

Maßnahmenkonzept Erläuterungen

In den Maßnahmensteckbriefen werden die jeweiligen Einzelmaßnahmen oder Strategien für alle Handlungsfelder getrennt dargestellt. Die einzelnen Steckbriefe formen in ihrer Gesamtheit das Maßnahmenkonzept für die Stadt Zwickau und sind auf das Leitbild und die Leitziele des Verkehrsentwicklungsplans abgestimmt. Das hier dargestellte Maßnahmenkonzept ist so ausgelegt, dass damit die Ziele bis 2040 erreicht werden können. Sollten einzelne Maßnahmen des Gesamtkonzeptes entfallen oder nicht umgesetzt werden, könnten die erwarteten Effekte der jeweiligen Maßnahmen geringer ausfallen. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Maßnahmen in Kombination mit anderen Maßnahmen stehen, sogenannten Maßnahmenpaketen.

Die Maßnahmensteckbriefe sind einheitlich strukturiert und enthalten neben der eigentlichen Kurzbeschreibung der Maßnahme auch Informationen zur Ausgangslage, zur Zielsetzung der jeweiligen Maßnahme sowie Hinweise zu Trägern und Akteuren, zur Umsetzung und zur Kombination mit anderen Maßnahmen.

Darüber hinaus sind in den Maßnahmensteckbriefen Skalen und Symbole enthalten, deren Bedeutungen nachfolgend erklärt werden. Zudem gibt der Maßnahmentyp Aufschluss über den Detailgrad der Maßnahme. Unter **Strategie** wird ein Handlungsrahmen mit einer bestimmten Ausrichtung festgelegt, welcher sich zunächst nicht konkret auf bestimmte Räume oder Bereiche fokussiert. Dies ist hingegen unter **Prüfauftrag** zu verstehen, in dem eine Einzelmaßnahme zur Prüfung vorgeschlagen wird.

Umsetzungszeitraum

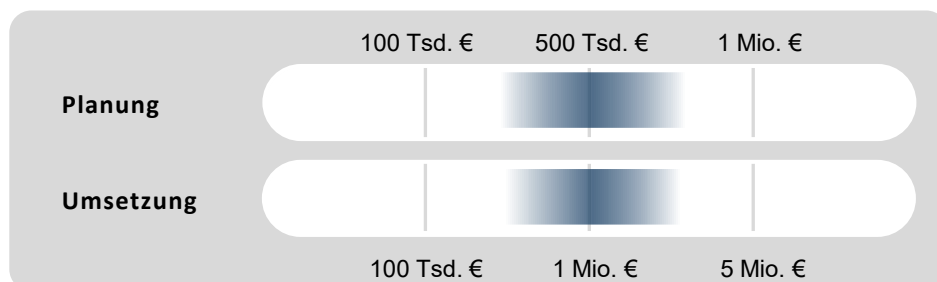
Der Umsetzungszeitraum gibt an, wie lange die Realisierung der Maßnahme bis zur vollständigen Implementierung dauert. Dabei ist das Zieljahr 2040 als bedeutender Umsetzungshorizont festgelegt, sodass möglichst viele Maßnahmen auch innerhalb dieses Zeitraums umgesetzt werden können. Es wird unterschieden in

- Kurzfristige Umsetzung (1 - 4 Jahre)
- Mittelfristige Umsetzung (5 – 9 Jahre)
- Langfristige Umsetzung (mehr als 10 Jahre)
- Daueraufgabe (kontinuierliche Bearbeitung)



Kostenschätzung

In der Kostenschätzung sind die Kosten angegeben, die die jeweilige Maßnahme verursacht. Dies betrifft üblicherweise Kosten für Planung und Umsetzung, die hier getrennt dargestellt werden. Da Maßnahmen im Rahmen des VEP häufig anschließend weiter geplant bzw. geprüft werden müssen, sind nur grobe Einschätzungen zu Kosten möglich



Wirkungseinschätzung

Die Wirkung der Maßnahme orientiert sich am Leitbild und beschreibt die potenzielle Wirksamkeit der Maßnahmen auf die vier Leitziele.

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 Bildungseinrichtungen	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

Ausgangslage

Die Stadt Zwickau verfügt aktuell über keine tiefgreifenden Konzepte zu Fußwegen oder dem Zufußgehen. Dies stellt eine große Wissens- und Informationslücke in Bezug auf die künftige Fußverkehrsplanung dar.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils
- Belebung des öffentlichen Raumes

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des Fußverkehrszielnetzes wurden Vorrang-Bereiche mit hoher Funktionsdichte und entsprechend hohem Fußverkehrsaufkommen 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:

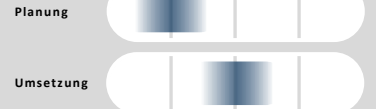
- Durchführung einer umfassenden Bestandsaufnahme aller bestehenden Fußwege in den jeweiligen Planraumkulissen.
- Analyse der Nutzung, Zustände, Sicherheitsaspekte und Barrieren für Fußgänger, ggf. Zählungen durchführen.
- Einbindung der Bevölkerung, Interessengruppen und Experten in den Planungsprozess durch Workshops, Bürgerforen, Planungsspaziergänge / Fußverkehrs-Checks und Online-Umfragen.
- Festlegen von Zielen und Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur in der Stadt und in den jew. 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 jew. Planraumkulissen.
- Integration innovativer Gestaltungselemente und Technologien zur Verbesserung der Fußgängererfahrung, z.B. Leuchtbrechen im Boden, o.Ä.
- Festlegung eines Umsetzungsplans mit klaren Prioritäten und Zeitplänen für die Realisierung der geplanten Fußwegeprojekte.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Fachbüro, Interessensvertretungen, Bevölkerung

Umsetzungshinweise

- Festlegung einer Taskforce Fußverkehrsscheck
- Festlegung von Bewertungskriterien
- Vor-Ort-Begehung und Dokumentation der Ergebnisse
- Prüfung Einpflegen in der Mobilitätsplattform Z-Move

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Die Hauptfußwege befinden sich vornehmlich in den zentralen Lagen in den jeweiligen Stadtteilen und -bezirken. Sie vernetzen wichtige Einrichtungen wie Arbeitsplatz-, Versorgungs- und Bildungsstandorte – sogenannte Ankerpunkte – innerhalb der Stadtteile sowie darüber hinaus. Diese Verbindungen stellen auch häufig Achsen dar, die verschiedene Planraumkulissen (s. Zielnetz) miteinander verknüpfen. Auf kurzen Distanzen von 1,0 bis 2,5 km spielt der Fußverkehr eine wichtige Rolle. Der Fußverkehrsanteil liegt hier bei 74 % bzw. 30 % am Gesamt-Modal Split.

Ziele der Maßnahme

- Ausbau von Fußwegeverbindungen, die bedeutsame Teilräume und Einrichtungen miteinander verknüpfen
- Fußläufige Erreichbarkeit der Einrichtungen sicherstellen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

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. F5) 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.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

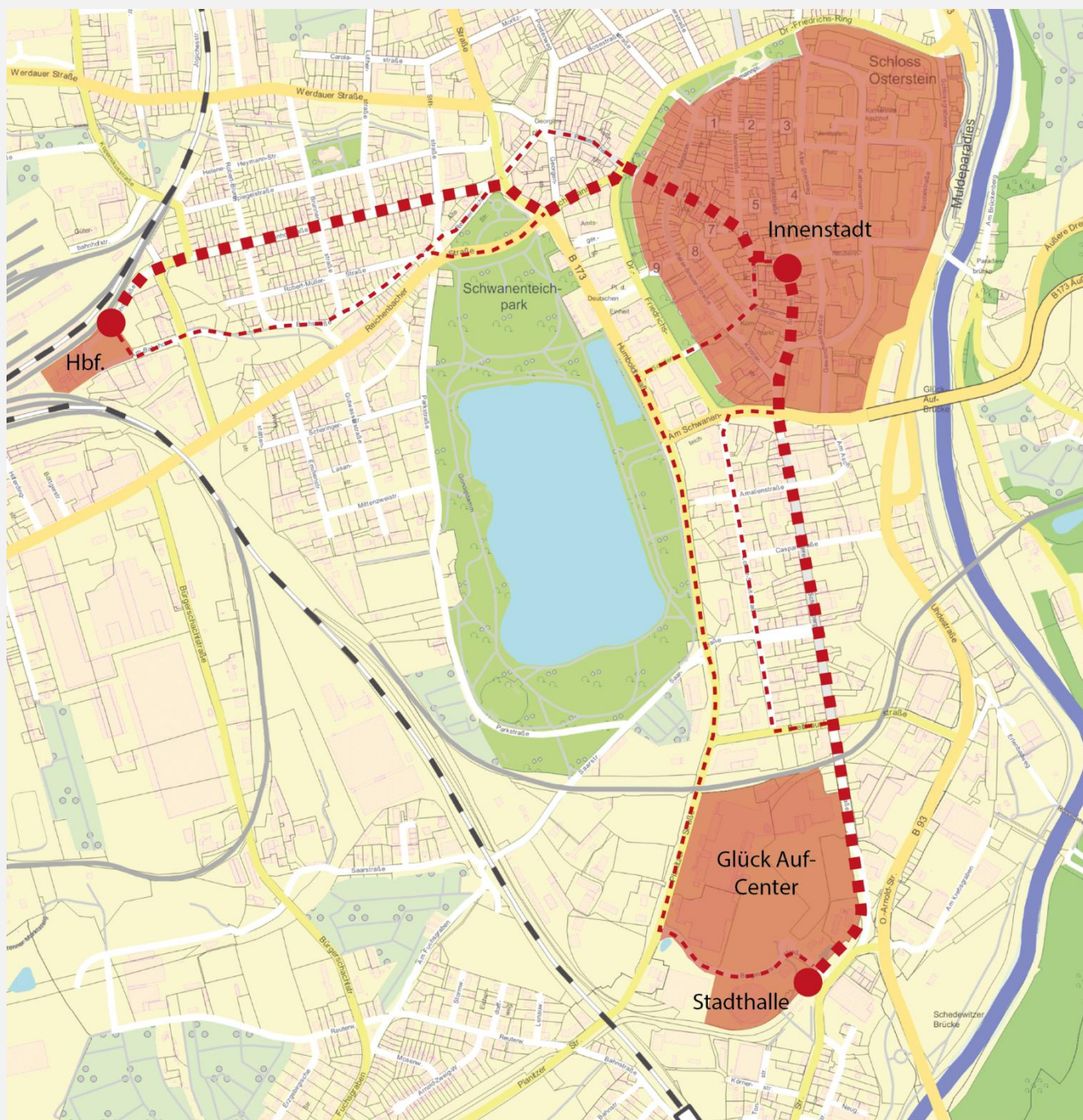
Stadt Zwickau,
Flächeneigentümer (je nach Achse)

Umsetzungshinweise

- Prüfung der Umsetzbarkeit von Hauptfußwegeachsen
- Durchführung von datengestützten Analysen, Begehungen und Erfassung ggf. von Mobilfunkdaten zur kleinräumigen Analyse von Fußwegebeziehungen

Maßnahmenpaket





Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen

■ ■ ■ Potenzielle Hauptfußwegeachsen

- - - Alternative Routenführungen

Ausgangslage

In Zwickau sind bereits einige Haltestellen barrierefrei ausgebaut und Niederflurfahrzeuge im Einsatz, jedoch ist die Barrierefreiheit im Gesamtsystem nicht flächendeckend gegeben. Nicht alle Bushaltestellen verfügen über angepasste Bordsteinhöhen, taktile Leitelemente oder barrierefreie Informationen. Dies schränkt die Nutzbarkeit des ÖPNV erheblich ein und steht im Widerspruch zu den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (§8 Absatz 3 PBefG), das die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV-Systems vorsieht.

Ziele der Maßnahme

- Mobilität und soziale Teilhabe für alle
- Schaffung eines durchgängig barrierefreien ÖPNV-Systems
- Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und des Komforts

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.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ, DB, ZVMS, ggf. Fachbüro

Umsetzungshinweise

- Erstellen einer Prioritätenliste zum Ausbau barrierefreier Zuwege zu den Haltestellen im Nahverkehrsplan
- Einbindung von Verkehrsunternehmen und Infrastrukturträgern
- Akquise von Fördermitteln, z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Ziel ist es, umweltfreundliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu und von den Bildungseinrichtungen zu stärken sowie etwaige „Elterntaxi-Haltestellen“ einige Meter vor den Schulen zu errichten. Somit wird das erhöhte Verkehrsaufkommen insbesondere in den Morgenstunden vor den Schulen sicherer gestaltet.

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

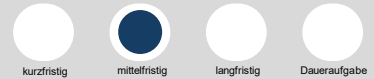
Maßnahmenbeschreibung

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen (Schule / Kita / Hort) fördert das selbständige Zufußgehen und schafft sichere Rahmenbedingungen für Kinder auf ihrem täglichen Weg. Diese 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.

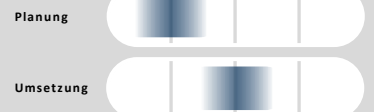
- Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen, Kampagnen, ggf. Schulstraßen
- Etablierung eines konzeptionellen schulischen Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung, den Schulen und Kitas, Schülerinnen und Schülern, Elternvertretungen und einer Begleitung durch ein externes 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

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Schulen, Kitas, Hort, Polizei, Elternvertretungen

Umsetzungshinweise

- Kontaktaufnahme mit Schulen / Kitas und Abfrage möglicher Mobilitätsbedarfe
- Voraussetzung ist Engagement seitens der Lehrkräfte, Erzieher und Eltern

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Fußwege im Stadtgebiet sind häufig rein funktional gestaltet und bieten Fußgängern wenig Anreiz, diese Wege zu benutzen oder sich länger im öffentlichen Raum aufzuhalten. Kaum genutzte Gehwege sowie eine geringe soziale Kontrolle im öffentlichen Raum führen zu einem geringeren Sicherheitsgefühl und einer abnehmenden Attraktivität des Straßenraums.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung des Sicherheitsgefühls und der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Maßnahmenbeschreibung

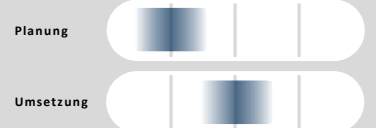
Die Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang bedeutender Hauptfußwegeachsen, z.B. die Leipziger Straße, Marienthaler Straße oder auch die südliche Äußere Schneeberger Straße, erhöht die Aufenthaltsqualität, stärkt das Sicherheitsgefühl und wertet zentrale Wegeachsen im Stadtgebiet nachhaltig 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.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Interessensvertretungen,
Eigentümer

Umsetzungshinweise

- Betrachtung als essenzieller Baustein bei der Entwicklung von Maßnahmen im Rahmen der Aufstellung von Fußwegkonzepten
- Ggf. Start mit Pilotprojekten und Reallaboren an ausgewählten Standorten.
- Zusammenarbeit mit Interessen- und Betroffenenengruppen, wie z. B. Behindertenverbände in Bezug auf eine inklusive Gestaltung.

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Der barrierefreie Umbau von Straßenräumen wurde in den letzten Jahren sukzessive umgesetzt und häufig im Rahmen von Straßenerneuerungen oder -neugestaltungen durchgeführt. Viele Straßenräume weisen nach wie vor keine ausreichende Barrierefreiheit auf, sodass sie von bestimmten Personengruppen nur eingeschränkt genutzt werden können. Zudem bestehen teilweise als unsicher empfundene Querungsanlagen. An stark befahrenen Straßen werden lange Wartezeiten an Ampeln oder zu kurze Grünphasen für Fußgänger, unübersichtliche Kreuzungen und fehlende oder schlecht markierte Übergänge bemängelt.

Ziele der Maßnahme

- Mobilität und soziale Teilhabe für alle
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Maßnahmenbeschreibung

Auf Basis der Ergebnisse der Fußverkehrschecks (s. FUSS 1) 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 LSA berücksichtigen
- Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten
- Bei anstehenden Straßensanierungs-/ -umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) einzubeziehen
- Pflege und Säuberung insbesondere im Winter (Schnee / Glatteis)

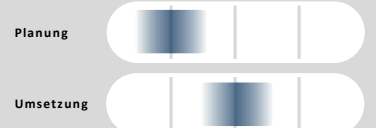
Die Errichtung einer Querungsanlage für Fußgänger kann zwischen 20.000-50.000 Euro je nach Dimensionierung und Ausgestaltung betragen.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Behindertenverbände, ggf.
SVZ

Umsetzungshinweise

- Erstellung eines Maßnahmenkatasters für Gehwege und Querungsstellen auf Basis von Fußverkehrschecks
- Frühzeitige Einbindung von Behindertenverbänden, Interessensgruppen und weiteren relevanten Akteuren

Maßnahmenpaket



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. 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 schrittweise 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.

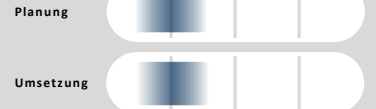
Kontrolle und Durchsetzung erfordert dabei einen nicht unerheblichen Personaleinsatz, sodass entsprechende Ordnungsbehörden personell ausgestattet werden müssen. Alternativ können bauliche Vorrichtungen, z.B. Poller, Zäune u.Ä. den Kontrollaufwand minimieren. Hier ist situativ abzuwägen, mit welchen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

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Sharing-Anbieter, Gewerbe

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



Handlungsfeld Kfz-Verkehr

ID	Titel	Typ
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	PRÜFAUFTRAG
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	PRÜFAUFTRAG
K3	Prüfung einer Realisierung der Mitteltrasse	PRÜFAUFTRAG
K4	Prüfung einer Realisierung 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-Ladestationsangebots	STRATEGIE
K11	Ausbau von Carsharing Angeboten	STRATEGIE
K12	Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen	STRATEGIE

Ausgangslage

Im Innenstadtbereich knüpfen diverse überörtliche Verbindungsstraßen an die Humboldtstraße an, die somit als eine Art Verteilring fungiert. Dies führt zu teils hohen Verkehrsbelastungen von mehr als 25.000 Kfz/Tag, wodurch eine erhebliche Trennwirkung im Stadtraum verursacht wird und die Innenstadt vom Naherholungsraum Schwanenteichpark abgrenzt. Parallel wird die Aufenthaltsqualität spürbar durch hohe Verkehrsmengen und dementsprechend starken Lärm- und Schadstoffbelastungen eingeschränkt. Bereits im VEP 2010 wurde daher eine Innentadtangente zur Entlastung konzipiert, für die aktuell ein Bebauungsverfahren 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 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 v. a. der Humboldtstraße deutlich verringert werden, wenn begleitende Maßnahmen als Maßnahmenpaket mit umgesetzt werden.

Die Innentadtangente 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 Innentadtangente 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.

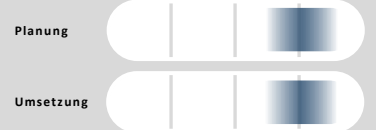
Im weiteren Planungsprozess sind vertiefende Untersuchungen hinsichtlich Verkehrsverlagerungen, städtebaulicher Auswirkungen, Umweltbelangen, Freiraumstrukturen sowie technischer und wirtschaftlicher Realisierbarkeit erforderlich. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Maßnahme verträglich in die bestehenden Stadt- und Landschaftsräume integriert wird.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Fachbüro, LASuV

Umsetzungshinweise

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

Maßnahmenpaket





Umsetzung der Innstadttangente



Geschwindigkeitsprofil km/h



Innenstadttangente (Straßenneubau)



Straßenausbau



Straßenrückbau / Verkehrsberuhigung

Ausgangslage

Verschiedene Variantenberechnungen für die Innenstadt tangente haben ergeben, dass bei weiterreichenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im innerstädtischen Bereich die Entlastungen am höchsten sind.

Damit Ausweichverkehre und Schleichwege nicht zu einer Zunahme des Verkehrs auf Nebenstraßen führen, sollten weiterführende Maßnahmen in Betracht gezogen werden.

Ziele der Maßnahme

- Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich
- Steigerung der Wirksamkeit der Innenstadttangente

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))

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ

Umsetzungshinweise

- Nutzung von Opportunitäten zur Umgestaltung der Humboldtstraße zugunsten des Umweltverbundes
- Integration in die Fortschreibung des INSEK

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Der überörtliche Lkw- und Kfz-Durchgangsverkehr verkehrt über den innenstadtnahen Verteilerring durch das Stadtgebiet. Dies führt insbesondere zu Lärm- und Schadstoffbelastungen in den westlichen und nördlichen Gebieten mit hohem Wohnanteil entlang der Hauptverkehrsstraßen.

Hinzu kommen aktuelle Planungen zur Ausweisung neuer (inter-)kommunaler Gewerbeflächen im westlichen und nördlichen Stadtgebiet mit guter Anbindung an die B93 und A4 als überregionale Achsen.

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 Zwickau

Maßnahmenbeschreibung

Der Bau der Mitteltrasse ist im Gegensatz zur Innenstadtangente (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 Ausbauförmungen 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. Als übergeordnete Behörde ist ebenfalls das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASUV) mit einzubinden. Aufgrund der langfristigen Dimension der Maßnahme kommt der frühzeitigen Sicherung potenzieller Trassenkorridore und Entwicklungsflächen eine besondere Bedeutung zu.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, LASUV, Nachbarkommunen, Eigentümer

Umsetzungshinweise

- Nutzung von Opportunitäten zur Umgestaltung von Straßen
- Baulich getrennte Radverkehrsanlagen sollten mit geplant werden.
- Die Kapazität der Straße ist auf mind. 20.000 Kfz/Tag auszulegen.

Maßnahmenpaket

Ausgangslage

Aus Richtung Werdau kommend wird der überörtliche Verkehr über die B175 bis auf den innerstädtischen Verteilerring auf die Humboldtstraße und Crimmitschauer Straße geführt. Dies führt zu teils hohen Verkehrsbelastungen im gesamten Innenstadtbereich und einer erheblichen Trennwirkung im Stadtraum. Zusätzlich schränken hohe Verkehrsmengen die Aufenthaltsqualität spürbar ein, da Lärm- und Schadstoffbelastungen deutlich ansteigen.

Die Nordtangente wurde bereits im VEP 2010 als Verlängerung der Jahnstraße bis zur Werdauer Straße (B175) berechnet und die Entlastungswirkung für die innerstädtischen Straßen und den Knotenpunkt Werdauer Straße / Kopernikusstraße als positiv bewertet.

Die Prüfung der Nordtangente ist grundsätzlich als nachrangige bzw. alternative Maßnahme zur Mitteltrasse zu betrachten. Die Mitteltrasse (K3) stellt aus Sicht des VEP2040 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.

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

Maßnahmenbeschreibung

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.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



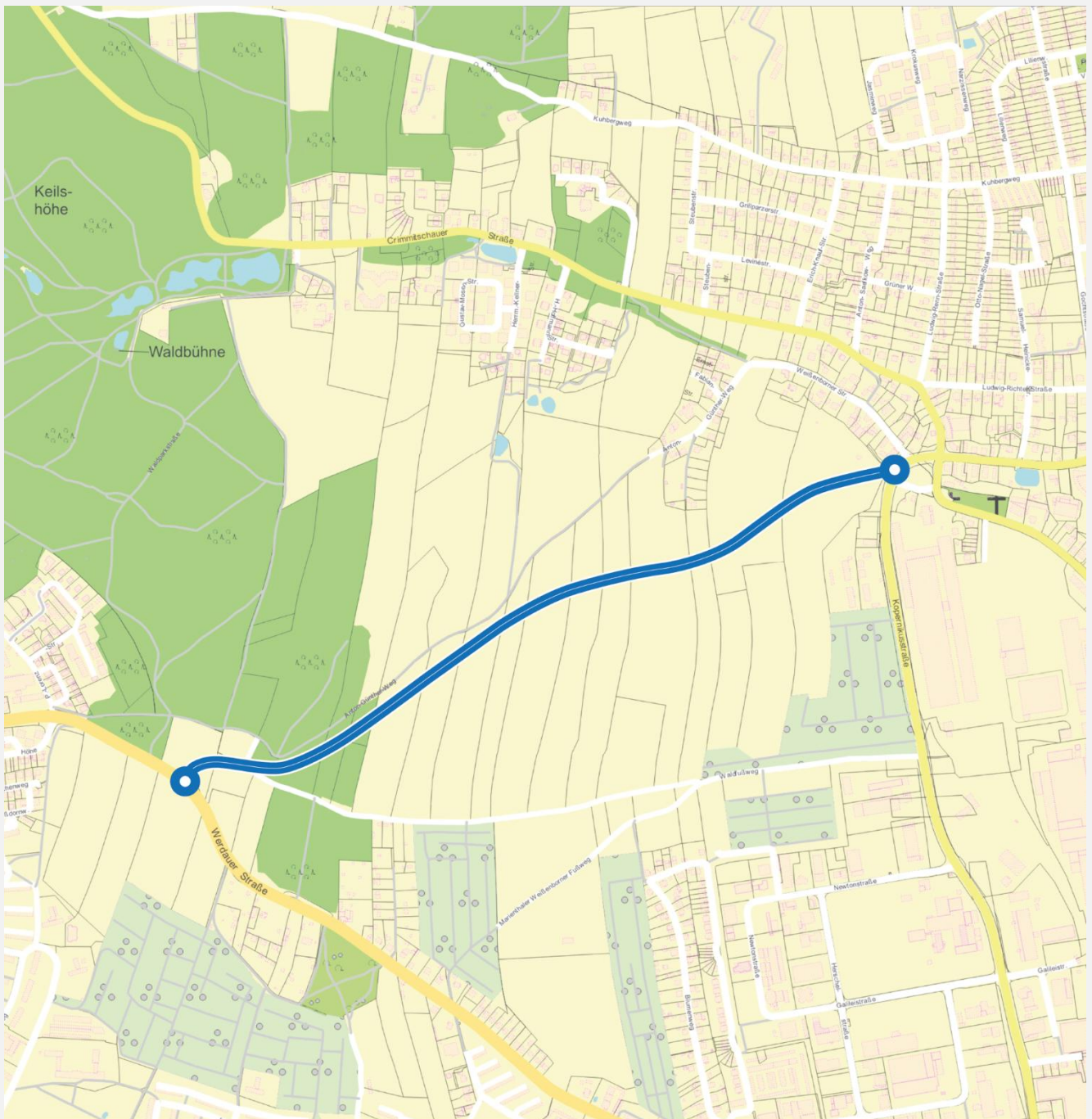
Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, LASuV, Eigentümer

Umsetzungshinweise

- Nutzung von Opportunitäten zur Umgestaltung von Straßen
- Baulich getrennte Radverkehrsanlagen sollten mit geplant werden.
- Die Kapazität der Straße ist auf mind. 20.000 Kfz/Tag auszulegen.

Maßnahmenpaket



Prüfung einer Realisierung der Nordtangente

 Möglicher Trassenverlauf

Ausgangslage

Die Stadt Zwickau verfügt über ein ausgewiesenes Lkw-Vorrangroutennetz. Mit diesem Netz wird einerseits die Andienung der Gewerbestandorte im Stadtgebiet sichergestellt und andererseits sensible Bereiche geschützt. Veränderungen städtebaulicher und verkehrlicher Art bedingen jedoch eine kontinuierliche Aktualisierung und Überprüfung der Vorrangrouten für den Lkw-Verkehr.

Ziele der Maßnahme

- Schutz sensibler Bereiche vor Durchgangsverkehr, Lärm- und Schadstoffemissionen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Optimierung der Erreichbarkeit für ansässige Unternehmen, Logistik und regionale Versorgung

Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme beinhaltet die etablierte, kontinuierliche Pflege und Fortschreibung des Lkw-Vorrangnetzes auf Grundlage von Verkehrsanalysen, Beteiligungsverfahren und strategischer Stadtentwicklung. Zentrale Bausteine sind u. a.:

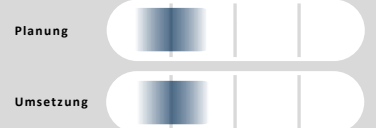
- Erstellung eines Monitorings zur regelmäßigen Überprüfung der Eignung einzelner Streckenabschnitte (z. B. Belastung, Fahrbahnbreite, Unfallschwerpunkte, Lärmbelastung)
- Erfassung neuer Entwicklungen, etwa geänderte Zufahrtsbedarfe durch neue Betriebe, Änderungen im Straßenzustand oder Wohnbauentwicklungen
- 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)

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Unternehmen, Logistik,
IHK, andere
Straßenbaulastträger

Umsetzungshinweise

- Verwendung aktueller Verkehrsdaten, ggf. Durchführung von Zählungen / GPS-Daten
- Abstimmung mit benachbarten Kommunen und Betrieben / Unternehmen

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

In Zwickau erfolgt die Belieferung von Geschäften in stark frequentierten Bereichen, insbesondere der Innenstadt, häufig über Fußgängerzonen und belebte Einkaufsstraßen. Diese Lieferverkehre führen nicht nur zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses, sondern beeinträchtigen auch die Aufenthaltsqualität in den betroffenen Gebieten.

Ziele der Maßnahme

- Reduktion des Lieferverkehrs in innerstädtischen Bereichen
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

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.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



kurzfristig



mittelfristig



langfristig



Daueraufgabe

Kostenschätzung

Planung

Umsetzung

Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Handel,
Logistik, Paketdienste

Umsetzungshinweise

- Einbindung von Handel, Gewerbe und Logistikunternehmen
- Prüfung digitaler Lösungen zur Steuerung und Überwachung

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Zu den morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen sowie im Zuge von verkehrslenkenden Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen kann es zu Ausweichverkehren durch Kfz-Fahrer, zur Umfahrung von Staus oder Wartezeiten an Ampeln, kommen. Solche Ausweichverkehre belasten Wohnquartiere erheblich, da sie durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, Lärmbelästigung und Schadstoffemissionen die Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigen. Diese Verkehrsbelastungen stehen im Widerspruch zur Funktion von Wohnstraßen, die vorrangig dem Anliegerverkehr und der Nahmobilität dienen sollen.

Ziele der Maßnahme

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen in Wohnquartieren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität

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. R6))

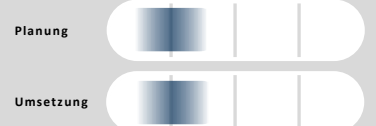
Gleichzeitig sollten bestehende Durchfahrtsbeschränkungen konsequent überwacht und durchgesetzt werden.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Polizei, Anwohnerschaft

Umsetzungshinweise

- Abstimmung mit Anwohnern, ÖPNV, Rettungsdiensten, Entsorgungsunternehmen sowie weiteren Akteuren
- Schrittweise Umsetzung und begleitende Evaluation von Maßnahmen

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Die Parkraumerhebung 2025 im Bezirk Mitte zeigt, dass an Werktagen kein generelles Defizit an öffentlichen Stellplätzen besteht. Die durchschnittliche Auslastung liegt bei rund 60 % und deutet somit auf ausreichende Kapazitäten hin. Die bestehende Problematik ist vielmehr auf eine ungleichmäßige Verteilung der Nachfrage zurückzuführen: Stellplätze in innenstadtnahen Lagen sind deutlich stärker frequentiert als in peripheren Bereichen. Insbesondere Bewohner bevorzugen in den Abend- und Nachtstunden wohnortnahe Parkmöglichkeiten im Straßenraum. Da in der Stadt Zwickau derzeit kein digitales Parkleitsystem vorhanden ist, führt dies stellenweise zu zusätzlichem Parksuchverkehr, insbesondere in zentral gelegenen Wohn- und Nebenstraßen.

Ziele der Maßnahme

- Verkehrslenkung
- Effiziente Verteilung des vorhandenen öffentlichen Parkraums
- Entlastung der Wohn- und Nebenstraßen von Parksuchverkehren

Maßnahmenbeschreibung

Durch eine Parkraumstrategie wird das knappe Gut öffentlicher Straßenraum 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:

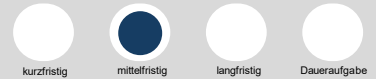
- Zone 1 innerhalb des Dr.-Friedrichs-Ring hauptsächlich für den Zielverkehr: Dauerparken in Parkhäusern, max. 30-Minuten im öffentlichen Straßenraum oder auf Privatgrund, Ausweisung von Bewohnerparken überall wo es rechtlich zulässig ist
- Zone 2 vom Dr.-Friedrichs-Ring bis zur Bosestraße/Große Biergasse, 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 bereitzustellen. Alternativ sind smarte Lösungen, wie z.B. der Einsatz von Scan-Cars, zu prüfen, um zumindest die personelle Komponente zu umgehen (s. K9).

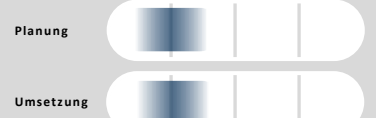
Die Stellplatzsatzung ist kontinuierlich fortzuschreiben und den aktuellen Bedarfen sowie Gestaltungsmöglichkeiten anzupassen. Letzteres enthält auch neuere Ansätze wie bspw. „Feierabendparken“ auf halböffentlichen Parkplätzen von Supermärkten und Discontern. In diesem Zuge ist die engere Zusammenarbeit und ein stetiger Austausch mit Privatanbietern anzustreben, um vorhandene Kapazitäten effizienter nutzen und eine gewisse Transparenz hinsichtlich Auslastung und Bewirtschaftung erzielen zu können.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Parkhausbetreiber,
Eigentümer, Gewerbe

Umsetzungshinweise

- Beteiligung aller relevanten Verwaltungsstellen und frühzeitige Einbindung von Ordnungsbehörden
- Harmonisierung mit der geplanten Parkgebührenordnung der Stadt (Stand August 2026)

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Durch Falschparker auf Gehwegen können Fußgänger, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Eltern mit Kinderwagen und ältere Menschen, in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Häufig wird Gehwegparken, entgegen aktueller Rechtsprechung, nicht konsequent geahndet, was die Problematik verstärkt und Fußgänger beeinträchtigt.

Des Weiteren kann das Parken auf der Fahrbahn zu einer Reduzierung der Fahrbahngasse führen. Diese muss für die Durchfahrt mit Einsatzfahrzeugen mindestens 3,05 m betragen.

Ziele der Maßnahme

- Effiziente Kontrolle und Ordnung des öffentlichen Parkraums
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Maßnahmenbeschreibung

Um die Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums zu verbessern, sind verschiedene Maßnahmen zu prüfen:

- Sensibilisierung und Kommunikation, um ein Bewusstsein für die Problematik zu schaffen. Das Prinzip ‚Information vor Sanktion‘ ist insbesondere zu Beginn der Umsetzung zu berücksichtigen. Dabei sollte vermittelt werden, welche Ermessensspielräume bestehen und welche Folgen Falschparken – insbesondere in Wohngebieten, beispielsweise beim Gehwegparken – haben kann.
- 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. Der Personalbedarf für die Parkraumüberwachung lässt sich anhand der Größe und Art der zu kontrollierenden Parkbereiche sowie der Häufigkeit der Kontrollen ermitteln: (Anz. Stellplätze x Zeit pro Kontrolleinheit pro Stellplatz. x Kontrollfrequenz) / Arbeitszeit = Personalbedarf).

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



kurzfristig



mittelfristig



langfristig



Daueraufgabe

Kostenschätzung

Planung

Umsetzung

Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Technikdienstleister

Umsetzungshinweise

- Schrittweise Einführung intensiverer Kontrollen nach dem Prinzip „Information vor Sanktion“ einschließlich begleitender Öffentlichkeitsarbeit
- Prüfung digitaler und technischer Unterstützungsmaßnahmen wie Scan-Cars, Sensorik oder digitaler Bewohnerparkausweise zur Effizienzsteigerung

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Die Stadt Zwickau verfügt bereits über ein E-Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2020. Aktuell (Stand 2026) gibt es ausreichend öffentliche Ladeinfrastruktur in der Stadt, teilweise sogar ein Überangebot. Die Auslastung ist in Echtzeit über eine städtische Plattform (perspektivisch Mobilitäts-dashboards, s. M9) einsehbar. Handlungsbedarf besteht eher im Privatbereich, vornehmlich in Wohngebieten mit Mehrfamilienhäusern.

Ziele der Maßnahme

- Förderung der E-Mobilität
- Erhöhung der Akzeptanz

Maßnahmenbeschreibung

Für einen zielgerichteten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Zwickau sind verschiedene Handlungsschritte zu prüfen und umzusetzen:

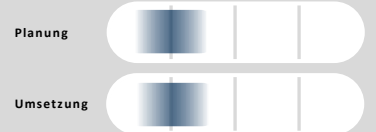
- Erarbeitung und Umsetzung eines Ladeinfrastrukturkonzepts: Aufbauend auf der Bedarfsanalyse sind konkrete Festlegungen zur Anzahl, zum Typ, zur Ladeleistung sowie zu geeigneten Standorten öffentlicher Ladepunkte zu treffen. Das Konzept dient als strategische Grundlage für eine bedarfsgerechte und räumlich ausgewogene Entwicklung des Netzes.
- Analyse von Schwerpunktgebieten 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.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
ZEV/Netzbetreiber,
Betreiber, Eigentümer

Umsetzungshinweise

- Möglichkeit Vorgaben bzgl. Standards und Vorschriften in der Stellplatzsatzung mit festgelegten Quoten für E-Ladestellplätze zu verankern

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

In der Stadt Zwickau gibt es derzeit ein Carsharing-Angebot über den Anbieter teilAuto eG (Stand 2026). An drei Standorten gibt es insgesamt fünf Fahrzeuge in unterschiedlichen Größen, die nach erfolgreicher Registrierung genutzt werden können. Darüber hinaus gibt es weitere Standorte in ganz Deutschland.

Aktuell (Stand 2026) gibt es Schwierigkeiten Personen zu finden, die sich um die Pflege der Fahrzeuge wie Reinigung und Kontrollen kümmern. Da es sich um ein genossenschaftliches Modell handelt, sind sogenannte „Kümmerer“ für den reibungslosen Betriebsablauf notwendig.

Ziele der Maßnahme

- Ausweitung der Carsharing-Standorte
- Erhöhung der Abdeckung mit Carsharing-Fahrzeugen
- Alternativen zum Zweit- und Drittauto schaffen
- Schaffung eines flexiblen Angebotes für Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer

Maßnahmenbeschreibung

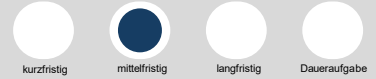
Zur Weiterentwicklung des Carsharing-Angebots ist eine schrittweise Ausweitung der Standorte im Stadtgebiet anzustreben. Dabei sollten insbesondere zentrale Lagen, Wohnquartiere mit höherer Dichte, Standorte mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit sowie Bereiche mit guter Anbindung an den öffentlichen 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 Carsharing-Stellplätzen sowie durch verkehrsrechtliche Privilegierungen.

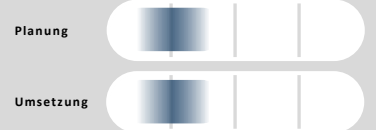
Ergänzend sind Maßnahmen zur Sichtbarkeit und Nutzbarkeit des Angebots vorzusehen, etwa durch eine klare Kennzeichnung der Standorte, digitale Buchungs- und Zugangssysteme sowie eine Integration in bestehende Mobilitätsplattformen (s. M9).

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Carsharing-Anbieter, ggf. SVZ

Umsetzungshinweise

- Prüfung des Einsatzes von E-Fahrzeugen

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Derzeit gibt es keine P+R-Anlagen auf Zwickauer Stadtgebiet an Bahnhöfen und an Straßenbahn-Endhaltestellen. Somit kann auf längeren Pendlerwegen oder am Wochenende bzw. zu Veranstaltungen nicht im großen Stil auf den ÖPNV/SPNV umgestiegen werden.

Ziele der Maßnahme

- Förderung des ÖPNV/SPNV im Pendler- und Freizeitverkehr
- Stärkung der multi- und intermodalen Angebote

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 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.

STRATEGIE

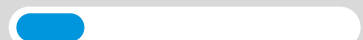
Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ, DB, ZVMS, Eigentümer

Umsetzungshinweise

- ggf. Flächenankauf durch die Stadt

Maßnahmenpaket



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

Ausgangslage

Die Stellplatzsatzung der Stadt Zwickau regelt den erforderlichen Stellplatzbedarf für Kfz und Fahrräder bei Neubauten oder Nutzungsänderungen. Die Satzung fußt auf sächsischen Richtzahlen, die je nach Gebäudeart (z.B. Wohnen, Büro/Gewerbe) variieren. Bisher lag der Fokus auf einer Sicherstellung der Kfz-Stellplätze. Eine Reduzierung dieser durch die Bereitstellung von multimodalen Mobilitätsangeboten ist hier noch nicht integriert.

Ziele der Maßnahme

- Reduzierung der Kfz-Stellplätze
- Effizientere Flächennutzung und Beitrag zur städtebaulichen und gewerblichen Qualität
- Förderung alternativer Mobilitätsformen

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.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



kurzfristig



mittelfristig



langfristig



Daueraufgabe

Kostenschätzung

Planung



Umsetzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche
Stadt Zwickau, Bauherren, Projektentwickler

Umsetzungshinweise

- Fortschreibung der kommunalen Stellplatzsatzung

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Bisher gibt es in Zwickau kein gewerbliches Bikesharing-Angebot nach dem Free-Floating-Modell wie bspw. in Chemnitz oder Leipzig. Im E-Tretroller-Segment ist ein Anbieter auf dem Markt vertreten (Stand 2026). Für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen, ob nun E-Tretroller oder künftig auch Fahrräder, gibt es lediglich Bereiche, in denen Fahrzeuge definitiv nicht abgestellt werden dürfen (z.B. Fußgängerzone). Jedoch gibt es keine Vorgaben in sogenannten Abstellzonen, die in klar markierten Bereichen das Abstellen ermöglichen. Bislang können die Fahrzeuge daher auf Geh- oder Radwegen abgestellt werden.

Ziele der Maßnahme

- Ordnung und Kontrolle zur Verhinderung von „wildem“ Abstellen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

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.

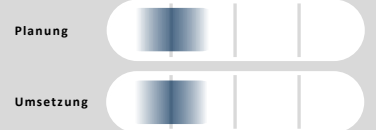
Mit der Einführung eines solchen Regelwerks stärkt Zwickau seine städtische Mobilitätsinfrastruktur und schafft die Voraussetzungen für eine sichere, geordnete und nutzerfreundliche Einbindung von Mikromobilität in das bestehende Verkehrssystem. Auch interessierten Anbietern eröffnet ein transparenter und organisierter Ordnungsrahmen Planungssicherheit.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche
Stadt Zwickau, E-Tretroller-/Sharing-Anbieter

Umsetzungshinweise

- Integration in die Fortschreibung der kommunalen Stellplatzsatzung
- Abstimmung mit der Planung von Mobilitätsstationen (s. Ö6)

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Die Bevölkerungszahl der Stadt sinkt stetig, doch nicht die Stadtfläche. In der Vergangenheit gab es nur wenige strategische Ansätze hinsichtlich schrumpfender Bevölkerung und der Ausweisung neuer Wohnflächen (SEKO / INSEK). Dies hatte zur Folge, dass Neubaugebiete mitunter auf der „Grünen Wiese“ oder fernab von ÖPNV-Knotenpunkten errichtet wurden. Dadurch wurde eine auf den Kfz orientierte Mobilität forciert.

Ziele der Maßnahme

- Schonung von Flächenressourcen
- Effiziente Nutzung der bestehenden Versorgungs- und Verkehrsinfrastrukturen
- Verbesserte Erreichbarkeit von Mobilitätsangeboten und Alltagseinrichtungen

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 NVP werden i.d.R. folgende Radien für die Einzugsbereiche von Haltestellen festgelegt:

- Bis 1.000 m zu Bahnhofshaltepunkten
- 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.

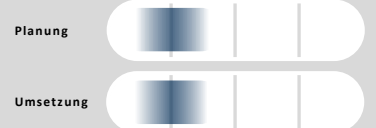
Durch diese strategische Ausrichtung wird die rein auf den Kfz fixierte Fortbewegung reduziert und gleichzeitig die Unterhaltungskosten für Verkehrsinfrastrukturen durch geringere Verkehrsbelastungen reduziert. Hinzu kommt, dass der Ansatz an den Landeszielen zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme anknüpft.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
 Projektentwickler,
 Wohnungswirtschaft

Umsetzungshinweise

- Abstimmung mit Projektentwicklern bzgl. potenzieller Siedlungsflächen

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Insbesondere bei der Bewertung von Maßnahmen wie Infrastrukturprojekten, Umleitungen, Angebotsveränderungen oder neuen Wohn- und Gewerbeentwicklungen ist ein quantitatives Verkehrsmodell ein zentrales Planungsinstrument. Im Rahmen der Neuaufstellung des VEP wurde ein makroskopisches Verkehrsmodell für den MIV inkl. Lkw-Verkehr und ÖPNV für die Gesamtstadt für den Ist-Zustand 2025 und das Prognosejahr 2040 aufgebaut. Die Struktur- und Verkehrsdaten stammen aus der stadtteilscharfen Haushaltsbefragung, den Verkehrszählungen aus dem Jahr 2025 sowie den Fahrgastzahlen der SVZ und den verfügbaren Daten der Stadt und vom Land. Mit Hilfe des Modells wurden auch die verkehrlichen Auswirkungen der Planfälle, wie die Innenstadttangente (s. K1), auf das gesamtstädtische Verkehrssystem berechnet.

Ziele der Maßnahme

- Erhöhung der Planungs- und Entscheidungsqualität in Verwaltung und Politik
- Berücksichtigung aller Verkehrsmodi (MIV/Lkw, ÖPNV, Rad, Fuß) im Sinne eines integrierten Ansatzes.

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 MIV, 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

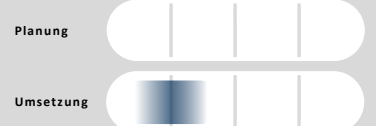
Für die Fortschreibung und Pflege des Verkehrsmodells durch die Stadt fallen Kauf- und Wartungskosten an (Stand 2026), die sich je nach Lizenzgröße auf ca. 17.000 Euro Kaufpreis (einmalig) und ca. 3.500 Euro jährliche Wartungs- und Supportleistungen belaufen (fortlaufend). Alternativ ist eine Subskription von knapp 7.000 Euro im Jahr möglich (fortlaufend). Darüber hinaus ist die Integration von Daten aus dem städtischen Verkehrsmodell in das Mobilitätsdashboard zu prüfen (s. M9).

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Fachbüro, SVZ/VMS, Datenlieferanten

Umsetzungshinweise

- Variante 1: Pflege und Fortschreibung Inhouse
- Variante 2: Pflege und Fortschreibung durch ein externes Fachbüro bei Bedarf
- Prüfung Schnittstelle zum Mobilitätsdashboard

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Nach Fertigstellung des VEP ist eine breite, öffentlichkeitswirksame Begleitung des Umsetzungsprozesses zwingend erforderlich. Dadurch wird das Konzept zum einen „sichtbar“ und zum anderen wird die Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert. Für die Neuaufstellung des VEP wurde bereits ein Corporate Design geschaffen, welches sich im Laufe des Prozesses etabliert hat und unverkennbar mit dem VEP verbunden ist.

Ziele der Maßnahme

- Informationen für Bevölkerung, Politik und Verwaltung zum Umsetzungsstand des VEP
- Steigerung von Transparenz und Akzeptanz

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.

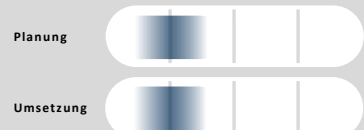
Es ist zu berücksichtigen, dass durch weitere städtische Konzepte, wie z.B. dem INSEK, Wechselwirkungen für den VEP entstehen können. Diese sind gerade bei der Fortschreibung des INSEK und dem VEP zu erwarten und entsprechend zu nutzen.

STRATEGIE

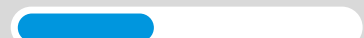
Umsetungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ/VMS
(Werbe- und Imageträger)

Umsetzungshinweise

- Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern bzgl. des Umsetzungsstandes
- Abstimmung mit dem Pressebüro

Maßnahmenpaket

Ausgangslage

Sowohl die interessierte Öffentlichkeit als auch die Fachakteure und -ämter wurden während des Arbeitsprozesses zur Neuaufstellung des VEP online und in Präsenz informiert und beteiligt. Dies ist auch nach Fertigstellung des VEP im Rahmen von verschiedenen Beteiligungsformaten aufrechtzuerhalten. Dabei können unterschiedliche Formate für unterschiedliche Zielgruppen initiiert werden. Dies ist unterstützend zur Öffentlichkeitsarbeit zu sehen (Steckbrief M5).

Ziele der Maßnahme

- Einbindung der Öffentlichkeit, Fachakteure und -ämter
- Partizipation als Dauerthema etablieren
- Steigerung von Transparenz und Akzeptanz

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“
- Lenkungsreis zur Beteiligung politischer Vertreter
- Arbeitsgruppe zur Beteiligung der Fachämter
- Regionalforum der IHK zum Thema Wirtschafts- und Logistikverkehr

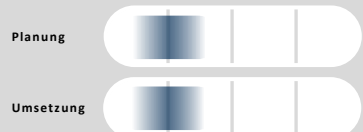
Darüber hinaus können etablierte, jährlich stattfindende Formate wie Stadtradeln, die Zwickauer Mobilitätstage und die Europäische Mobilitätswoche genutzt werden, um den Umsetzungsstand des VEP, Erfolge sowie das Ausprobieren von neuen Angeboten und generelle Mobilitätsthemen öffentlichkeitswirksam zu platzieren.

STRATEGIE

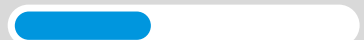
Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau als Initiator,
Verbände, WHZ, SVZ,
Bevölkerung

Umsetzungshinweise

- Regelmäßige Sitzungen mit dem Lenkungsreis und der Arbeitsgruppe
- Ggf. jährliches Mobilitätsforum
- Werkstätten gezielt zu Spezialthemen
- Regionalforum nach Bedarf
- Nutzung jährlich etablierter Veranstaltungsreihen wie Stadtradeln, Europäische Mobilitätswoche

Maßnahmenpaket

Ausgangslage

Neubürger sind häufig besonders offen für Veränderungen und neue Angebote, da sie sich in einem Übergangsprozess befinden und ihre neuen Lebensumstände am neuen Wohnort erkunden. Dies stellt eine wertvolle Gelegenheit dar, sie frühzeitig für alternative Mobilitätsangebote zu sensibilisieren und zu gewinnen. Die Stadt Zwickau bietet derzeit nur Informationen und Angebote rund um das Kultur- und Freizeitangebot für hinzugezogene Menschen an.

Ziele der Maßnahme

- Informationen über Mobilitätsangebote für Hinzugezogene
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität

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. Ggf. ist eine Integration in das Heft für Neubürger zu prüfen.

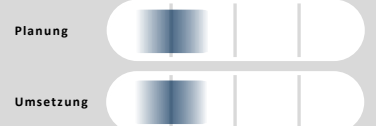
Zusätzlich lassen sich Neu-Zwickauer auch für Beteiligungsformate und Mobilitätsevents gewinnen (s. M6).

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau als Initiator,
SVZ, Mobilitätsanbieter

Umsetzungshinweise

- Integration einer Feedback-Möglichkeit zur Qualitätssicherung und -verbesserung
- Möglichkeit Neubürger direkt auf Beteiligungsformate und Mobilitätsevents aufmerksam zu machen
- Ausgabe des Neubürgerpaketes durch den Bürgerservice

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Neue Unternehmen, die sich in der Stadt ansiedeln, sind häufig besonders offen für Veränderungen und innovative Lösungen, da sie ihre Betriebsabläufe und Arbeitsweisen noch gestalten. Insbesondere für Mitarbeiter und Pendler aus der Region besteht hier eine wertvolle Gelegenheit, um frühzeitig für nachhaltige Mobilitätsangebote zu sensibilisieren und Unternehmen zu ermutigen, umweltfreundliche Mobilitätslösungen zu integrieren. Alternativen zum Pkw stellen für Unternehmen zunehmend einen Standortvorteil dar – Flexibilisierung der Mobilitätsangebote je nach Bedarf, Verfügbarkeit und persönlichen Vorlieben.

Ziele der Maßnahme

- Informationen über Mobilitätsangebote für neue Unternehmen
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität

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).

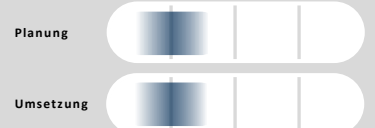
Die gewählten Bausteine sind in das Willkommensschreiben der Wirtschaftsförderung zu integrieren, welches an neue Unternehmen versendet wird.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Unternehmen; IHK,
Mobilitätsanbieter

Umsetzungshinweise

- Integration einer Feedback-Möglichkeit zur Qualitätssicherung und -verbesserung
- Möglichkeit neue Unternehmen direkt auf Beteiligungsformate und Mobilitätsevents aufmerksam zu machen
- Schnittstelle zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Die Stadt Zwickau besitzt bereits eine digitale Mobilitätsplattform „Z-Move“, in der eine Vielzahl an Mobilitäts- und Verkehrsinformationen bereitgestellt werden. Dieses Dashboard 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 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
- Integration / Beachtung der Hilfsfristerreichungen für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) (bereits testweise in Z-Move erfolgt)

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

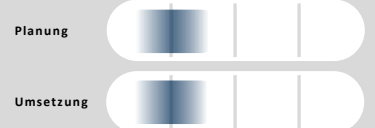
Darüber hinaus ist auch die Integration von Daten aus dem städtischen Verkehrsmodell und der Region zu prüfen (s. M4).

PRÜFAUFTRAG

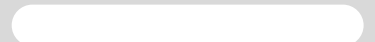
Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ/VMS,
Parkanbieter,
Datenlieferanten, WHZ

Umsetzungshinweise

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

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Als öffentliche Institution trägt die Stadtverwaltung eine besondere Verantwortung und Vorbildfunktion, nachhaltige Mobilitätslösungen vorzuleben und aktiv in der Gesellschaft zu verankern. Die mit dem VEP verbundenen Ziele gilt es nicht nur umzusetzen, sondern durch aktives Mobilitätsmanagement selbst ein Teil der Neuausrichtung der Mobilität zu werden.

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

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.

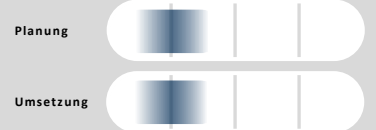
Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes wird das Mobilitätsmanagement zudem frühzeitig und strategisch in städtische Bau- und Entwicklungsprojekte integriert. Flankierend unterstützen regelmäßige Sensibilisierungskampagnen, interne Fortbildungsangebote sowie ein zentral organisiertes Mobilitätsmanagement-Team die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen. Auf diese Weise wird die Rolle der Verwaltung als Impulsgeberin und Vorreiterin einer zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung gestärkt.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Mobilitätsanbieter

Umsetzungshinweise

- Koordination durch Mobilitäts- und Verkehrsplanerin

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Viele Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis überwiegend mit dem Pkw zum Arbeiten nach Zwickau. Gleichzeitig bestehen bislang nur in geringem Umfang Angebote zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität im betrieblichen Kontext. Das Potenzial zur Verkehrsverlagerung durch gezielte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist bislang kaum ausgeschöpft. Auch die Infrastruktur in Betrieben – etwa sichere Fahrradabstellanlagen oder Umkleidemöglichkeiten – ist vielerorts nicht ausreichend ausgebaut.

Ziele der Maßnahme

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben / Unternehmen (Dienst- und Arbeitswege)
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten

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 JobTicket oder JobRad,
- regelmäßige Informations- und Schulungsformate zu bestehenden Mobilitätsangeboten, deren Vorteilen und praktischen Nutzungsmöglichkeiten,
- 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.

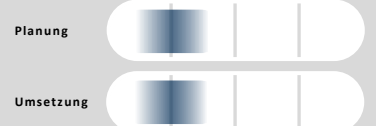
Gerade für neu angesiedelte Unternehmen ist wichtig, dass diese die Prozesse von Beginn an kennen und Hilfestellung bzw. eine Beratung erhalten (s. M8). Die gewählten Bausteine sind in das Willkommenschreiben der Wirtschaftsförderung zu integrieren, welches an neue Unternehmen versendet wird.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Unternehmen, IHK,
Mobilitätsanbieter

Umsetzungshinweise

- Gezielte Ansprache von Betrieben / Unternehmen
- Koordination durch Mobilitäts- und Verkehrsplanerin
- Schnittstelle zu Beratungsleistungen für neue Unternehmen

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Im Zuge von Bauarbeiten im öffentlichen Straßenraum kommt es häufig zu Einschränkungen und Umleitungen, die den Umweltverbund benachteiligen. Um die Mobilitätswende voranzutreiben und die Attraktivität von umweltfreundlichen Verkehrsformen zu erhöhen, ist ein baustellenfreundliches Management für den Umweltverbund unerlässlich.

Ziele der Maßnahme

- Sicherstellung eines baustellenbedingten Verkehrsmanagements
- Kommunikation der bevorstehenden Baustelle

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 Wartephase 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 Absperrerelemente – zu berücksichtigen.

Auf ausgewiesenen Vorrangrouten (vgl. jeweilige Zielnetze) 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.

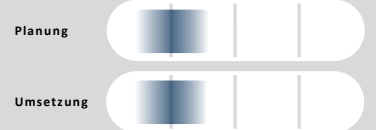
Sofern es größere und längerfristige Baustellen sind, kann eine Wirkungsanalyse mittels des städtischen Verkehrsmodells in Betracht gezogen werden.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau
(Vergabebedingungen),
Versorgungsträger,
Baufirmen, SVZ

Umsetzungshinweise

- Beachtung der Bedürfnisse des Umweltverbundes hinsichtlich des Umwege- und Reisezeitfaktors
- Erstellung eines Handlungsleitfadens zum Umgang mit Baustelleneinrichtungen und Umleitungsbeschilderungen auch für den Fuß- und Radverkehr

Maßnahmenpaket



Handlungsfeld ÖPNV

ID	Titel	Typ
Ö1	Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV	PRÜFAUFTRAG
Ö2	Weiterentwicklung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende	PRÜFAUFTRAG
Ö3	Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz	PRÜFAUFTRAG
Ö4	Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region	STRATEGIE
Ö5	Höherwertiger Regionalbusverkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region	STRATEGIE
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	PRÜFAUFTRAG
Ö7	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV	PRÜFAUFTRAG
Ö8	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	PRÜFAUFTRAG
Ö9	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs	PRÜFAUFTRAG
Ö10	Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV	PRÜFAUFTRAG

Ausgangslage

Einige ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet sind zu Haltestellenkaps ausgebaut worden. Dadurch hält der Bus oder die Straßenbahn direkt auf der Fahrbahn ohne auszufädeln. Somit kann der Bus oder die Straßenbahn als Pulkführer vor dem Kfz-Verkehr die Fahrt fortsetzen. Durch diese bauliche Veränderung wird nicht nur die Fahrplatreue, sondern auch die Barrierefreiheit erhöht. Die Fahrzeuge halten direkt an der Bordsteinkante zum stufenlosen Ein- und Aussteigen.

Ziele der Maßnahme

- Beschleunigung des ÖPNV
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und des Komforts

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-Lichtsignalanlage zu prüfen (s. Ö7).

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ

Umsetzungshinweise

- Verankerung der ÖPNV-Beschleunigung im NVP
- Verknüpfung mit dem Mobilitätsdashboard (s. M9) zur Bedarfsanalyse

Maßnahmenpaket

Ausgangslage

Das Takt- und Linienangebot ist für die Stadtgröße Zwickau gerade zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten an einem Werktag bedarfsgerecht gestaltet, angemessen und leistungsfähig. In den Schwachverkehrszeiten am Abend und am Wochenende besteht jedoch Bedarf nach einem verbesserungswürdigeren Taktangebot in Richtung Hauptbahnhof.

Ziele der Maßnahme

- Verbesserung des Takt- und Linienangebotes insbesondere auf den ÖPNV-Hauptachsen
- Erhöhung des Komforts und der Anschlusssicherung am Bahnhof
- Erhöhung der Fahrgastzahlen

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. Ö9). 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.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ, VMS

Umsetzungshinweise

- Regelmäßige Analyse von Fahrgastzahlen und Nachfragepotenzialen zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung
- Berücksichtigung betrieblicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen,
- Frühzeitige und verständliche Kommunikation von Angebotsänderungen

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes stärkt das zentrale Rückgrat des städtischen ÖPNV, das täglich mit Abstand die meisten Fahrgäste in Zwickau befördert (ca. 70 % der Fahrgäste am Tag). Mit der Anbindung des Bahnhofes, der Erneuerung der Leipziger Straße sowie dem Umbau des Neumarkts werden bereits wichtige infrastrukturelle Grundlagen geschaffen.

Die Linie 3 endet derzeit im Osten Zwickaus in Eckersbach an der gleichnamigen Haltestelle. Aufgrund des kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang wurden in der Vergangenheit großflächig Mehrfamilienhäuser südlich der Straßenbahntrasse in Eckersbach zurückgebaut. Die Fahrgastpotenziale liegen nun vermehrt in den bevölkerungsreicheren nördlichen Quartieren.

Die Linie 4 endet derzeit im Westen Zwickaus am Klinikum. Eine mögliche Verlängerung bis zum Parkplatz südlich des Geländes wurde bereits in vereinfachter Form geprüft.

Ziele der Maßnahme

- Steigerung der Fahrgastzahlen
- Ausbau und Stärkung des ÖPNV
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel

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 (NKU) 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.

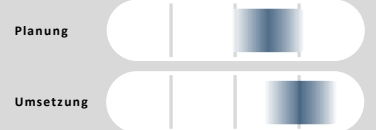
- Straßenbahnlinie 4: Verlängerung von der derzeitigen Endhaltestelle Klinikum über das Klinikgelände bis zum Parkplatz südlich des Geländes – potenzielles interkommunales Gewerbegebiet – Pleißencenter (bzw. über Steinpleis bis nach Werdau (s. Ö5))
- Prüfung von P+R und B+R an bestehenden bzw. neuen Endhaltestellen

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Stadt Werdau, SVZ, weitere Betroffene

Umsetzungshinweise

- Verankerung der Korridore im NVP
- Durchführung einer Machbarkeitsstudie
- Prüfung Masterplan Eckersbach

Maßnahmenpaket



Weiterentwicklung Eckersbach

- bestehender Trassenverlauf
- Aufgabe der bestehenden Trasse
- - - Trasseneubau



Weiterentwicklung Klinikum

- bestehender Trassenverlauf
- - - Trasseneubau



Ausgangslage

Die Stadt Zwickau übernimmt als Oberzentrum wichtige Funktionen für die umliegenden Grund- und Mittelzentren in der Region. Gleichzeitig bestehen enge Pendler- und Verflechtungsbeziehungen zwischen Zwickau und dem Umland. Der bestehende SPNV sowie der Regionalbusverkehr bilden hierfür bereits wichtige Grundlagen, jedoch bestehen Potenziale zur Verbesserung der Direktverbindungen, Reisezeiten und Umsteigebeziehungen.

Insbesondere schienenengebundene Systeme bieten die Möglichkeit, leistungsfähige und attraktive Verbindungen zwischen Stadt und Region zu schaffen. Modelle wie Tram-Train-Systeme zeigen in anderen Regionen, dass durch die Verknüpfung von Straßenbahn- und Eisenbahninfrastruktur umsteigefreie Direktverbindungen zwischen Region und Innenstädten geschaffen werden können. Ein erfolgreiches Regio-Tram-System wird beispielsweise in Chemnitz betrieben.

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

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:

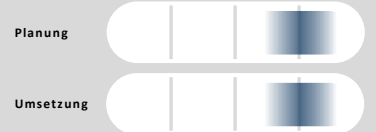
- Alleinstellungsmerkmal „Zwickauer Modell“ stärken
- Elektrifizierung zur Senkung von Lärmemissionen
- Neukonzeption und Ausweitung des Linienangebotes durch Prüfung bspw. einer Führung in Richtung Werdau – Crimmitschau – Gößnitz

STRATEGIE

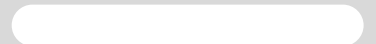
Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, ZVMS, DB InfraGO, SVZ, Nachbarkommunen

Umsetzungshinweise

- Klärung betrieblicher, technischer und organisatorischer Anforderungen
- Durchführung einer Machbarkeitsstudie verschiedener Systeme sowie vertiefende Untersuchungen zu Nachfragepotenzialen, Wirtschaftlichkeit, Infrastrukturbedarfen und Fördermöglichkeiten

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Ein leistungsfähiger Regionalverkehr ist von zentraler Bedeutung für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Verflechtung der Stadt Zwickau mit dem Umland. Als Oberzentrum übernimmt Zwickau wichtige Funktionen in den Bereichen Arbeit, Bildung, Gesundheit, Versorgung und Freizeit für zahlreiche umliegende Grund- und Mittelzentren. Gleichzeitig bestehen insbesondere im Pendlerverkehr weiterhin hohe Abhängigkeiten vom Kfz-Verkehr.

Über das heutige Grundangebot aus Regionalbusverkehr und SPNV hinaus besteht Potenzial zur Entwicklung schneller, komfortabler und möglichst umsteigefreier ÖPNV-Verbindungen mit einem attraktiven Reisezeitverhältnis zum Kfz-Verkehr.

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

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.

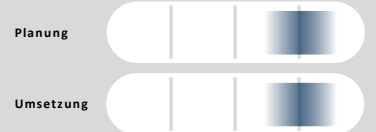
Die Entwicklung eines höherwertigen Regionalbusverkehrs erfordert eine enge Abstimmung zwischen Stadt, Landkreis, Verkehrsunternehmen, Zweckverbänden und weiteren regionalen Akteuren. Vor Umsetzung sind Potenziale, Nachfrageentwicklungen, Wirtschaftlichkeit sowie geeignete Betreiber- und Finanzierungskonzepte zu prüfen.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Landkreis, RVW, Nachbarkommunen, VMS

Umsetzungshinweise

- Prüfung potenzieller Schnellbusachsen
- Entwicklung attraktiver Takt- und Anschlusskonzepte mit SPNV und Stadtverkehr
- Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen
- Enge Abstimmung mit Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und regionalen Partnern

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

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.

Ziele der Maßnahme

- Ausbau weiterer ÖPNV-Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsdrehscheiben
- Schaffung von direkten, barrierefreien Umstiegen
- Stärkung der multi- und intermodalen Angebote

Maßnahmenbeschreibung

Ergänzend zu der Wiederanbindung des Bahnhofes an das Straßennetz 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: Bahnhaltestellen Mosel, Oberrothenbach, Pölbitz, Schedewitz

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ, DB
InfraGO, ZVMS,
Sharinganbieter

Umsetzungshinweise

- Priorisierung zentraler Verknüpfungspunkte und schrittweise Entwicklung zu multimodalen Mobilitätsdrehscheiben
- Integration ergänzender Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing, sichere Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur sowie On-Demand-Angebote
- Prüfung von Fördermöglichkeiten

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Der öffentliche Nahverkehr in Zwickau ist in Teilen von Beeinträchtigungen durch Stauereignisse, hohe Kfz-Verkehrsbelastungen sowie eingeschränkte Leistungsfähigkeiten an Knotenpunkten betroffen. Der straßengebundene ÖPNV verliert dadurch an Zuverlässigkeit und Attraktivität, da Verspätungen und Reisezeitverlängerungen auftreten können. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an einen leistungsfähigen, pünktlichen und konkurrenzfähigen ÖPNV als wesentlichen Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Bisher ist nur an einem Knotenpunkt eine Bevorrechtigung an der Lichtsignalanlage für den Busverkehr vorhanden. Die Fahrzeuge melden sich per Funk entsprechend an der Lichtsignalanlage an, so dass keine oder nur eine verkürzte Wartezeit auftritt. Somit können Verspätungen vermieden bzw. wieder aufgeholt werden.

Ziele der Maßnahme

- Beschleunigung des ÖPNV
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und des Komforts

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.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ

Umsetzungshinweise

- Verankerung der ÖPNV-Beschleunigung im NVP
- Verknüpfung mit dem Mobilitätsdashboard (s. MM9) zur Bedarfsanalyse
- Prüfung von LSA-Bevorrechtigungen für die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) in die ÖPNV-Bevorrechtigung

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Während im Straßenbahnnetz der Stadt Zwickau bereits ausschließlich lokal emissionsfreie Fahrzeuge verkehren, erfolgt der Busbetrieb derzeit noch überwiegend mit Fahrzeugen auf Basis alternativer, jedoch nicht vollständig emissionsfreier Antriebe, beispielsweise Biomethan. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an einen klimafreundlichen, wirtschaftlichen und zukunftsfähigen ÖPNV kontinuierlich an.

Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) bestehen zudem verbindliche gesetzliche Vorgaben zur Beschaffung sauberer beziehungsweise emissionsfreier Fahrzeuge. Darüber hinaus befinden sich alternative Antriebstechnologien im Busverkehr derzeit in einer dynamischen Entwicklungsphase. Neben Umweltaspekten gewinnen daher auch Fragen der technischen Zuverlässigkeit, Reichweiten, Lade- und Betankungsinfrastruktur, Werkstatt- und Wartungsanforderungen sowie langfristiger Betriebs- und Unterhaltungskosten zunehmend an Bedeutung.

Ziele der Maßnahme

- Reduzierung der Schadstoffemissionen im ÖPNV
- Sicherstellung eines wirtschaftlichen und zuverlässigen Busbetriebs
- Reduzierung von Lärm- und Luftbelastungen im Stadtgebiet

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.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ,
Energiepartner

Umsetzungshinweise

- Erstellung einer Beschaffungsstrategie
- Frühzeitige Prüfung und Nutzung von Förderprogrammen für Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur und Betriebshofanpassungen
- Regelmäßige Evaluierung der eingesetzten Technologien

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Bisher existiert in der Stadt Zwickau ein klassischer ALITA-Verkehr zur Bedienung von Räumen mit geringer Fahrgastnachfrage und in Randzeiten. Gleichzeitig verändern sich die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr zunehmend. Neben einer guten Erreichbarkeit gewinnen flexible, bedarfsgerechte und digitale Mobilitätsangebote immer stärker an Bedeutung. Insbesondere in schwächer erschlossenen Ortsteilen oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten bestehen teilweise Mobilitätslücken, die mit klassischen Linienverkehren nur eingeschränkt wirtschaftlich bedient werden können.

Ziele der Maßnahme

- Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität für alle
- Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Förderung innovativer Mobilitätslösungen

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 Fahrgastnachfrage betrachtet werden, z.B. zur Anbindung von Ortsteilen wie Schlunzig oder Crossen an den Bahnhof 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 haltestellengebundene Bedienformen als auch flexible Bedienkonzepte mit virtuellen Haltepunkten oder Haustürbedienung in definierten Gebieten.

Wesentliche Voraussetzungen für die Einführung sind:

- 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.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ/VMS,
mögliche Betreiber

Umsetzungshinweise

- Fahrgastzahlen und Pooling stetig analysieren
- Langfristige Sicherstellung der Finanzierung
- Je nach Entwicklung der Fahrgastzahlen Prüfung einer weiteren Angebotsausweitung

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Bisher existiert in der Stadt Zwickau ein klassischer ALITA-Verkehr in Räumen mit niedriger Fahrgastnachfrage und/oder in Randzeiten. Gleichzeitig verändern sich die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr zunehmend. Neben einer guten Erreichbarkeit und Bedienungsqualität werden insbesondere flexible, bedarfsgerechte und digitale Mobilitätsangebote immer wichtiger.

Parallel hierzu entwickeln sich autonome Fahrtechnologien im ÖPNV zunehmend weiter. Insbesondere kleinere autonome Shuttlefahrzeuge bieten perspektivisch die Möglichkeit, Gebiete mit geringer Nachfrage wirtschaftlicher und flexibler zu bedienen sowie bestehende Linienangebote sinnvoll zu ergänzen. In zahlreichen Städten und Regionen werden derzeit Pilotprojekte zur Erprobung autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Raum durchgeführt.

Ziele der Maßnahme

- Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität für alle
- Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Förderung innovativer Mobilitätslösungen

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, insb. 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.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ, WHZ, Technologiepartner, Genehmigungsbehörden

Umsetzungshinweise

- Einbettung in Forschungsvorhaben bzw. wissenschaftliche Begleitung
- Fahrgastzahlen und Pooling stetig analysieren
- Langfristige Sicherstellung der Finanzierung
- Je nach Entwicklung der Fahrgastzahlen Prüfung einer weiteren Angebotsausweitung

Maßnahmenpaket



Handlungsfeld Radverkehr

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

Ausgangslage

An diversen Stellen im Radverkehrsnetz sowie an gemeinsamen Geh- und Radwegen bestehen häufig noch kleinere Barrieren, die eine durchgängige Befahrbarkeit für Radfahrer erschweren. Dazu gehören Poller, Umlaufsperrn, fehlende Bordsteinabsenkungen aber auch Schlaglöcher und Oberflächenschäden sowie Vegetation, witterungsbedingte Verschmutzungen der Fahrbahn und unbefestigte Wege, die nicht nur dem Komfort, sondern auch die Sicherheit einschränken können. Hinzu kommen Einschränkungen unter anderem durch (falsch) parkende Autos auf Radwegen und temporäre Blockaden durch Lieferverkehre.

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

Maßnahmenbeschreibung

Im 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 Umlaufsperrn, 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 (s. auch M12).

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.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Nutzerverbände, ggf.
Versorgungsträger

Umsetzungshinweise

- Erstellung eines Maßnahmenkatasters zur systematischen Erfassung und Priorisierung bestehender Barrieren und Mängel im Radverkehrsnetz
- Regelmäßige Kontrolle von Radverkehrsanlagen
- Einbindung von Radverkehrsverbänden und Nutzergruppen zur Identifikation relevanter Problemstellen

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

In Zwickau besteht derzeit kein flächendeckendes Bike-Sharing-Angebot. Damit fehlt eine flexible, kurzfristig verfügbare Ergänzung zum bestehenden Verkehrsangebot, insbesondere für Wege im Stadtgebiet sowie für die erste und letzte Meile im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr. Das Fehlen eines solchen Angebots stellt somit eine Lücke im Mobilitätssystem dar und begrenzt die Attraktivität alternativer Mobilitätsangebote.

Ziele der Maßnahme

- Rahmenbedingungen für Radverkehrsentwicklung verbessern
- Alltagsverkehr und Freizeitverkehr stärker kombinieren
- Sharing-Angebote unterstützen

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:

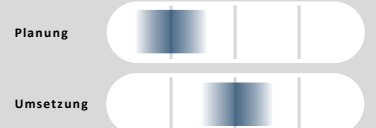
- Bahnhaltelpunkt
- Bus- und/oder Straßenbahnhaltestelle
- Car-/Bikesharing
- ggf. weitere Serviceleistungen wie Paketstationen, Lademöglichkeiten

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Sharing-Anbieter, SVZ

Umsetzungshinweise

- Prüfung der Förderfähigkeit von Bike-Sharing Infrastruktur
- Vorbereitende Entwicklung von mögl. Rahmenvereinbarungen bzw. Kriterien zum Betrieb im Zwickauer Stadtgebiet, z.B. Datenbereitstellung durch den Anbieter über Ausleihzahlen, Mobilitätsdaten, usw.

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Als Teil des neu entwickelten Zielnetzes soll eine Radvorrangverbindung vom Marienthaler Bachweg zum Mulderadweg hergestellt werden. Hierzu wird im Zielnetz ein Verlauf südlich der Innenstadt vorgesehen. In diesem Zuge müssen zu einem Großteil Radverkehrsanlagen auf Straßenabschnitten errichtet werden, die heute noch keine Radverkehrsinfrastruktur aufweisen.

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

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 (ERA).

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 Knotenpunktösungen 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 keinen erheblichen Umwegfaktor aufweisen. Folgende Varianten sollten zur Führung der Route näher geprüft werden:

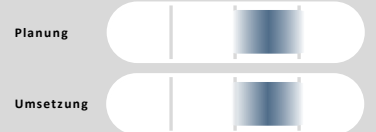
- Variante 1: Führung über Breithauptstr.
- Variante 2: Verlegung der Route aus Variante 1 über Saarstr.
- Variante 3: Weiterführung über Saarstr. mit neuer Radbrücke bis zur Mulde

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche
Stadt Zwickau, Eigentümer, Fachplaner

Umsetzungshinweise

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie inkl. Variantenprüfung sowie Bewertung hinsichtlich Kosten und Qualitätsstandards Rad

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Für die Erschließung der östlichen Stadtteile, insbesondere im Bereich Eckersbach, ist eine leistungsfähige Anbindung an den Mulderadweg von zentraler Bedeutung. Die Verbindung verläuft dabei im Zielnetz im Wesentlichen über die Sternenstraße und Scheffelstraße sowie weiter über die Mulde zum Mulderadweg. Derzeit weist diese Relation jedoch in mehreren Abschnitten Defizite hinsichtlich der Qualität, Durchgängigkeit und Führung des Radverkehrs auf. Zudem bestehen punktuell Flächenkonkurrenzen und Überlagerungen mit anderen Vorrangnetzen, die eine hochwertige Ausgestaltung erschweren.

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

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 Regelwerke (ERA) 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 keinen erheblichen Umwegfaktor verursachen.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ bei Straßenbahnkorridor

Umsetzungshinweise

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie inkl. Variantenprüfung sowie Bewertung hinsichtlich Kosten und Qualitätsstandards Rad

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Am Knotenpunkt Scheffelstr./Talstraße treffen Vorrangnetze für Kfz-, ÖPNV- und Radverkehr aufeinander. Eine zufriedenstellende, ebenerdige Führung ist damit schwierig bis unmöglich. Zur Lösung der Konfliktsituation sollte daher die Führung eines Verkehrsträgers auf einer anderen Ebene (-1/+1) geprüft werden. Hierfür bietet sich vor allem der Radverkehr an.

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

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 gegenüberzustellen. Ziel ist die Auswahl einer Lösung, die eine leistungsfähige und langfristig tragfähige Anbindung des Radverkehrs an den Mulderadweg sicherstellt.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche
Stadt Zwickau, Fachplaner, Eigentümer

Umsetzungshinweise

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie für beide Varianten und ggf. weiterer Varianten zur Führung des Radverkehrs

Maßnahmenpaket

Ausgangslage

Für die Anbindung des nordwestlichen Stadtgebiets an den Mulderadweg ist eine durchgängige Vorrangverbindung erforderlich. Die im Zielnetz Radverkehr vorgesehene Trasse verläuft ausgehend vom Marienthaler Bachweg über die Robert-Blum-Straße, Seilerstraße sowie südlich des Friedhofs bis zur Crimmitschauer Straße und weiter über die Clara-Zetkin-Straße bis zur Kolpingstraße mit Anschluss an den Mulderadweg nördlich der Eckersbacher Brücke. Entlang dieser Verbindung bestehen derzeit abschnittsweise Defizite hinsichtlich der Qualität, Führung und Durchgängigkeit des Radverkehrs. Zudem treten punktuell Nutzungskonflikte und Einschränkungen durch begrenzte Flächenverhältnisse auf.

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

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 verkehrssarmen 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 adäquate, 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.

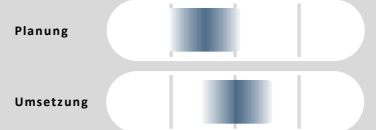
Die Ausgestaltung der Anlagen hat sich an den geltenden Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), zu orientieren.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche
Stadt Zwickau, Eigentümer, Anlieger

Umsetzungshinweise

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie inkl. Variantenprüfung sowie Bewertung hinsichtlich Kosten und Qualitätsstandards Rad

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Der Mulderadweg stellt bereits heute eine bedeutende und insgesamt gut ausgebaut Radverbindung im Stadtgebiet dar und übernimmt eine wichtige Funktion als durchgehende Achse. In einzelnen Abschnitten, insbesondere im Bereich der Innenstadt von Zwickau, bestehen jedoch erhöhte Nutzungsintensitäten durch den Fußverkehr. Die gemeinsame oder eng benachbarte Nutzung durch Radfahrende, zu Fuß Gehende und spielende Kinder führt dabei zu potenziellen Konflikten und beeinträchtigt die Verkehrssicherheit.

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

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 / Paradiesbrücke 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.

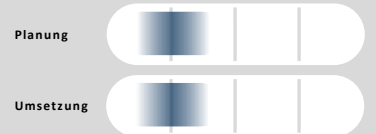
Die konkrete Ausgestaltung ist abschnittsweise unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächen, Nutzungsintensitäten und städtebaulichen Rahmenbedingungen zu entwickeln.

PRÜFAUFTRAG

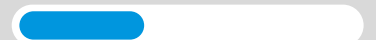
Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Verbände/Nutzergruppen

Umsetzungshinweise

- Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Entflechtung von Fuß- und Radverkehr
- Abstimmung der Maßnahmen mit touristischen, freiraumplanerischen und naturschutzfachlichen Anforderungen entlang des Mulderadweges

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Der Marienthaler Bachweg stellt bereits heute eine wichtige lineare Verbindung im Stadtgebiet dar, wird jedoch überwiegend als gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. in Teilen ausschließlich als Fußweg genutzt. Die vorhandene Infrastruktur ist damit nur eingeschränkt auf die Anforderungen eines leistungsfähigen Radverkehrs ausgelegt. Insbesondere Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr sowie qualitative Defizite in Breite, Oberflächenbeschaffenheit und Führung schränken die Eignung als durchgängige Rad(vorrang)verbindung ein.

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

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).

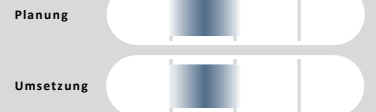
Ergänzend sind eine durchgängige Wegweisung, ausreichende Beleuchtung sowie eine regelmäßige Unterhaltung sicherzustellen. Ziel ist eine durchgehend attraktive und verlässliche Verbindung, die den Radverkehr bündelt und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität entlang des Bachwegs berücksichtigt.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Eigentümer

Umsetzungshinweise

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie inkl. Variantenprüfung sowie Bewertung hinsichtlich Kosten und Qualitätsstandards Rad

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Ein großer Teil des innerstädtischen Straßennetzes in Zwickau besteht aus Tempo-30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen, die grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine gemeinsame Nutzung durch alle Verkehrsarten bieten. Dennoch bestehen insbesondere auf wichtigen Verbindungen Defizite in der Führung und Priorisierung des Radverkehrs, etwa durch unklare Vorfahrtsregelungen, fehlende Orientierung oder Einschränkungen in Einbahnstraßen. Dies kann die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs beeinträchtigen.

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

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 Wegeföhrung 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 umwegefreie Verbindungen zu ermöglichen und die Durchlässigkeit des Netzes zu erhöhen. Voraussetzung hierfür sind ausreichende Fahrbahnbreiten, übersichtliche Verkehrsverhältnisse sowie geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit.

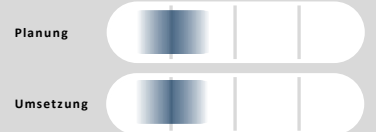
Ergänzend sind unterstützende Maßnahmen wie Markierungen, Beschilderungen sowie gestalterische Elemente zur Verkehrsberuhigung einzusetzen, um die gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen sicher und verständlich zu organisieren.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Polizei, Radverbände

Umsetzungshinweise

- Sicherstellung einer durchgängigen und verständlichen Radverkehrsföhrung in Tempo-30-Zonen und Wohnstraßen
- Regelmäßige Überprüfung der Verkehrssicherheit und Nutzungsqualität insbesondere in Bereichen mit hohem Parkdruck oder eingeschränkten Straßenraumbreiten

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde ein Zielnetz für den Radverkehr entwickelt, das neben einem Vorrangnetz auch ein Netz aus Radverkehrshaupttrouten vorsieht. Diese übernehmen insbesondere die Funktion der Erschließung von Siedlungsgebieten sowie die Anbindung an das Vorrangnetz. Derzeit sind jedoch nur auf wenigen dieser Verbindungen durchgehend adäquate Radverkehrsanlagen vorhanden, sodass die Nutzbarkeit und Qualität der Routen vielfach eingeschränkt ist.

Ziele der Maßnahme

- Herstellung eines zusammenhängenden Netzes von Radverkehrshaupttrouten
- Sicherstellung einer komfortablen, ganzjährigen Befahrbarkeit
- Gewährleistung einer verlässlichen Anbindung der Wohngebiete an zentrale Ziele und an das Vorrangnetz

Maßnahmenbeschreibung

Die Radverkehrshaupttrouten 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 Straßenraum, 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 (ERA), 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 Radverkehrshaupttrouten im gesamten Stadtgebiet.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, weitere Straßenbaulastträger

Umsetzungshinweise

- Berücksichtigung der Qualitätsstandards gemäß ERA hinsichtlich Breiten, Oberflächenqualität, Führung an Knotenpunkten und Verkehrssicherheit
- Abstimmung der Maßnahmen mit Straßenraumgestaltung, ÖPNV, Fußverkehr sowie Stadtgrün- und Infrastrukturplanungen

Maßnahmenpaket

Ausgangslage

Im Zuge der Entwicklung des Radverkehrs-Vorrangnetzes kommt Knotenpunkten eine besondere Bedeutung für die Qualität und Attraktivität der Verbindungen zu. Aktuell ist der Radverkehr an vielen signalisierten und nicht-signalisierten Knotenpunkten gegenüber anderen Verkehrsarten nachgeordnet, was sich in längeren Wartezeiten, indirekten Führungen und erhöhten Konfliktpotenzialen äußert. Dies beeinträchtigt die Durchgängigkeit und Reisegeschwindigkeit auf wichtigen Achsen des Radverkehrs.

Ziele der Maßnahme

- Bevorrechtigung des Radverkehrs im Vorrangnetz an Knotenpunkten
- Steigerung der Attraktivität der Hauptrouten
- Sicherstellung einer verlässlichen Qualität entlang der gesamten Verbindung

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).

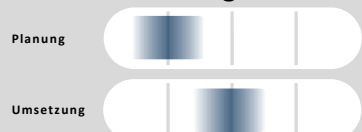
Die konkrete Ausgestaltung ist jeweils standortbezogen unter Berücksichtigung der Verkehrsstärken, Flächenverfügbarkeit und Sicherheitsanforderungen zu entwickeln.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



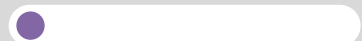
Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, SVZ

Umsetzungshinweise

- Priorisierung relevanter Knotenpunkte entlang der Vorrang- und Hauptrouten zur schrittweisen Umsetzung
- Abstimmung der Maßnahmen mit den Anforderungen des ÖPNV, Fußverkehrs sowie der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs
- Regelmäßige Evaluation der Maßnahmen

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

Im Umfeld zentraler Einrichtungen in Zwickau – etwa an öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandelsstandorten, Bildungsstellen sowie an Haltestellen und Bahnhöfen – bestehen bislang häufig nur unzureichende Fahrradabstellmöglichkeiten. Insbesondere gesicherte und witterungsgeschützte Anlagen für hochwertige Fahrräder sind nur in begrenztem Umfang vorhanden. Dies führt dazu, dass Fahrräder oft provisorisch oder unsicher abgestellt werden und mindert die Attraktivität des Radverkehrs im Alltagsverkehr.

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

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, Sammel-schließanlagen 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.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



kurzfristig



mittelfristig



langfristig



Daueraufgabe

Kostenschätzung

Planung

Umsetzung

Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Eigentümer/Betreiber

Umsetzungshinweise

- Bei der Gestaltung ist darauf zu achten, dass unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse der Abstellanlagen bedacht werden.
- Durchführung konkreter Bedarfsanalysen, in denen Dimensionierung, Typ und Anzahl von Stellplätzen festgelegt werden.

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

In vielen Mehrfamilienhausquartieren sind die vorhandenen Rahmenbedingungen stark auf die Kfz-Nutzung ausgerichtet. Gleichzeitig bestehen insbesondere in dichter bebauten Wohnlagen häufig nur eingeschränkte Möglichkeiten, Fahrräder wohnungsnah, sicher und komfortabel abzustellen. Enge Straßenräume, hoher Parkdruck sowie fehlende oder ungeeignete Flächen auf privaten Grundstücken führen dazu, dass Fahrräder oftmals im öffentlichen Raum, in Treppenhäusern oder Kellern abgestellt werden. Dies mindert die Nutzbarkeit und stellt für viele Haushalte eine Hürde für die regelmäßige Fahrradnutzung dar, obwohl viele Menschen in Zwickau ein Fahrrad besitzen.

Ziele der Maßnahme

- Ausstattung der Wohnquartiere sicheren, witterungsgeschützten und wohnungsnahen Abstellmöglichkeiten
- Stärkung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Abstellituation 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.

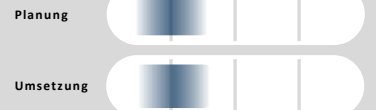
Die Umsetzung erfordert eine enge Abstimmung zwischen der Stadt, Wohnungsbaugesellschaften, privaten Eigentümern sowie weiteren Akteuren im Quartier. Insbesondere bei Eingriffen in bestehende Nutzungen ist eine frühzeitige Kommunikation mit den Anwohnern erforderlich, um Akzeptanz zu schaffen und geeignete Lösungen zu entwickeln. Darüber hinaus sind rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen zu klären, etwa hinsichtlich Flächenbereitstellung, Betrieb und Unterhaltung der Anlagen.

STRATEGIE

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau,
Wohnungsunternehmen,
Eigentümer

Umsetzungshinweise

- Es ist auf die Gegebenheiten des jeweiligen Wohnquartiers Rücksicht zu nehmen, um maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln.
- Die Gestaltung der Abstellanlagen ist auf die Bedürfnisse der Bewohner auszurichten, zum Beispiel durch Befragungen oder Beteiligungsverfahren.

Maßnahmenpaket



Ausgangslage

In Zwickau bestehen derzeit an Bahnhöfen sowie an größeren Straßenbahnhaltestellen nur vereinzelt und oftmals unzureichende Radabstellmöglichkeiten. Insbesondere gesicherte Anlagen wie Fahrradboxen, Sammelschließanlagen (z. B. Fahrradkäfige) oder Fahrradgaragen sind kaum vorhanden, ebenso fehlt bislang eine zentrale Radstation mit Serviceangeboten. Gleichzeitig nehmen Bahnhöfe und wichtige Haltestellen eine zentrale Funktion im Rahmen intermodaler Wegeketten ein: Viele Wege werden nicht mit einem Verkehrsmittel allein zurückgelegt, sondern beginnen oder enden beispielsweise mit dem Fahrrad. Da die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen jedoch häufig begrenzt ist, gewinnt die Möglichkeit, das Fahrrad sicher und komfortabel am Umsteigepunkt abzustellen, zunehmend an Bedeutung. Fehlende oder unsichere Abstellanlagen stellen hierbei eine Hemmschwelle für die Nutzung dar.

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

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.

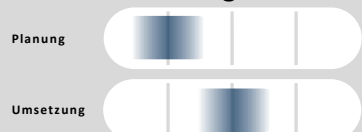
Die Anlagen sollten funktional und nutzerfreundlich gestaltet werden, beispielsweise durch witterungsgeschützte Abstellflächen, ausreichende Beleuchtung, barrierearme Zugänge sowie eine direkte Lage in unmittelbarer Nähe zu Bahnsteigen bzw. Haltestellen, um kurze Wege und komfortable Umstiege zu gewährleisten. Ergänzend ist der Einsatz digitaler Zugangssysteme zu prüfen, etwa über Buchungsplattformen oder App-basierte Lösungen, die eine flexible und sichere Nutzung ermöglichen.

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum



Kostenschätzung



Lebenswerte Stadt



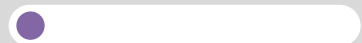
Mobilität für alle



Effiziente Mobilität



Innovation & Wirtschaft



Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, DB InfraGO, SVZ, ZVMS, Eigentümer

Umsetzungshinweise

- geeignete räumliche Voraussetzungen sind sicherzustellen, insb. Flächen im direkten Umfeld, gute Einsehbarkeit usw.
- Wartung und Betriebskonzepte, tarifliche Integration sowie mögliche Serviceangebote (z. B. Reparaturstationen) sind frühzeitig mitzudenken.

Maßnahmenpaket



Maßnahmenpaket: Erhöhung der Aufenthaltsqualität



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	
R7	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	

Maßnahmenpaket: Stärkung der Nahmobilität



ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	<div><div></div></div>
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	<div><div></div></div>
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen	<div><div></div></div>
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	<div><div></div></div>
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	<div><div></div></div>
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	<div><div></div></div>
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	<div><div></div></div>
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	<div><div></div></div>
R1	Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen	<div><div></div></div>
R9	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	<div><div></div></div>
R12	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen	<div><div></div></div>
R13	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Reduzierung von Verkehrsbelastungen



ID	Titel	Zielwirkung
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	<div><div></div></div>
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	<div><div></div></div>
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	<div><div></div></div>
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	<div><div></div></div>
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	<div><div></div></div>
K8	Aktualisierung der gesamstädtischen Parkraumstrategie	<div><div></div></div>
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	<div><div></div></div>
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	<div><div></div></div>
Ö8	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe



ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	<div><div></div></div>
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	<div><div></div></div>
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen	<div><div></div></div>
F5	Schaffung von Grün- und Aufenthaltsflächen entlang von Hauptfußwegeachsen	<div><div></div></div>
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	<div><div></div></div>
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	<div><div></div></div>
K11	Ausbau von Carsharing Angeboten	<div><div></div></div>
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau	<div><div></div></div>
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen	<div><div></div></div>
Ö2	Ausweitung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende	<div><div></div></div>
Ö4	Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region	<div><div></div></div>
Ö5	Höherwertiger Regionalbusverkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region	<div><div></div></div>
Ö9	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs	<div><div></div></div>
R2	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten	<div><div></div></div>
R12	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an zentralen Einrichtungen	<div><div></div></div>
R13	Ausbau von sicheren Radabstellanlagen in Mehrfamilienhaussiedlungen	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Ausbau der Barrierefreiheit



ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	<div></div>
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	<div></div>
F3	Verbesserung der barrierefreien Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen	<div></div>
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	<div></div>
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	<div></div>
K9	Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums	<div></div>
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	<div></div>
R1	Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen	<div></div>

Maßnahmenpaket: Erhöhung der Verkehrssicherheit



ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	<div><div></div></div>
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	<div><div></div></div>
F4	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen	<div><div></div></div>
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	<div><div></div></div>
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	<div><div></div></div>
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	<div><div></div></div>
K2	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich	<div><div></div></div>
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	<div><div></div></div>
K7	Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren	<div><div></div></div>
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	<div><div></div></div>
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	<div><div></div></div>
R1	Abbau kleinteiliger Barrieren und hindernisfreie Nutzung von Radwegen	<div><div></div></div>
R7	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Mulderadweg	<div><div></div></div>
R8	Ausbau einer Radvorrangroute in Richtung Marienthal	<div><div></div></div>
R9	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Verbesserung der Erreichbarkeit



ID	Titel	Zielwirkung
F1	Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche	<div><div></div></div>
F2	Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen	<div><div></div></div>
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	<div><div></div></div>
K8	Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie	<div><div></div></div>
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen	<div><div></div></div>
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung	<div><div></div></div>
Ö3	Weiterentwicklung der Endhaltestellen im Straßenbahnnetz	<div><div></div></div>
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	<div><div></div></div>
R3	Radvorrangnetz Süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg	<div><div></div></div>
R4	Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg	<div><div></div></div>
R5	Bau einer Radverkehrsquerung am Knotenpunkt Scheffelstr. / Talstr.	<div><div></div></div>
R6	Radvorrangnetz Nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg	<div><div></div></div>
R8	Ausbau einer Radvorrangroute in Richtung Marienthal	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Erhöhung der Zuverlässigkeit



ID	Titel	Zielwirkung
F6	Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen	<div><div></div></div>
F7	Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von Gehwegen	<div><div></div></div>
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells	<div><div></div></div>
M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	<div><div></div></div>
Ö2	Ausweitung des Takt- und Linienangebotes nachts und am Wochenende	<div><div></div></div>
Ö7	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Förderung der Umweltverträglichkeit



ID	Titel	Zielwirkung
K10	Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebots	<div><div></div></div>
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells	<div><div></div></div>
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	<div><div></div></div>
Ö4	Straßenbahnanbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region	<div><div></div></div>
Ö5	Höherwertiger Regionalbusverkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region	<div><div></div></div>
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	<div><div></div></div>
R8	Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Unterstützung von Innovationen



ID	Titel	Zielwirkung
K8	Aktualisierung der gesamstädtischen Parkraumstrategie	<div><div></div></div>
M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	<div><div></div></div>
Ö5	Höherwertiges ÖPNV-Angebot in der Region	<div><div></div></div>
Ö8	Implementierung alternativer Antriebe im Busverkehr	<div><div></div></div>
Ö9	Umsetzung eines Pilotprojekts zum autonomen Fahren im ÖPNV	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Vernetzung von Mobilitätsangeboten



ID	Titel	Zielwirkung
K11	Ausbau von Carsharing Angeboten	<div><div></div></div>
K12	Ausbau von P+R-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen	<div><div></div></div>
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	<div><div></div></div>
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau	<div><div></div></div>
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen	<div><div></div></div>
M10	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	<div><div></div></div>
M11	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	<div><div></div></div>
Ö6	Umgestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsdrehscheiben	<div><div></div></div>
Ö9	Einführung eines modernen On-Demand-Verkehrs	<div><div></div></div>
R2	Etablierung von Bike-Sharing Angeboten	<div><div></div></div>
R14	Ausbau von B+R-Angeboten an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen	<div><div></div></div>

Maßnahmenpaket: Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik



ID	Titel	Zielwirkung
K1	Umsetzung der Innenstadttangente	<div><div></div></div>
K5	Anpassungen im Lkw-Routennetz	<div><div></div></div>
K6	Liefer- und Logistikkonzept im innerstädtischen Bereich	<div><div></div></div>
K10	Ausbau des öffentlichen E-Ladestationsangebots	<div><div></div></div>
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität	<div><div></div></div>
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells	<div><div></div></div>
M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards	<div><div></div></div>
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer	<div><div></div></div>
Ö7	Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV	<div><div></div></div>
R9	Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen	<div><div></div></div>
R11	Umsetzung einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Rad-Vorrangnetz	<div><div></div></div>