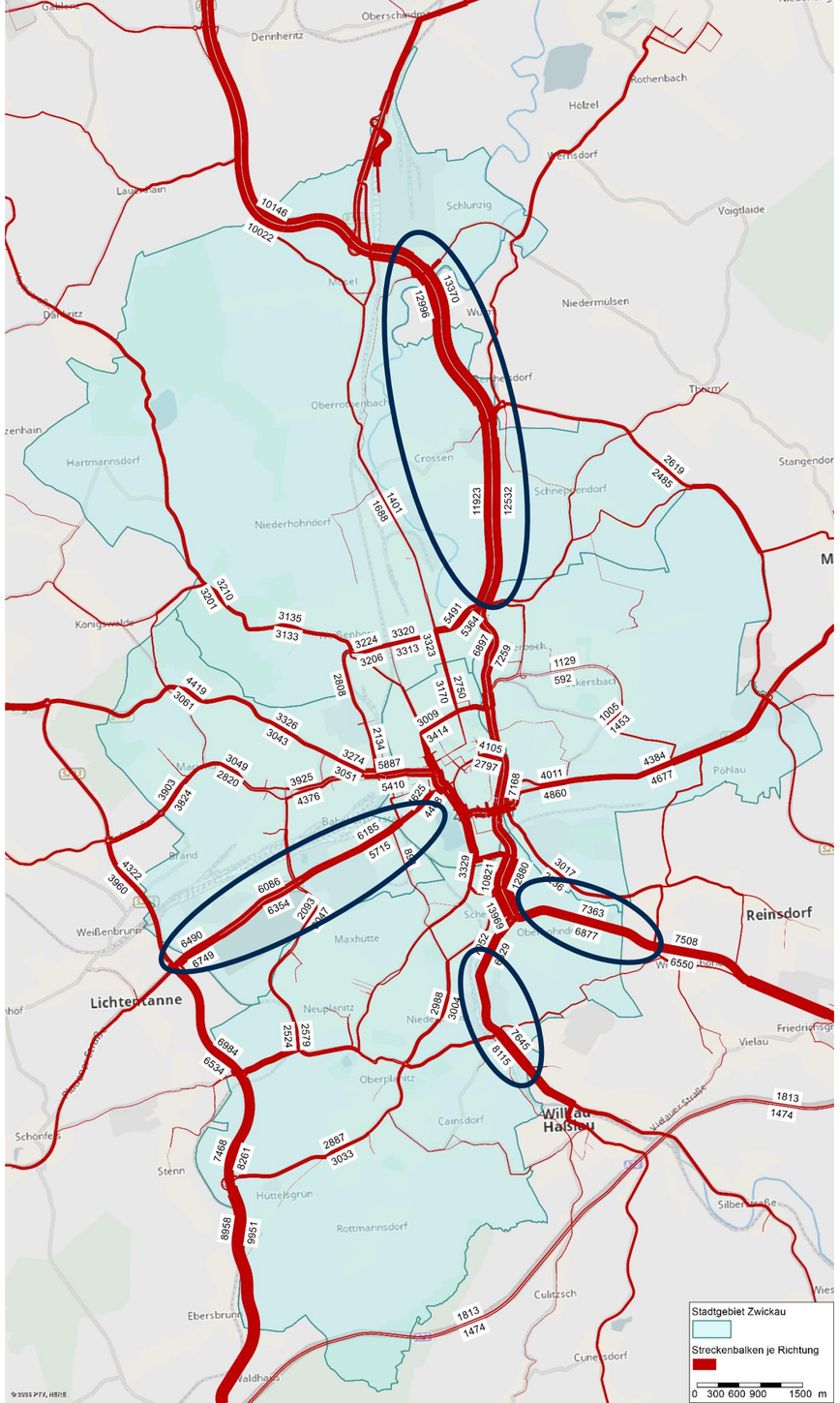
Kfz-Binnenverkehr Nullprognose 2040

- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr) im Binnenverkehr
- Stärkste Belastung:
  - Marienthaler Straße
  - Humboldtstraße
  - Kolpingstraße
  - B 93



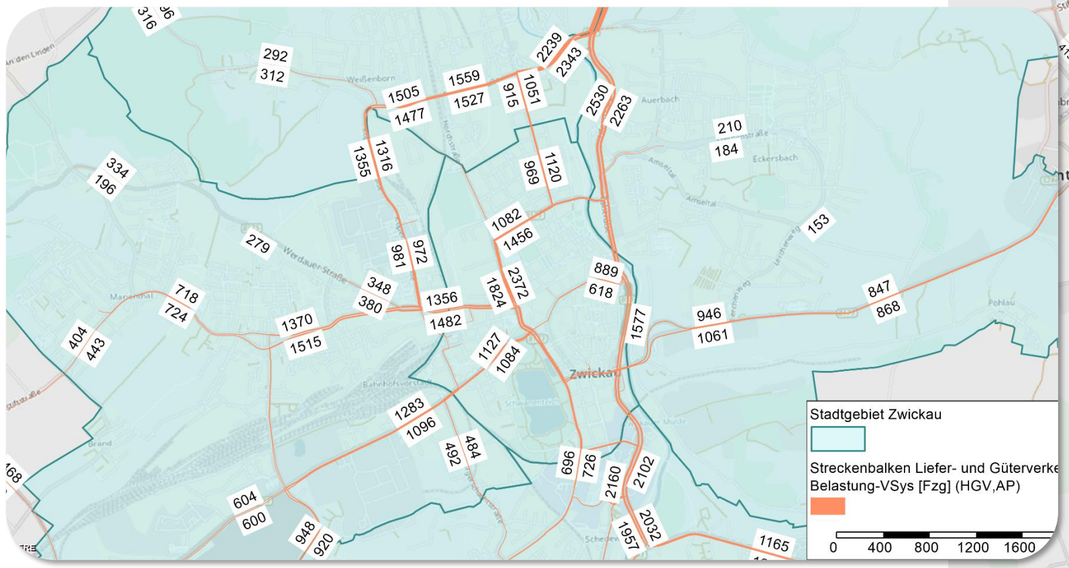
Kfz-Pendlerverkehr Nullprognose 2040

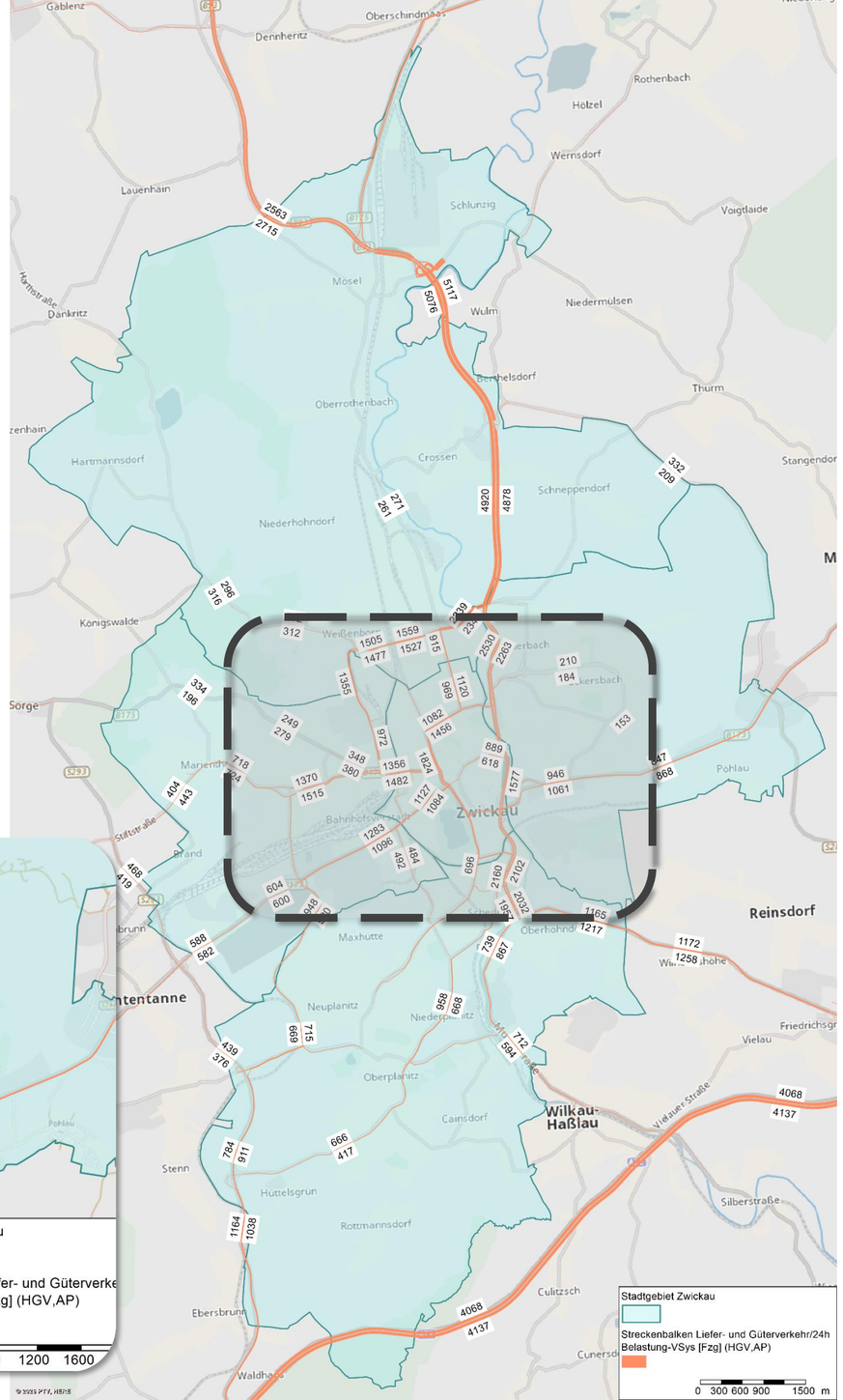
- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr) im Pendlerverkehr
- Fahrten, die die Stadtgrenze überschreiten (von/nach außerhalb)
- Stärkste Belastung:
  - B 93 (Anbindung an A 4)
  - Reichenbacher Straße (im weiteren Verlauf: Anbindung S 293)
  - Wildenfelser Straße (Anbindung A 72)
  - Muldestraße



Güterverkehr Nullprognose 2040

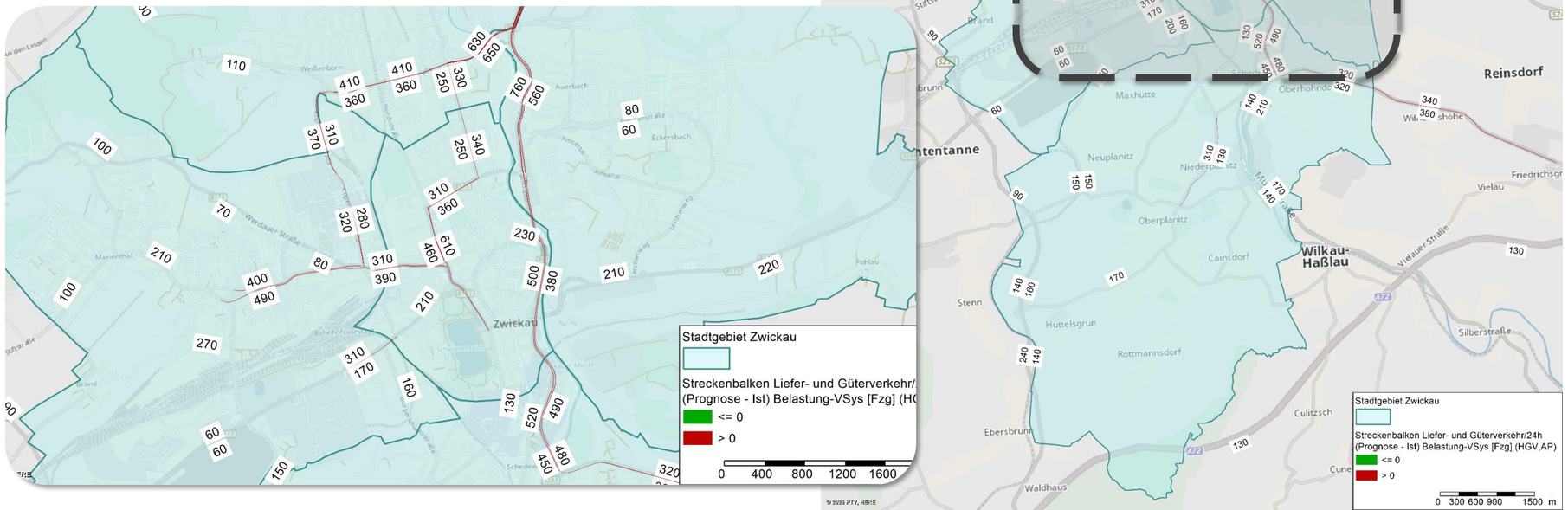
- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr)
- Hauptachsen von/nach Zwickau:
  - Nordachse:
    - B 93 wichtigste Haupteinfahrt als Verbindung zur A 4
  - Süd- /Westachse:
    - S 293 als wichtige Verbindungsstraße Richtung A 72
    - Anschluss über Reichenbacher Straße und Marienthaler Straße
  - Ostachse:
    - Wildenfelser Straße als Hauptroute aus Richtung A 72
    - Äußere Dresdner Straße Richtung Chemnitz / Dresden

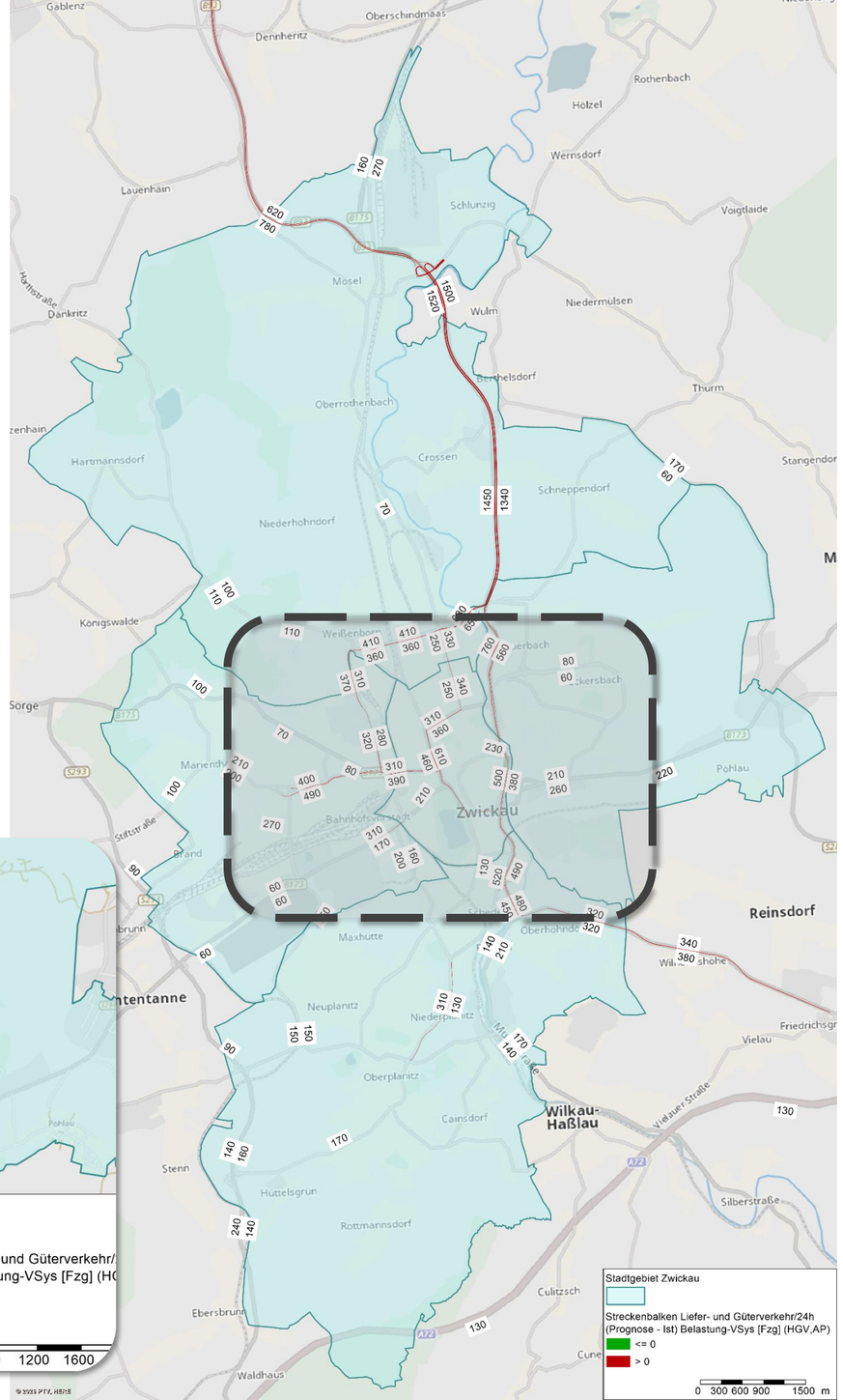




Veränderung Güterverkehr

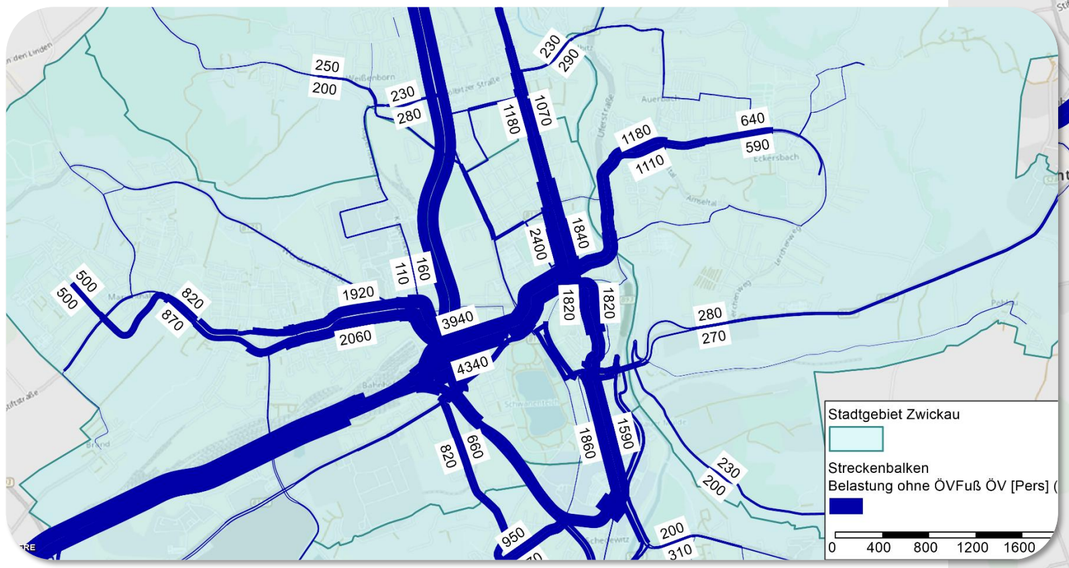
- Kfz/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr)
- Generelle Zunahme des Güterverkehrs
  - vor allem auf der B 93 aufgrund von höherem Güterverkehrsaufkommen durch Erweiterung VW Werk Mosel

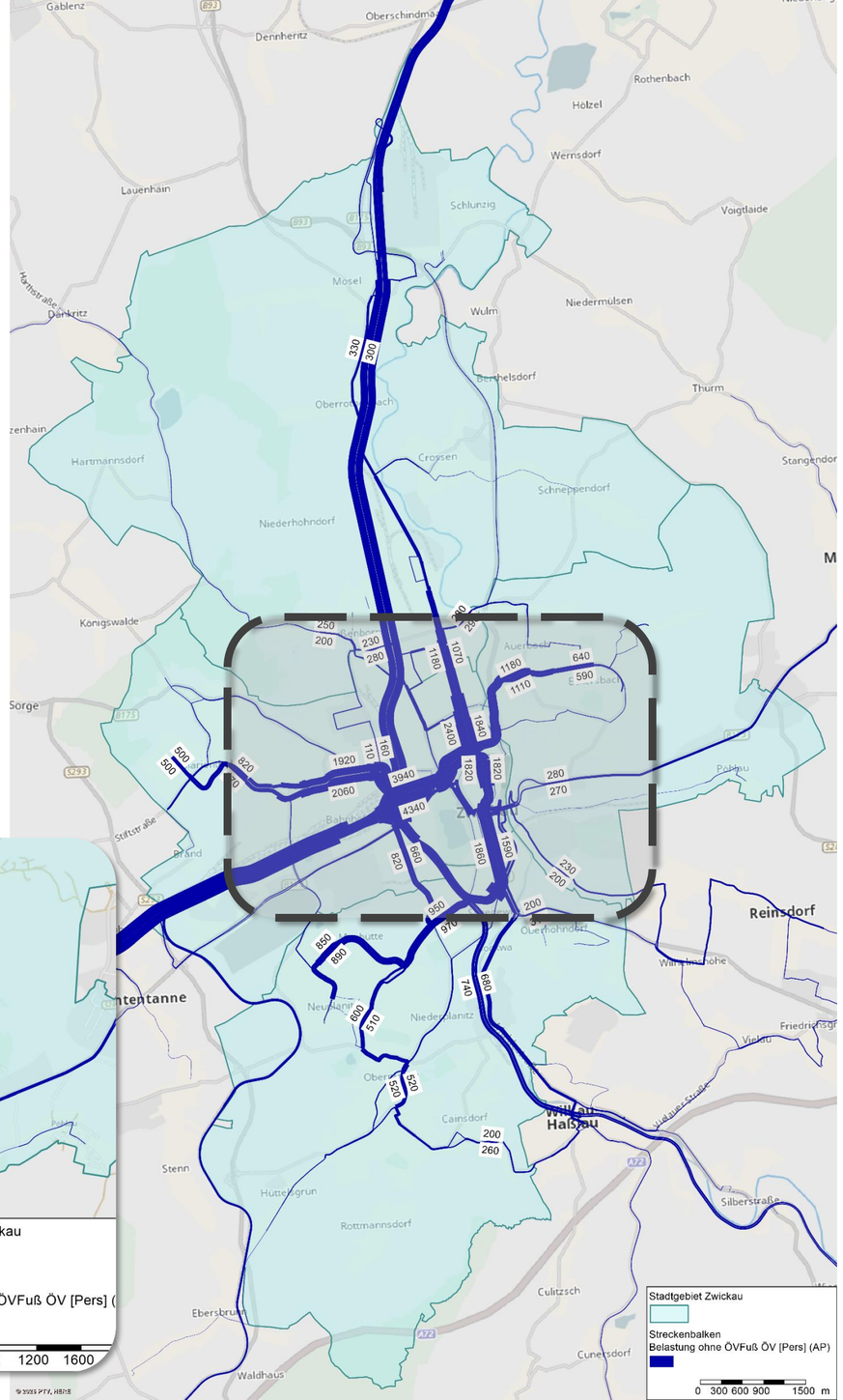




ÖV Nullprognose 2040

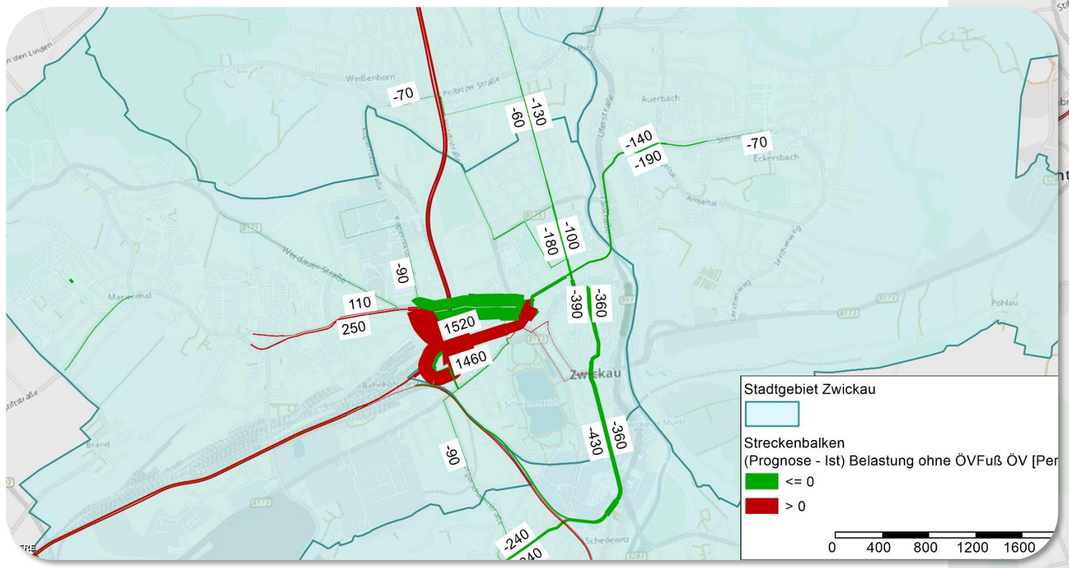
- ÖV-Fahrten/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr)
- Stärkste Belastung:
  - SPNV Richtung Leipzig (S5X, S5) und Chemnitz (RB30, RE3)
  - Straßenbahnlinien innerhalb Zwickaus (Linie 3 & 4)

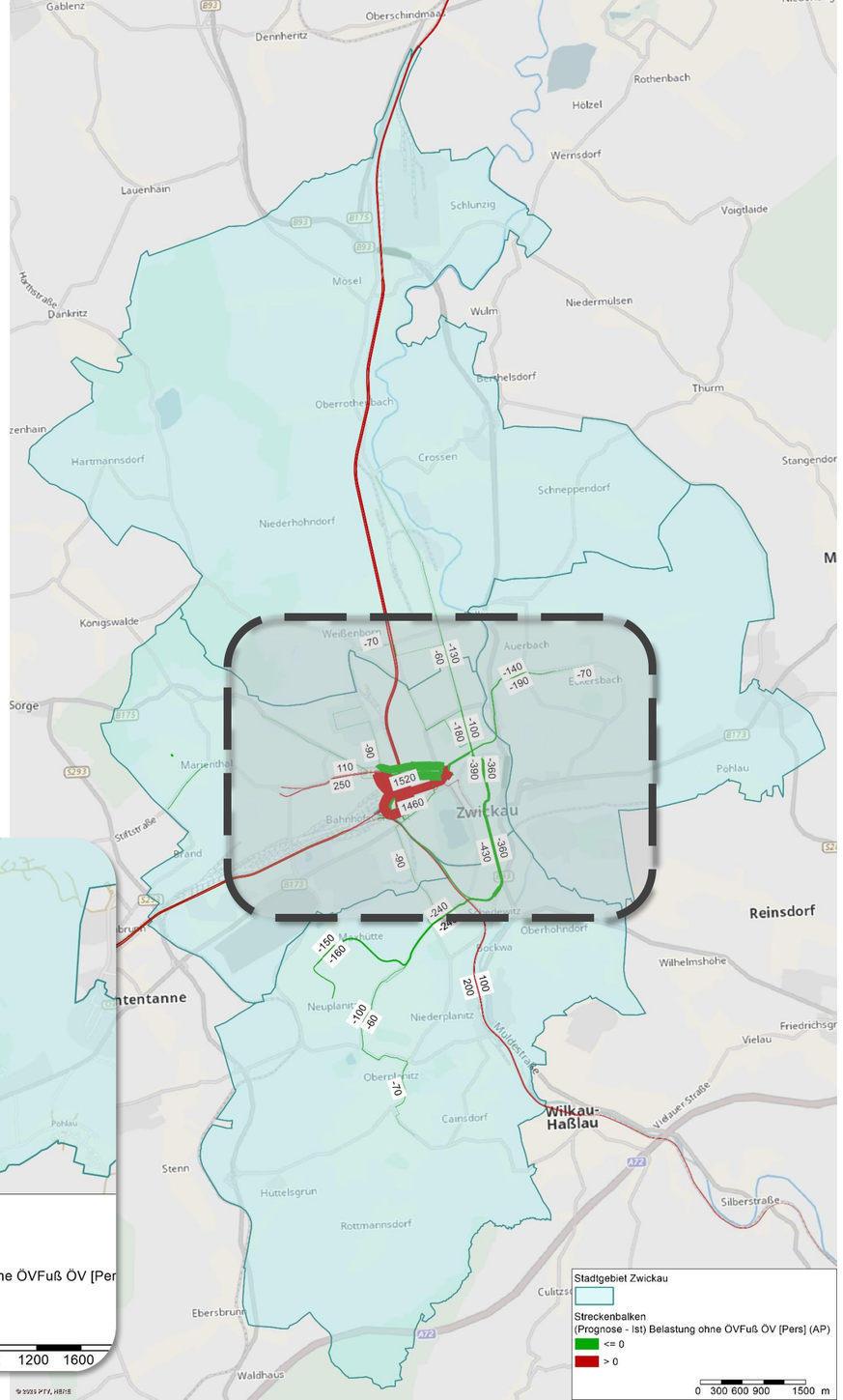




Veränderung ÖV

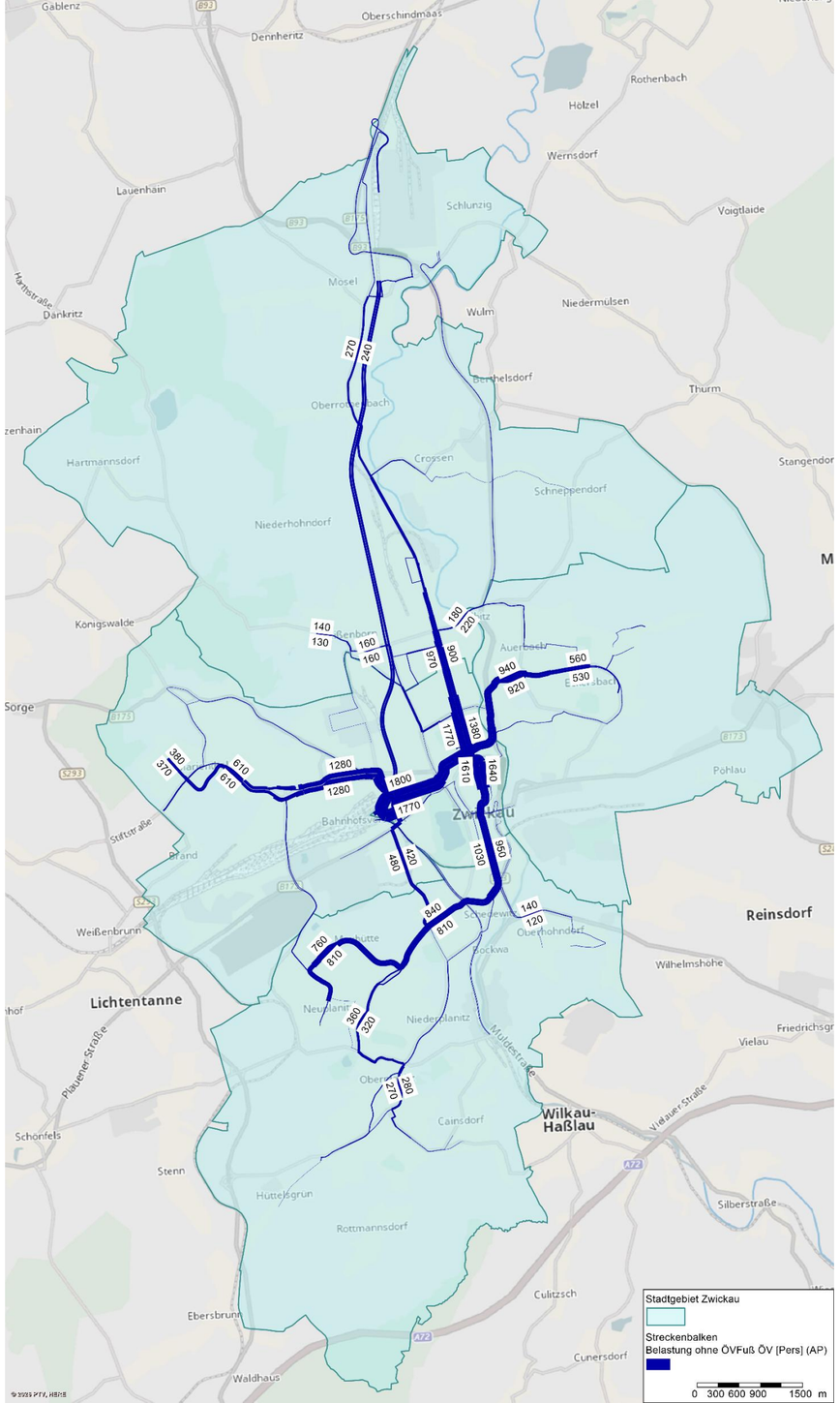
- Zunahme SPNV durch höheres Pendleraufkommen im ÖV
- Veränderung der Linienführung der Straßenbahnlinie 4:
  - Verschiebung der Verkehrsbelastung: Abnahme der Fahrgastzahlen auf der Buslinie 10 zugunsten der Straßenbahnlinie 4





ÖV Nullprognose 2040 (Binnenverkehr)

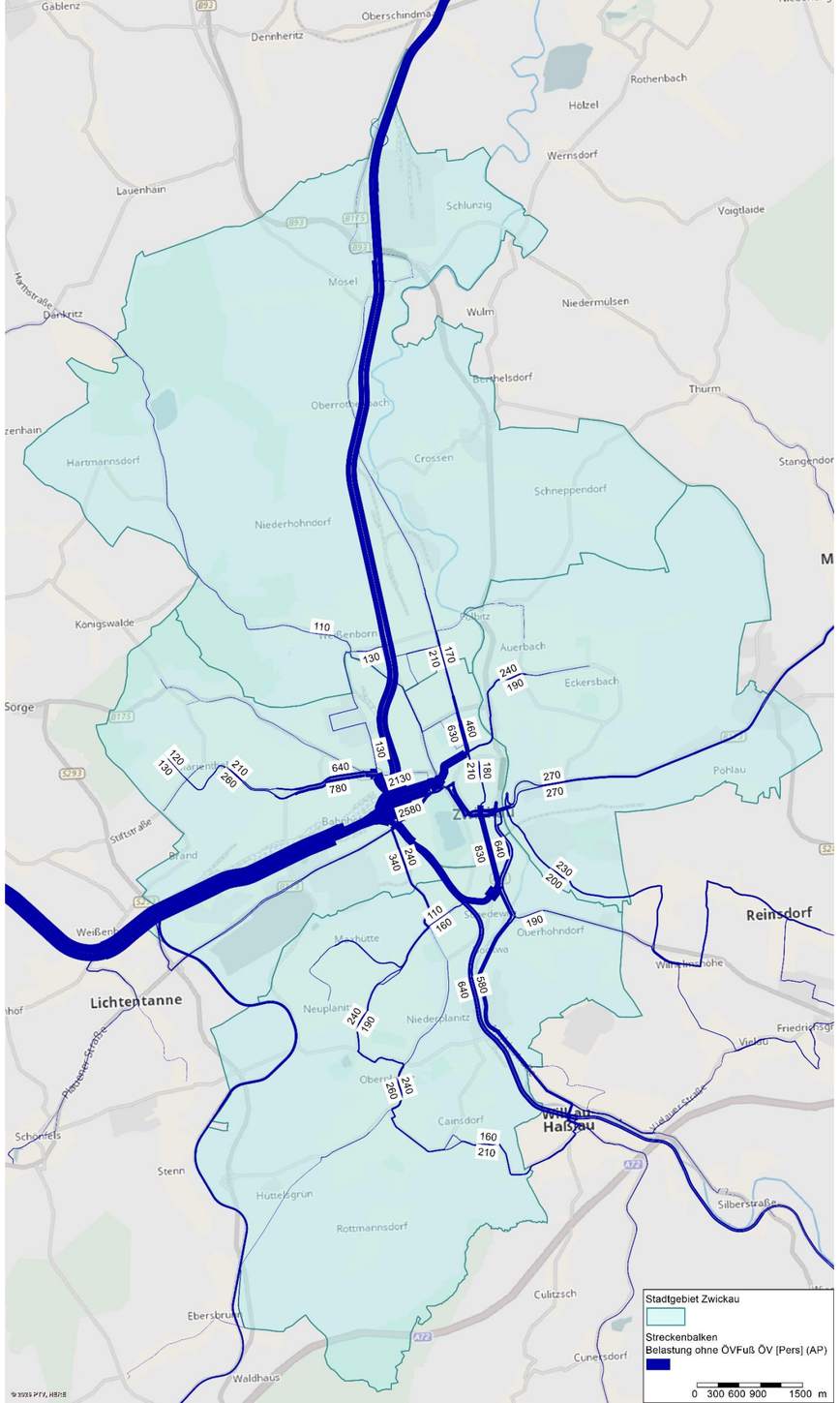
- ÖV-Fahrten/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr) im Binnenverkehr
- Stärkste Belastung:
  - Straßenbahn innerhalb Zwickaus
    - Insbesondere Linie 4 in Richtung Norden und Osten
    - Hohe Bedeutung für innerstädtische Verbindungen
  - Stärkere Nutzung SPNV Richtung Mosel



Stadtgebiet Zwickau

Streckenbalken
Belastung ohne ÖVFuß ÖV [Pers] (AP)

0 300 600 900 1500 m

ÖV Nullprognose 2040 (Pendler)

- ÖV-Fahrten/24h je Richtung an einem Werktag (Mo-Fr) im Pendlerverkehr
- Stärkste Belastung:
  - Aus Richtung Leipzig: S5X, S5
  - Aus Richtung Reichenbach / Vogtland: RB2
  - Aus Richtung Chemnitz / Dresden: RB30, RE3