



# VEP2040

Verkehrsentwicklungsplan  
Zwickau

## VERKEHRS- ENTWICKLUNGS- PLAN 2040

## ZWISCHENBERICHT



**Erstellt von:**  
büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG



DialogWerke GmbH



**Kontakt:**  
Telefon: 0375 27219765  
E-Mail: vep2040@zwickau.de  
Web: vep2040.zwickau.de

**Herausgeber:**  
Stadt Zwickau  
Dezernat Bauen  
Hauptmarkt 1, 08056 Zwickau

**Stand:** Oktober 2025

# INHALT

<b>VEP FÜR ZWICKAU</b>	<b>4</b>
INTEGRIERTE VERKEHRSPLANUNG	5
<b>BETEILIGUNGSPROZESS</b>	<b>6</b>
ONLINE-BETEILIGUNG	8
<b>BESTANDSAUFNAHME</b>	<b>10</b>
REGIONALE EINORDNUNG	11
<b>STADTSTRUKTUR UND DEMOGRAPHIE</b>	<b>12</b>
PENDLERDATEN	13
<b>VERKEHRSINFRASTRUKTUR</b>	<b>14</b>
STRAßENNETZ	14
ÖPNV-NETZ	15
RADVERKEHRSNETZ	16
FUßWEGENETZ	17
<b>MOBILITÄTSANGEBOTE</b>	<b>18</b>
CARSHARING	18
MIKROMOBILITÄT	18
E-MOBILITÄT	19
<b>ERREICHBARKEIT</b>	<b>20</b>
<b>VERKEHRSMODELL</b>	<b>21</b>
<b>MOBILITÄTSVERHALTEN</b>	<b>22</b>
VERKEHRSMITTELWAHL	22
<b>MOBILITÄT IN ZAHLEN</b>	<b>24</b>
QUALITÄTSBEWERTUNG	25
<b>ZUKUNFT DER MOBILITÄT</b>	<b>26</b>
<b>FAZIT</b>	<b>26</b>
<b>LEITBILD FÜR DEN VEP</b>	<b>28</b>
<b>MOBILITÄT IM BLICK, MENSCHEN IM FOKUS</b>	<b>30</b>
ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT	32
MOBILITÄT FÜR ALLE	33
STÄRKUNG EINER EFFIZIENTEN MOBILITÄT	34
INNOVATIVE MOBILITÄT FÜR MENSCH UND WIRTSCHAFT	35
<b>PRÄMISSEN FÜR DEN UMSETZUNGSPROZESS</b>	<b>36</b>
<b>ERFOLGSINDIKATOREN</b>	<b>37</b>
<b>STRATEGIE UND UMSETZUNG</b>	<b>38</b>

# VEP FÜR ZWICKAU

Zwickau und ihre Mobilität verändern sich stetig. Neue Wohn- und Gewerbegebiete, neue Einrichtungen und Geschäfte, eine wachsende Vielfalt an Verkehrsmitteln sowie veränderte Ansprüche von Bürgern machen es notwendig, Planungen stetig zu überprüfen und zu erneuern. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP2040) erarbeitet die Stadt Zwickau ein aktuelles, zeitgemäßes Konzept, das die Grundlage für die Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität der Bürger in den kommenden Jahren legt.

Ein neuer VEP ist wichtig, da sich die Rahmenbedingungen seit dem letzten Verkehrsentwicklungsplan von vor rund 15 Jahren deutlich verändert haben. Themen wie der demografische Wandel, Belange des Umwelt- und Lärmschutzes sowie neue technische Entwicklungen spielen heute eine viel größere Rolle und müssen in den Planungen der Stadt beachtet werden. Damit Zwickau lebenswert bleibt und sich zukunftssicher entwickeln kann, braucht es eine integrierte Strategie für den Verkehr von morgen.

Der VEP2040 soll dafür sorgen, dass Mobilität langfristig gesichert und für alle Verkehrsteilnehmer verbessert wird – egal ob zu Fuß, mit dem Rad, im Auto oder mit Bus und Bahn. Ziel ist ein abgestimmtes Miteinander, das Wege sicherer, bequemer und zugänglicher macht. Mobilität ist nicht nur ein Alltagsthema, das alle Menschen betrifft, sondern leistet mit dem VEP2040 einen wichtigen Beitrag für Lebensqualität in der Stadt.

Gleichzeitig soll der VEP2040 flexibel auf Veränderungen reagieren, die sich in Zwickau ergeben. Wenn neue Stadtquartiere entstehen oder sich die Verkehrsgewohnheiten ändern, soll der Plan als sogenanntes "lernendes Planwerk", die richtigen Antworten liefern können. Damit wird der Verkehrsentwicklungsplan zu einem verlässlichen, langfristigen Leitfaden, der die Entwicklung der Stadt begleitet und die Weichen für eine moderne und für alle nutzbare Mobilität stellt.

## MOBILITÄTSMARKE VEP2040

Um den VEP 2040 in der Öffentlichkeit sichtbar zu machen und die Kommunikation rund um das Planwerk zu stärken, wurde eine eigene Mobilitätsmarke mit Logo und Design entwickelt. Sie soll Interesse wecken, zum Mitmachen anregen und das Thema Mobilität stärker ins Bewusstsein rücken. Die Marke steht für Offenheit, Dialog und die gemeinsame Gestaltung der Zukunft. Das Logo verdeutlicht dabei den integrierten Ansatz des VEP: Erstmals in Zwickau werden alle Verkehrsarten gleichermaßen in einem Planwerk betrachtet und miteinander verknüpft – ein wichtiges Signal für eine ganzheitliche Mobilitätsentwicklung.



Logo der Mobilitätsmarke VEP2040

## INTEGRIERTE VERKEHRSPLANUNG

Der VEP2040 ist ein integrierter Rahmenplan, der die Mobilität Zwickaus ganzheitlich betrachtet. Er legt auf konzeptioneller und planerischer Ebene die Leitlinien für alle Verkehrsarten fest. Dabei geht es nicht um einzelne Bauprojekte, sondern um ein abgestimmtes Gesamtkonzept, das die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer aufeinander abstimmt und miteinander verbindet.

Der Arbeitsprozess begann im Januar 2025 mit einer umfassenden Bestandsaufnahme und Erhebung von Mobilitätsdaten, an die sich eine Phase der Leitbildentwicklung und Formulierung von Zielen anknüpfte. Mit diesem Zwischenbericht sind die ersten beiden Arbeitsphasen des VEP2040 dargestellt.

Im Anschluss an den Zwischenbericht werden aufbauend auf den gesetzten Zielen Konzepte und Maßnahmen entwickelt. Sie werden über einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren Schritt für Schritt im Anschluss an einen Beschluss des Gesamtplans umgesetzt und regelmäßig überprüft. So entsteht ein verlässlicher Orientierungsrahmen, der sowohl der Verwaltung als auch der Politik und Öffentlichkeit als Grundlage dient, um Mobilität zukunftssicher und im Einklang mit der Stadtentwicklung zu gestalten.



## WAS MACHT EIN VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN ?

Verkehrsentwicklungspläne haben in Deutschland eine lange Tradition. Ursprünglich standen dabei vor allem der Bau und die Erweiterung von Straßen im Mittelpunkt. In einer Zeit, in der das Auto zum dominierenden Verkehrsmittel wurde, zielten diese Pläne in erster Linie auf den Ausbau der Infrastruktur, um wachsende Verkehrsströme aufnehmen und die Erreichbarkeit sichern zu können.

Mit den Jahren hat sich das Verständnis von Mobilität jedoch stark gewandelt. Heute sind Verkehrsentwicklungspläne nicht mehr reine Infrastrukturpläne, sondern umfassende Konzepte, die alle Verkehrsarten einbeziehen: vom Fuß- und Radverkehr über den öffentlichen Nahverkehr bis hin zum motorisierten Individualverkehr. Dabei werden auch Themen wie Stadtentwicklung, Wirtschaft, Digitalisierung und soziale Teilhabe berücksichtigt.

Moderne Verkehrsentwicklungspläne sind daher interdisziplinäre und integrierte Strategien. Sie verbinden städtebauliche, ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Ziele und schaffen so die Grundlage für eine zukunftsfähige Mobilität in Städten und Regionen. Sie dienen nicht nur der Steuerung des Verkehrs, sondern auch als Werkzeug, um Lebensqualität, Sicherheit und Verträglichkeit gleichermaßen zu fördern.



# BETEILIGUNGSPROZESS

Die Aufstellung des VEP 2040 ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, da Fragen von Mobilität und Verkehr jeden Menschen in Zwickau betreffen. Deshalb setzt der Prozess auf ein breit angelegtes Beteiligungskonzept, das möglichst viele Perspektiven einbindet und die Stadtgesellschaft aktiv in die Entwicklung der zukünftigen Mobilität einbezieht. Ziel ist es, Transparenz zu schaffen, unterschiedliche Sichtweisen zusammenzuführen und so ein gemeinsames Fundament für die strategische Ausrichtung der Verkehrsentwicklung zu legen.

Kernbausteine des Beteiligungskonzepts sind thematische Werkstätten: Zum einen mit zufällig ausgewählten Bürgern, die die Vielfalt der Stadtgesellschaft widerspiegeln, zum anderen mit Interessenträgern und Fachleuten, die ihre spezifische Expertise einbringen. Ergänzt werden diese Formate durch einen politischen Lenkungsreis sowie Verwaltungswerkstätten, die für die strategische Begleitung und die Abstimmung innerhalb der Stadtverwaltung sorgen. Darüber hinaus finden im Verlauf des Prozesses vier große Foren statt, in denen alle Beteiligten zusammenkommen und die Zwischenergebnisse diskutieren und bündeln. Zwei dieser Foren fanden bereits im Zuge der Bestandsaufnahme und Leitbildentwicklung statt.

Neben diesen zentralen Beteiligungsformaten gibt es weitere externe Veranstaltungen wie Einwohnerversammlungen und Stadtteilversammlungen, die als zusätzliche Informations- und Diskussionsplattformen genutzt werden. Parallel dazu wird kontinuierlich an Analysen und Fachbeiträgen gearbeitet, die systematisch und fachlich fundiert, aber zugleich verständlich für die Öffentlichkeit aufbereitet werden. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen, die den Rahmen für die Verkehrsentwicklung in Zwickau in den kommenden 15 Jahren bilden.

## BETEILIGUNGSKONZEPT FÜR DEN VEP 2040



## BETEILIGUNG UND DIALOG

Beteiligung ist keine Einbahnstraße, sondern braucht Dialog, Streitbarkeit und offenen Austausch. Dafür wurden verschiedene Formate geschaffen, die möglichst vielen Perspektiven und Meinungen Raum geben können.



1. Forum zur Leitbildentwicklung



Werkstatt der Fachakteure zu Handlungsbedarfen



## Mobilitätsdialog

Verkehrsentwicklungsplan  
Zwickau

## DER MOBILITÄTSDIALOG ZUM VEP

Mit dem "Mobilitätsdialog" wurde für den VEP ein zentrales Format geschaffen, dass Zwickauerinnen und Zwickauer regelmäßig mit Experten, Interessensgruppen und den politischen Entscheidungsträgern an einen Tisch bringt.

Der Mobilitätsdialog findet in Form von regelmäßigen Werkstatt- und Foren-Gesprächen statt. So entstehen bestenfalls am Ende Lösungen, die eine breite Akzeptanz finden. Die Mitwirkung festigt das Vertrauen in die Planung und erhöht die Identität mit unserer Stadt.

Die Werkstattgespräche finden getrennt in zwei Gruppen statt: einem Bürgerrat mit 20 zufällig ausgewählten Zwickauerinnen und Zwickauern sowie einem Kreis von Interessenvertretern. In den vier Foren-Gesprächen kommen Bürger, Interessengruppen, Stadtratsfraktionen und Verwaltung zusammen, um Probleme zu analysieren, Visionen zu entwickeln und Maßnahmen zu diskutieren.

Anders als etwa der Stadtrat kann der Mobilitätsdialog keine abschließenden Entscheidungen zum Verkehrsentwicklungsplan treffen. Seine Handlungsempfehlungen werden dennoch im Gesamtkonzept berücksichtigt.





ONLINE-BETEILIGUNG

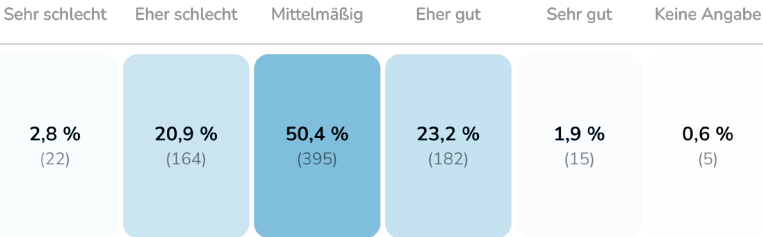
Im April 2025 fand eine umfassende Online-Befragung zum Verkehrsentwicklungsplan statt. Ziel war es, die gesamte Bevölkerung aktiv und möglichst früh in den Prozess einzubinden und ein möglichst genaues Bild über Mobilitätsbedürfnisse, Einschätzungen und Erfahrungen im Alltag zu gewinnen.

Ein zentrales Element der Befragung war eine interaktive Mitmach-Karte. Dort konnten die Teilnehmenden Orte, Punkte oder Wege markieren und beschreiben, an denen sie Mängel, Probleme oder Schwierigkeiten wahrnehmen. Ergänzend dazu wurden auch allgemeine Fragen zur Mobilität in Zwickau gestellt, um die individuellen Sichtweisen besser zu verstehen.

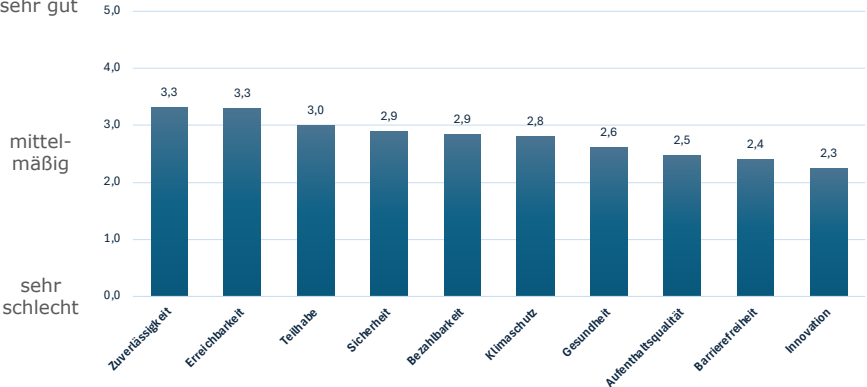
Mehr als 800 Eingaben gingen während der Beteiligung ein. Diese Vielzahl an Rückmeldungen liefert wertvolle Hinweise, die im weiteren Prozess sorgfältig analysiert und geprüft werden. Besonders bei der späteren Entwicklung von Maßnahmen sollen die Ergebnisse eine wichtige Grundlage bilden, um passgenaue und wirksame Lösungen für die Mobilität der Zukunft in Zwickau zu erarbeiten.

Insgesamt bewerten die Teilnehmenden das Verkehrsangebot in Zwickau als "mittelmäßig" - in Teilen ist man zufrieden, aber es gibt anhand der Bewertungen auch Raum für Verbesserungen.

Wie bewerten Sie das Verkehrsangebot in Zwickau im Allgemeinen?



Wie bewerten Sie das Verkehrsangebot in Bezug auf die folgenden Kriterien?



Öffentlicher Verkehr  
Olzmannstraße 51d, Marien...

**Haltepunkt: "Zwickau-Marienthal"**

Hier könnten dann folgende Linien halten: -RB1 Zwickau Zentrum - Kraslice -RB2 Zwickau Zentrum - Cheb -S5 Zwickau Hbf - Halle(Saal...

Radverkehr  
Linie

**Fehlender Radweg am Hammerwald**

Laut StVO dürfen erwachsene Radfahrer nicht den Bürgersteig benutzen, aber am Hammerwald ist man aufgrund der Steigung s...

Radverkehr  
Linie

**Fehlende attraktive Radverbindung**

Hier fehlt eine Attraktive Radverbindung. Die Eckersbacher Brücke besitzt nur einen viel zu schmalen Radweg (wenigstens ohne...

Fußverkehr  
Katharinenstraße 32a

**Georgenplatz**

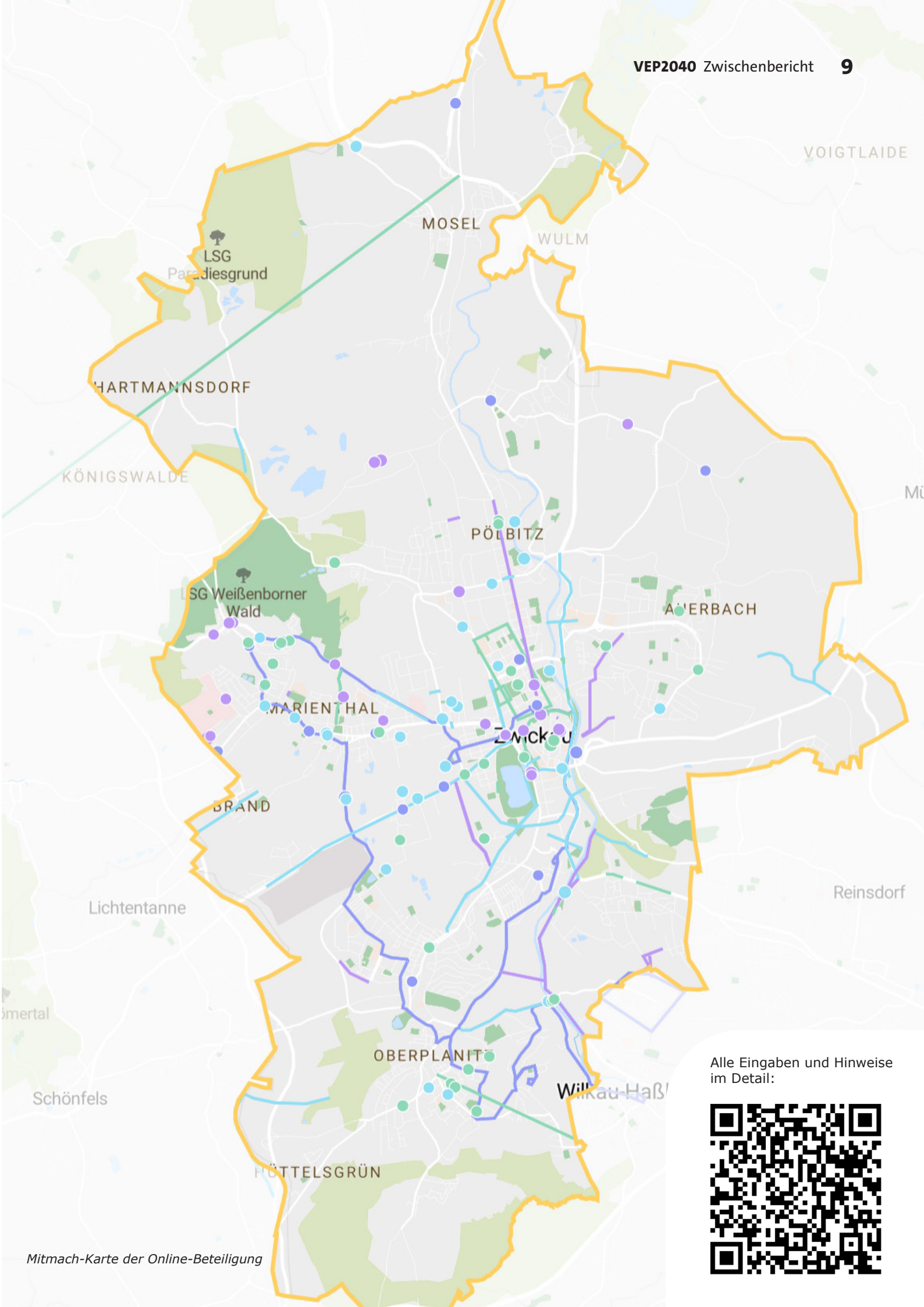
Wir sind als Fußgänger dort oft unterwegs. Leider müssen wir feststellen, dass der fließende Autoverkehr sehr stark zugenommen...

Öffentlicher Verkehr  
Ohne Ortsbezug

**Verkehrsangebote vernetzen**

Es wäre sinnvoll dass von Seiten der Stadt oder der SVZ für die Nutzer des ÖPNV verschiedene Verkehrsangebote (wie Carsharing, Bikesharin...

Beispiele von Kommentaren der Online-Befragung



Mitmach-Karte der Online-Beteiligung

Alle Eingaben und Hinweise im Detail:



# BESTANDSAUFNAHME

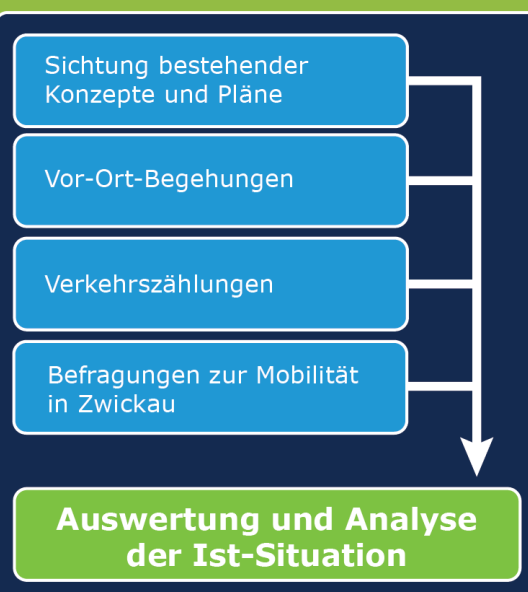
Die Bestandsaufnahme im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans dient dazu, die aktuelle Verkehrssituation umfassend zu erfassen. Dazu gehören unter anderem die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Verkehrsmengen, sowie der Zustand von Straßen, Rad- und Fußwegen. Durch eine systematische Erhebung wird eine verlässliche Datengrundlage geschaffen, auf der im späteren Projektverlauf fundierte Planungsentscheidungen aufgebaut werden können.

Die Analyse der Ist-Situation interpretiert diese Daten, identifiziert Schwachstellen, Engpässe und Entwicklungspotenziale im städtischen Mobilitäts- und Verkehrsnetz. Darauf aufbauend werden Ziele, Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge entwickelt, die die Mobilität in Zwickau weiterhin gewährleisten und die Verkehrsplanung langfristig zukunftsfähig machen.

Wichtige Bestandteile der Analysephase waren die Erhebungen von Mobilitätsdaten. Dies umfasst eine standardisierte Befragung der Zwickauer Bürger zum Mobilitätsverhalten, Verkehrszählungen an Straßen und Knotenpunkten sowie eine Parkraumerhebung in zentralen Bereichen des Stadtgebiets als bedeutende Planungsgrundlagen für den VEP2040.

Erstmals wurden damit in Zwickau umfangreiche und vor allem interdisziplinäre Kennwerte und Daten ermittelt, die eine moderne und zeitgemäße Verkehrsentwicklung ermöglichen.

Neben der Analyse baut die Bestandsaufnahme jedoch auch auf Bestehendem auf. In Zwickau wurden in den letzten Jahren bereits eine Reihe an Konzepten und Plänen auf den Weg gebracht, die in die Betrachtungen des VEP ebenfalls einfließen. Zu nennen sind vor allem das Radverkehrskonzept (2022), der Nahverkehrsplan (2021), das Elektromobilitätskonzept (2020) sowie ebenfalls der vergangene VEP (2012).



Vorgehensweise der Bestandsaufnahme

**2.441** befragte Personen  
**4.165** ermittelte Wege  
**957** gesammelte Hinweise

## REGIONALE EINORDNUNG

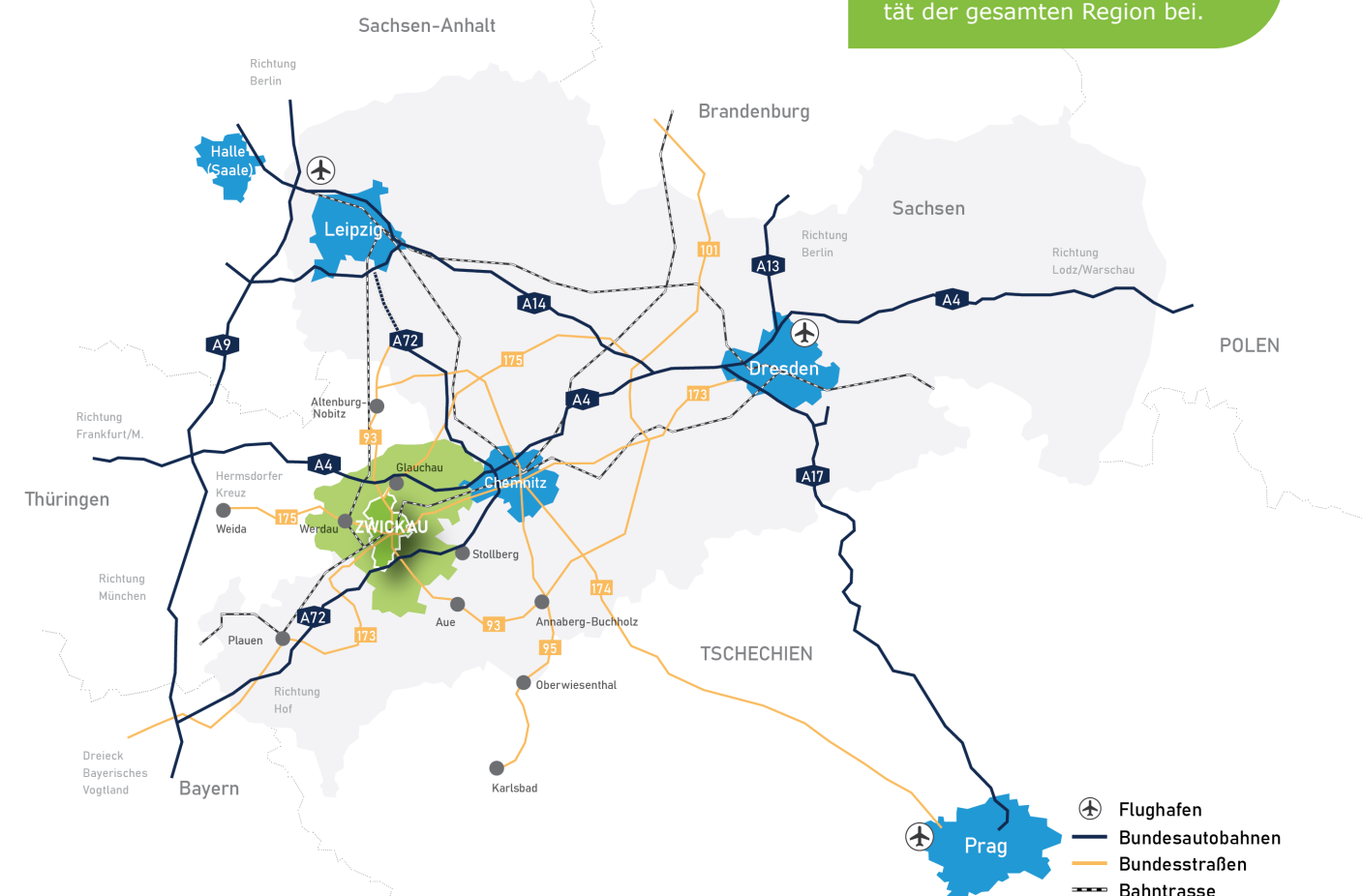
Zwickau ist durch ihre Lage im südwestlichen Sachsen ein wichtiger Knotenpunkt im regionalen Verkehrsnetz. Die Stadt liegt an der Schnittstelle mehrerer überregionaler Straßen- und Bahnverbindungen, wodurch sie gut mit den umliegenden Städten wie Chemnitz, Leipzig und Plauen sowie mit angrenzenden Regionen in Thüringen und Bayern verknüpft ist. Diese Lage begünstigt nicht nur den Pendlerverkehr, sondern auch den regionalen Wirtschafts- und Güterverkehr.

Für die Mobilitätsplanung bedeutet dies, dass Zwickau eine Schlüsselrolle bei der Vernetzung von städtischen und ländlichen Räumen einnimmt. Die Stadt fungiert als Bindeglied zwischen dem eher kleinteilig strukturierten Umland und den größeren urbanen Zentren der Region, was eine abgestimmte Planung von Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten erforderlich macht.

### OBERZENTRUM ZWICKAU

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

Somit ist Zwickau ein zentraler Anlaufpunkt und trägt wesentlich zur Entwicklung und Stabilität der gesamten Region bei.



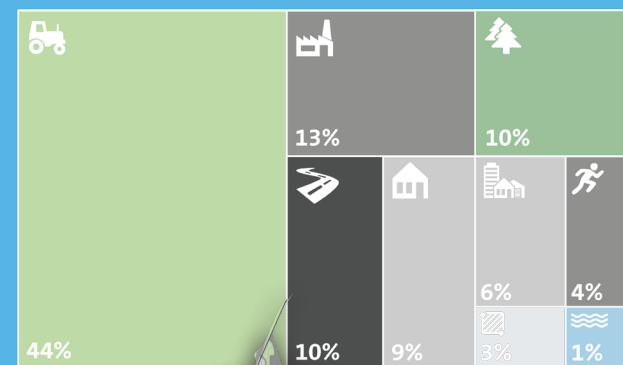
Zwickau in der Region Westsachsen



# STADTSTRUKTUR UND DEMOGRAPHIE

## FLÄCHENNUTZUNG IN ZWICKAU

In Zwickau sind rund 45 % der Stadtfläche versiegelt. Die weitere Versiegelung ist möglichst zu minimieren, wie es u.a. im Energie- und Klimaschutzkonzept von 2013 verfasst wurde. Für den Verkehrsraum bedeutet dies, dass Flächen künftig effizienter, flexibler und multifunktionaler genutzt werden müssen.



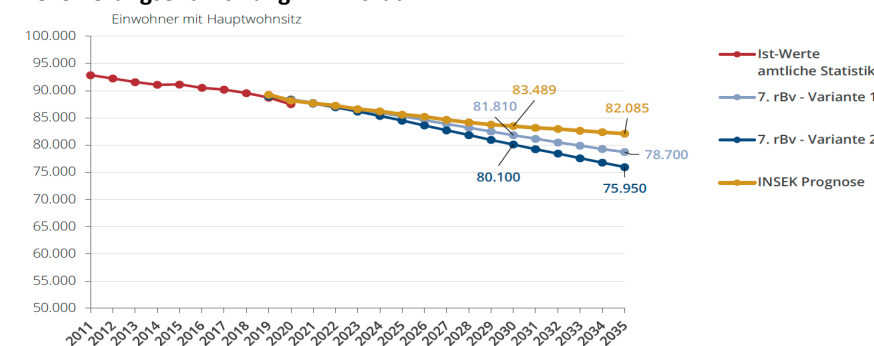
Flächennutzung Zwickaus in %  
Quelle: Statistisches Landesamt Freistaat Sachsen

Die Siedlungsstruktur und Flächennutzung bestimmen maßgeblich, wie und wo sich Verkehrsströme bilden. Dichte Wohngebiete, Gewerbe- und Industrie- oder großflächige Einzelhandelsstandorte erzeugen unterschiedliche Mobilitätsbedarfe und beeinflussen die Wahl der Verkehrsmittel. Für die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans ist es daher entscheidend, diese räumlichen Gegebenheiten zu kennen, um Angebote bedarfsgerecht zu planen, Wege effizient zu gestalten und Konflikte zwischen Verkehr und anderen Nutzungen zu vermeiden.

Ebenso spielen demographische Daten und Entwicklungen eine zentrale Rolle. Altersstruktur, Haushaltsgrößen und Bevölkerungsentwicklung wirken sich direkt auf das Mobilitätsverhalten aus – beispielsweise durch eine steigende Nachfrage nach barrierefreien Angeboten bei einer alternden Bevölkerung oder durch veränderte Verkehrsmittelwahl jüngerer Generationen. Nur wenn diese Entwicklungen berücksichtigt werden, lassen sich langfristig tragfähige und zukunftsorientierte Konzepte entwickeln, die die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sichern.

Es ist prognostiziert, dass die Bevölkerung in Zwickau weiterhin abnehmen wird. Verschiedene Prognosevarianten gehen von einer Abnahme der Bevölkerung bis 2035 von zwischen 5 % und 12 % aus. Dies muss jedoch nicht automatisch zu einem geringeren Verkehrsaufkommen führen, da hierfür neben der Bevölkerung vor allem auch die Anzahl von Arbeitsplätzen und die Wirtschaftskraft Zwickaus maßgeblich sind.

## Bevölkerungsentwicklung in Zwickau



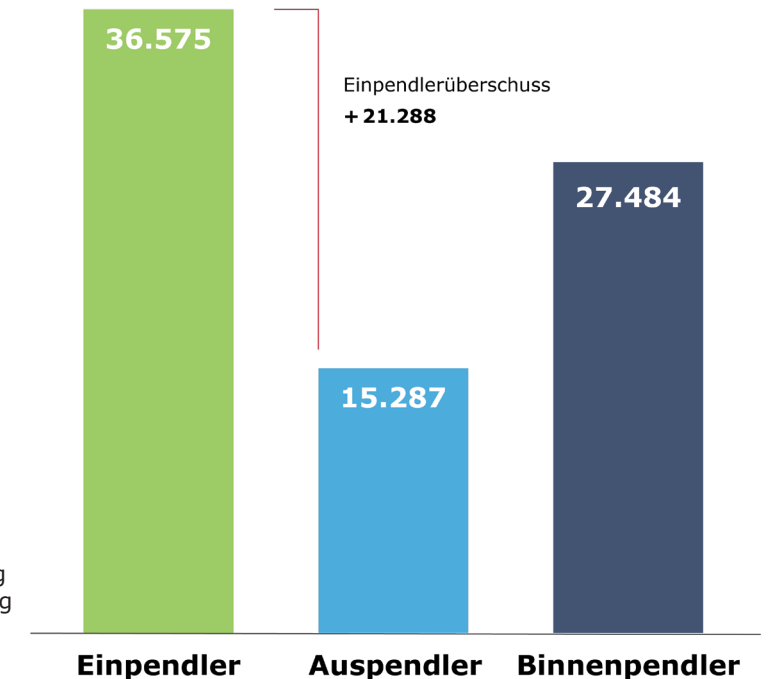
Datengrundlage: Statistisches Landesamt Freistaat Sachsen, Stadt Zwickau  
Darstellung: Timourou

Stadtstruktur Zwickaus

## PENDLERDATEN

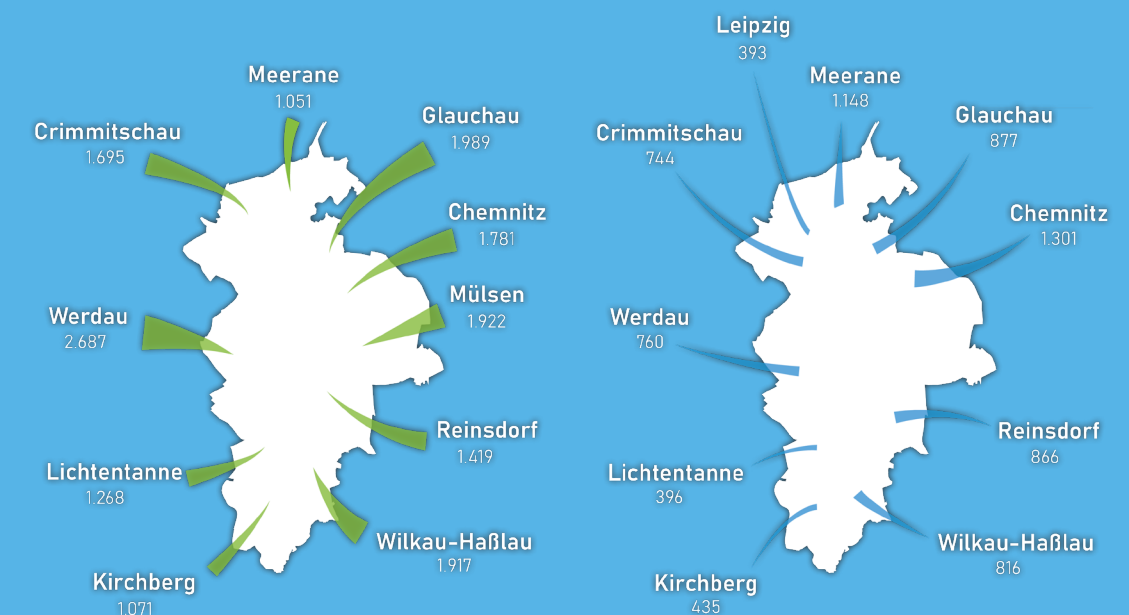
Zwickau ist eine klassische Einpendlerstadt. Das bedeutet, dass täglich mehr Menschen aus dem Umland nach Zwickau zur Arbeit kommen, als umgekehrt aus der Stadt hinaus pendeln. Diese Struktur hat direkte Auswirkungen auf die Mobilität: morgens und abends entstehen deutliche Pendlerströme, die Straßen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

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



## QUELL- UND ZIELVERKEHR VON PENDLERN

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



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



# VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

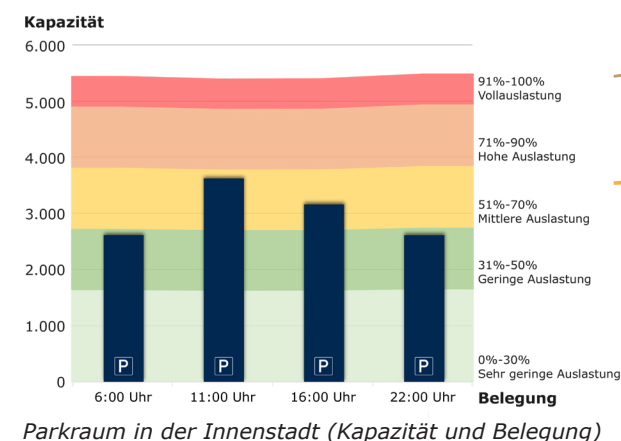
## STRAßENNETZ

Das Straßennetz bildet die Grundlage der alltäglichen Mobilität in Zwickau. Es verbindet Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote miteinander und ist zugleich ein entscheidender Standortfaktor für die ansässige Wirtschaft.

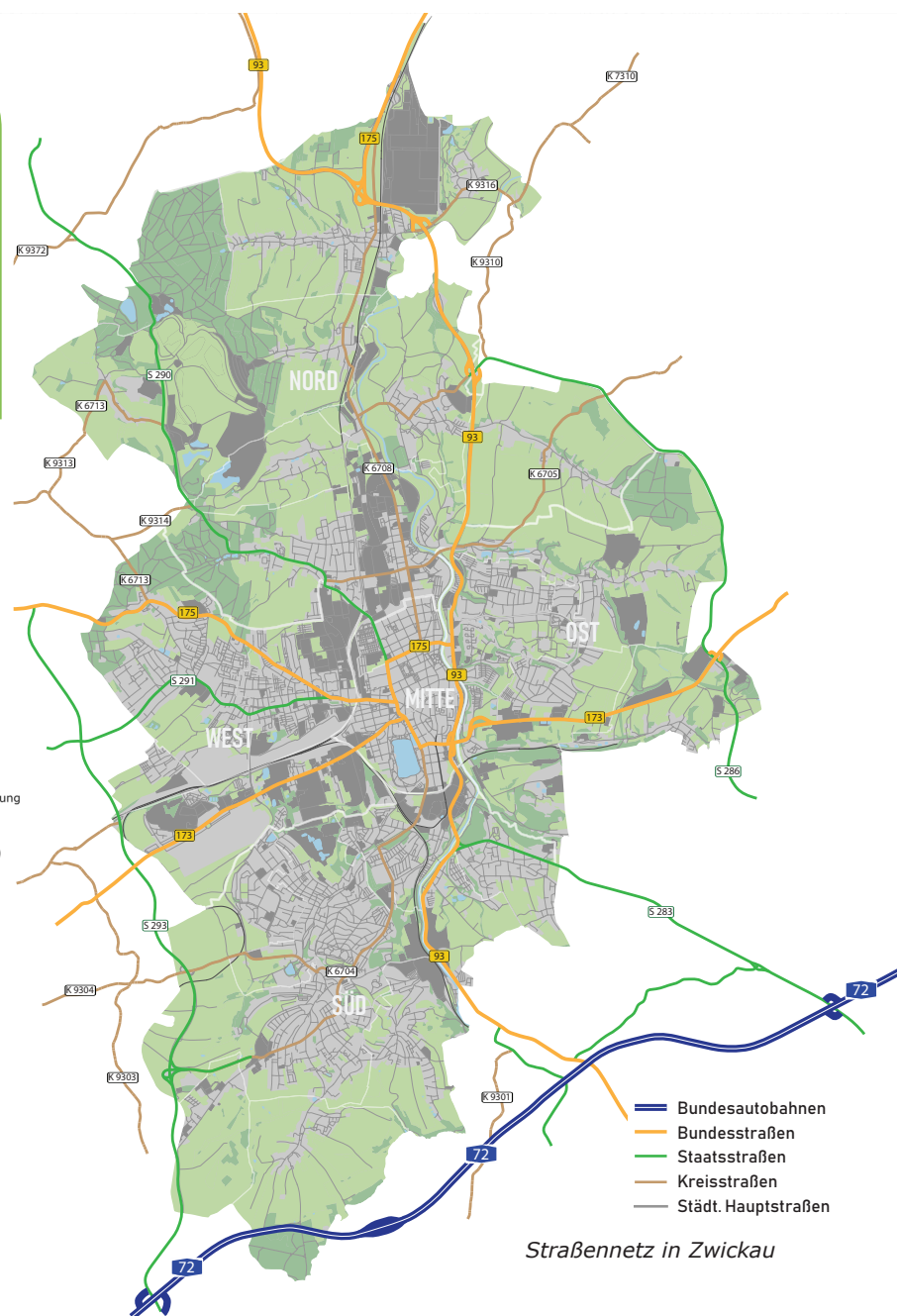
Das Netz ist in Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen und kommunalen Straßen hierarchisiert. Viele Ein- und Ausfallstraßen (häufig Bundesstraßen) wurden bereits vor vielen Jahrzehnten angelegt und führen in der Innenstadt zu einem Innenstadtring zusammen. Dieser Innenstadtring ist besonders stark belastet, da er einen hohen Anteil des Gesamtverkehrs aufnimmt. Hier zeigen sich teils deutliche Engpässe, auch weil ein hoher Schwerlastverkehrsanteil besteht. Dies ist eine Folge davon, dass sich das Straßennetz nicht im gleichen Maße wie die Siedlungs- und Gewerbestruktur weiterentwickelt hat und somit nicht alle Verkehrsströme zu jeder Zeit leistungsfähig aufnehmen kann.

## ÖFFENTLICHER PARKRAUM

Die Innenstadt Zwickaus ist der zentrale Ankerpunkt des städtischen Verkehrs, da hier die meisten Wege gebündelt werden und die Mehrheit der Menschen ihre Ziele hat. Eine Parkraumerhebung der öffentlichen Stellplätze zeigt, dass insgesamt zu jeder Tageszeit ein ausreichendes Angebot besteht, auch wenn es situativ zu Engpässen kommen kann.



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



## ÖPNV-NETZ

Der ÖPNV in Zwickau gliedert sich in verschiedene Angebotskategorien: die Straßenbahnlinien, den Stadtbusverkehr, den Regionalbusverkehr sowie das Netz des Schienenpersonenverkehrs (SPNV). Jede dieser Kategorien übernimmt eine wichtige Funktion in der Mobilität der Bevölkerung, wobei die Straßenbahn das Rückgrat des ÖPNV bildet. Sie bietet hohe Kapazitäten, eine verlässliche Taktung und verbindet zentrale Bereiche der Stadt miteinander und stellt damit die Grundlage für ein attraktives Gesamtangebot dar.

Die Erschließungsqualität des Stadtgebiets ist insgesamt gut: Mit Ausnahme einiger Randbereiche sind nahezu alle Stadtteile durch den ÖPNV erreichbar. Dennoch bestehen Defizite bei der Angebots- und Anschlussqualität. So verkehren manche Buslinien lediglich in geringer Taktung oder bieten zu Randzeiten und an Wochenenden nur eingeschränkte Verbindungen, was die Attraktivität des Angebots verringert und die ÖPNV-Nutzung als Alternative zum Auto einschränkt.

## DAS "ZWICKAUER MODELL"

Das Zwickauer Modell ist ein Verkehrskonzept, das die Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr ermöglicht. Dabei fahren Regionalzüge direkt von der Eisenbahnstrecke in das Straßenbahnnetz der Stadt ein. Auf diese Weise können Fahrgäste ohne Umstieg vom Umland bis in das Stadtzentrum gelangen.

Das Zwickauer Modell gilt als Beispiel für eine effiziente Integration von regionalem und städtischem Schienenverkehr.

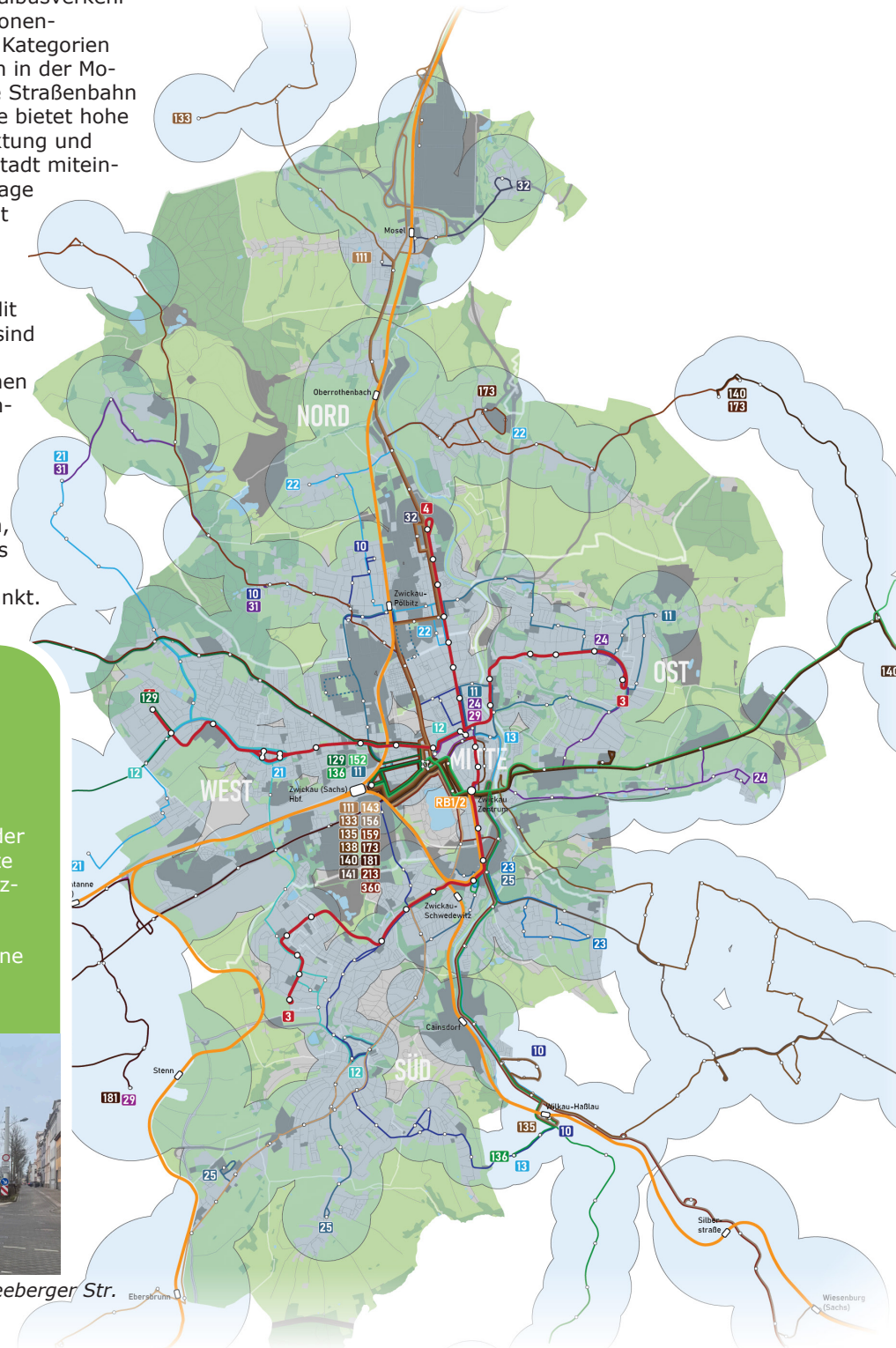


Zwickauer Modell: RB1 auf der Äußeren Schneeberger Str. (Eigene Aufnahme)

## SPNV, Stadt- und Regionalverkehr

Zum ÖPNV zählt man häufig verschiedene Verkehrssysteme des öffentlichen Verkehrs. Der SPNV (Schienenpersonennahverkehr) meint häufig den DB-Fernverkehr sowie S-Bahn- und Regionalbahnangebote.

In Zwickau ist zudem ein städtisches ÖPNV-Netz, betrieben von der SVZ, und dem regionalen ÖPNV-Netz, betrieben von der RVW, zu unterscheiden. Im Idealfall sind diese Systeme und Angebote aufeinander abgestimmt. Dies funktioniert in der Praxis jedoch nicht immer reibungslos, da die unterschiedlichen Betreiber jeweils eigene Kommunikations- und Betriebsabläufe besitzen.





## RADVERKEHRSNETZ

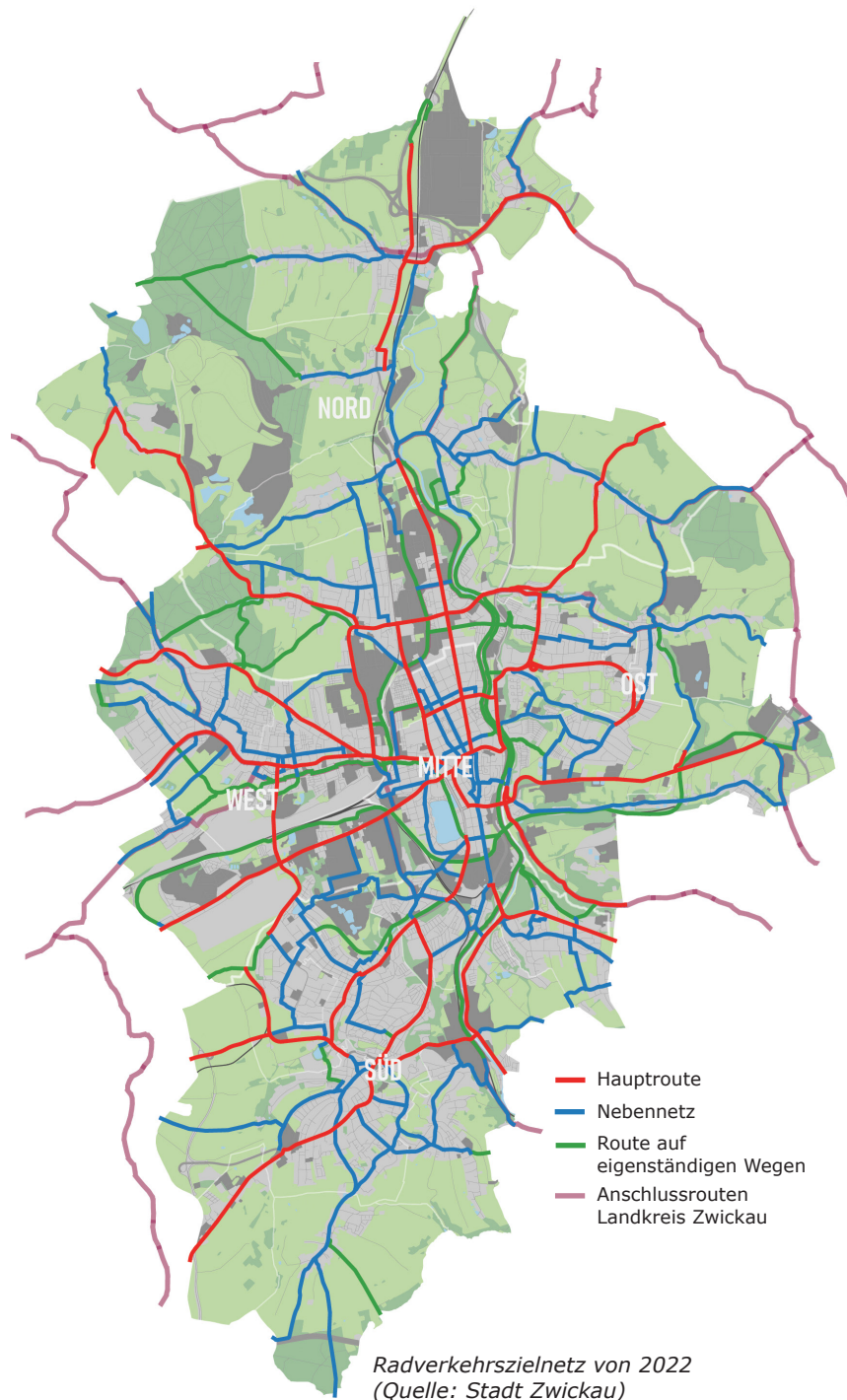
Die Stadt Zwickau verfügt bislang über kein durchgängiges und zusammenhängendes Radwegenetz. Radfahrende sind oft gezwungen, sich den Verkehrsraum mit dem motorisierten Verkehr zu teilen. Radschnellwege existieren nicht, und auch die vorhandenen Führungsformen des Radverkehrs sind an vielen Stellen lückenhaft, was die Attraktivität und Sicherheit des Fahrrads im Alltagsverkehr deutlich einschränkt.

Dabei ist die grundsätzliche Ausstattung der Bevölkerung mit Fahrrädern ausgesprochen hoch: Rund 82 % der Haushalte besitzen ein Fahrrad, und etwa ein Drittel verfügt sogar über ein E-Bike. Dennoch wird das Fahrrad in Zwickau überwiegend als Freizeit- und Sportgerät genutzt. Für die täglichen Wege zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen spielt es bislang eine untergeordnete Rolle.

Ein im Jahr 2022 beschlossenes Radverkehrskonzept sieht für das Stadtgebiet ein Zielnetz aus zusammenhängenden Radverkehrsrouten vor. Das Zielnetz gliedert sich dabei in Haupt- und Nebenrouten, sowie eigenständig geführte Radwege, wie z.B. der Mulderadweg. In den vergangenen Jahren wurden einige Teilbereiche ausgebaut oder modernisiert. Bislang wurde das Zielnetz auf vielen Abschnitten jedoch noch nicht verwirklicht und diverse Maßnahmen des Konzeptes sind noch nicht umgesetzt. Insbesondere auch bei Begleitinfrastruktur, wie z.B. Radabstellanlagen, besteht weiterhin ein hoher Handlungsbedarf.



Radweg am Knotenpunkt Humboldtstr./Bahnhofstr.  
Gutes Teilstück, aber noch ohne adäquaten Anschluss.  
(Eigene Aufnahme)



Radverkehrszielnetz von 2022  
(Quelle: Stadt Zwickau)

## RADVERKEHRSKONZEPT

Das Radverkehrskonzept der Stadt Zwickau, das im April 2022 vom Stadtrat beschlossen wurde, formuliert zentrale Ziele für den Radverkehr:

- die Erhöhung des Radverkehrsanteils,
- die Schaffung einer sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur,
- der Ausbau von Radabstellanlagen,
- eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, um Anreize für den Umstieg aufs Fahrrad zu schaffen.

Trotz dieser ambitionierten Ziele sind bislang viele der vorgeschlagenen Maßnahmen noch nicht umgesetzt. Damit bleibt das Radverkehrskonzept bislang vor allem ein Rahmenwerk mit Potential, das erst wirkliche Wirkung entfalten kann, wenn Planung und Bau an vielen Stellen zügiger realisiert werden.

## FUßWEGENETZ

Der Fußverkehr nimmt in Zwickau eine zentrale Rolle ein, insbesondere innerhalb der einzelnen Stadtteile sowie in der Innenstadt. Gerade in den Versorgungszentren, wo Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Schulen und öffentliche Einrichtungen konzentriert sind, bildet das Zufußgehen die wichtigste Form der Erreichbarkeit. Eine fußläufig gute Anbindung ist entscheidend, um den Einzelhandel zu stärken und die Attraktivität der Stadtteilzentren zu sichern.

Daher ist es von besonderer Bedeutung, dass Gehwege in diesen Bereichen nicht nur durchgängig und barrierearm gestaltet, sondern auch sicher und komfortabel nutzbar sind. Breite, gut ausgebaute und übersichtliche Wege, sichere Quermöglichkeiten sowie eine ansprechende Gestaltung tragen dazu bei, dass der Fußverkehr eine selbstverständliche und attraktive Wahl für kurze Wege bleibt. Auf diese Weise wird sowohl die Lebensqualität in den Quartieren als auch die Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt und der Stadtteilzentren nachhaltig unterstützt.



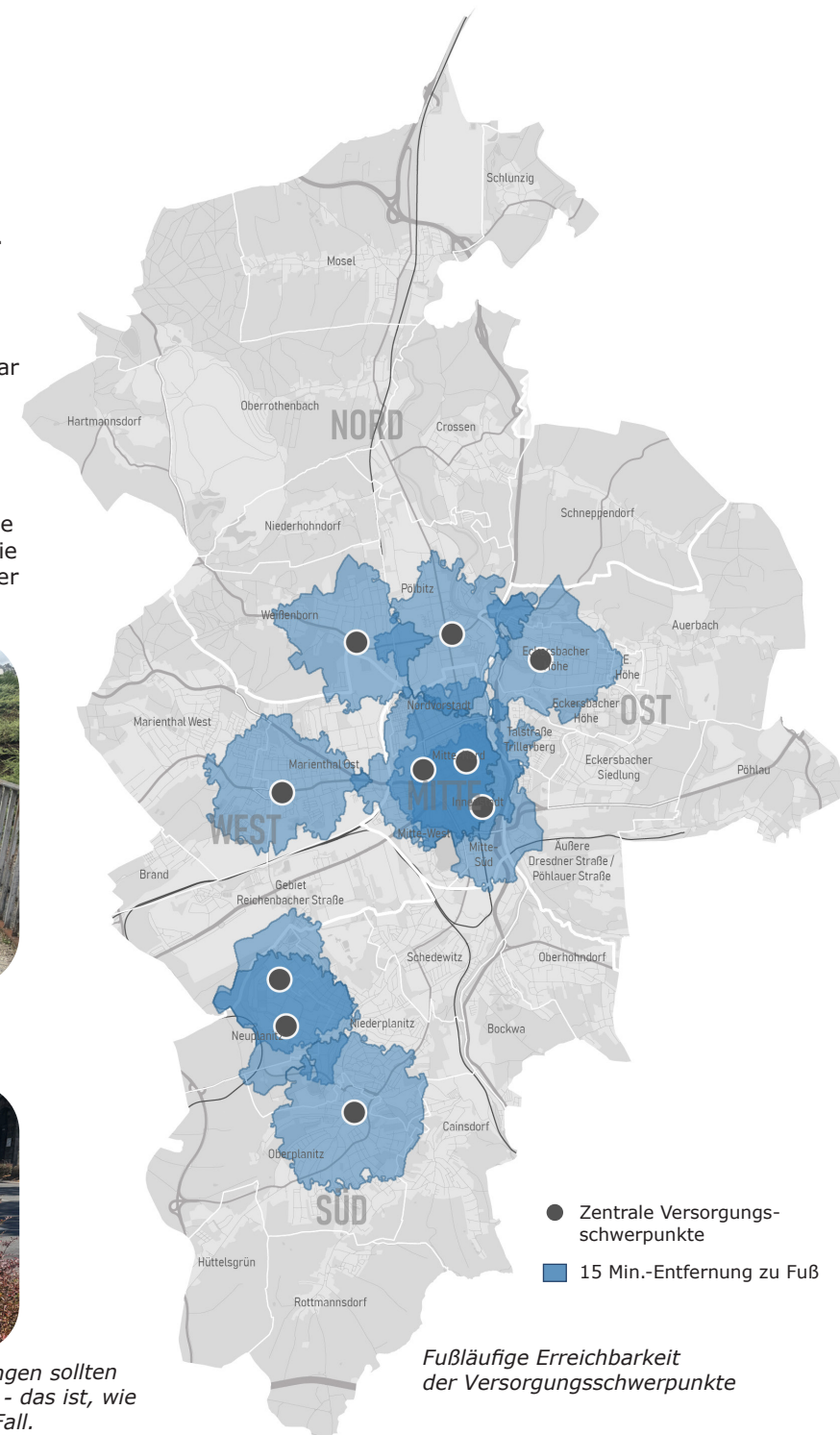
Wenig einladend und nicht barrierefrei -  
Fußgängerunterführung am Knotenpunkt  
Humboldtstr./Bahnhofstr. (Eigene Aufnahme)



Gerade in der Nähe von Versorgungseinrichtungen sollten  
Gehwege komfortabel und gut ausgebaut sein - das ist, wie  
hier in der Kolpingstr., noch nicht überall der Fall.  
(Eigene Aufnahme)

## STADT(-TEILE) DER KURZEN WEGE

In Zwickau werden knapp drei Viertel aller kurzen Wege bis zu einem Kilometer zu Fuß zurückgelegt. Dabei handelt es sich überwiegend um Wege innerhalb der Stadtteile, insb. um alltägliche Versorgungswege wie den Gang zum Bäcker oder kleinere Erledigungen zu tätigen. Dies zeigt die große Bedeutung des Fußverkehrs für die Nahmobilität im Alltag. Auch bei älter werdender und schrumpfender Bevölkerung sollte daher sichergestellt werden, dass kurze Wege weiterhin möglich bleiben und die wohnortnahe Versorgung dafür eine wichtige Rolle spielt.



Fußläufige Erreichbarkeit  
der Versorgungsschwerpunkte



# MOBILITÄTSANGEBOTE

## CARSHARING

Neben dem klassischen öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr entwickeln sich in Zwickau zunehmend alternative Mobilitätsangebote, die zur Vielfalt und Flexibilität im Stadtverkehr beitragen. Dazu gehört insbesondere das Carsharing, das seit einigen Jahren durch den Anbieter **teilAuto** angeboten wird. An mehreren Standorten verteilt stehen Fahrzeuge bereit, die von registrierten Nutzern stunden- oder tageweise gebucht werden können. Dieses stationsbasierte Modell ergänzt den eigenen Pkw und bietet insbesondere für Haushalte ohne eigenes Fahrzeug oder für gelegentliche Fahrten eine sinnvolle Alternative. Es trägt dazu bei, die Abhängigkeit vom Autobesitz zu verringern und gleichzeitig die Nutzung vorhandener Fahrzeuge effizienter zu gestalten.



teilAuto-Carsharing Fahrzeuge an der Station Clara-Zetkin-Straße (Eigene Aufnahme)

## MIKROMOBILITÄT

Als Mikromobilität subsumieren sich verschiedene Mobilitätsformen, die insbesondere Chancen bieten, indem sie die „letzte Meile“ abdecken. Dazu gehören E-Scooter, aber auch Mofas, Lastenfahrräder und Leihfahrräder.

Für E-Scooter wird durch einen privaten Anbieter ein begrenztes Angebot in Zwickau bereitgestellt. Andere Formen der Mikromobilität werden privat vorgehalten, auch wenn in anderen Städten bereits Leihangebote für weitere Formen der Mikromobilität bestehen.

Auch wenn diese Angebote derzeit nur einen sehr geringen Anteil am Gesamtverkehr haben, weisen verschiedene Studien auf ihre künftig wachsende Bedeutung hin. So entfallen in Zwickau beispielsweise lediglich rund 0,1 % der täglichen Wege auf E-Scooter. Derzeit sind die Angebote räumlich noch eingeschränkt und nicht in allen Stadtteilen gleichermaßen verfügbar – eine Situation, die sich künftig ändern kann. Gleichzeitig gilt es, Fragen der Verkehrssicherheit, der Abstellmöglichkeiten sowie der langfristigen Stabilität der Anbieter zu berücksichtigen und gezielt anzugehen.



Verkehrsmittel der Mikromobilität und nachgewiesene Nutzungen anhand der Haushaltsbefragung 2025

## E-MOBILITÄT

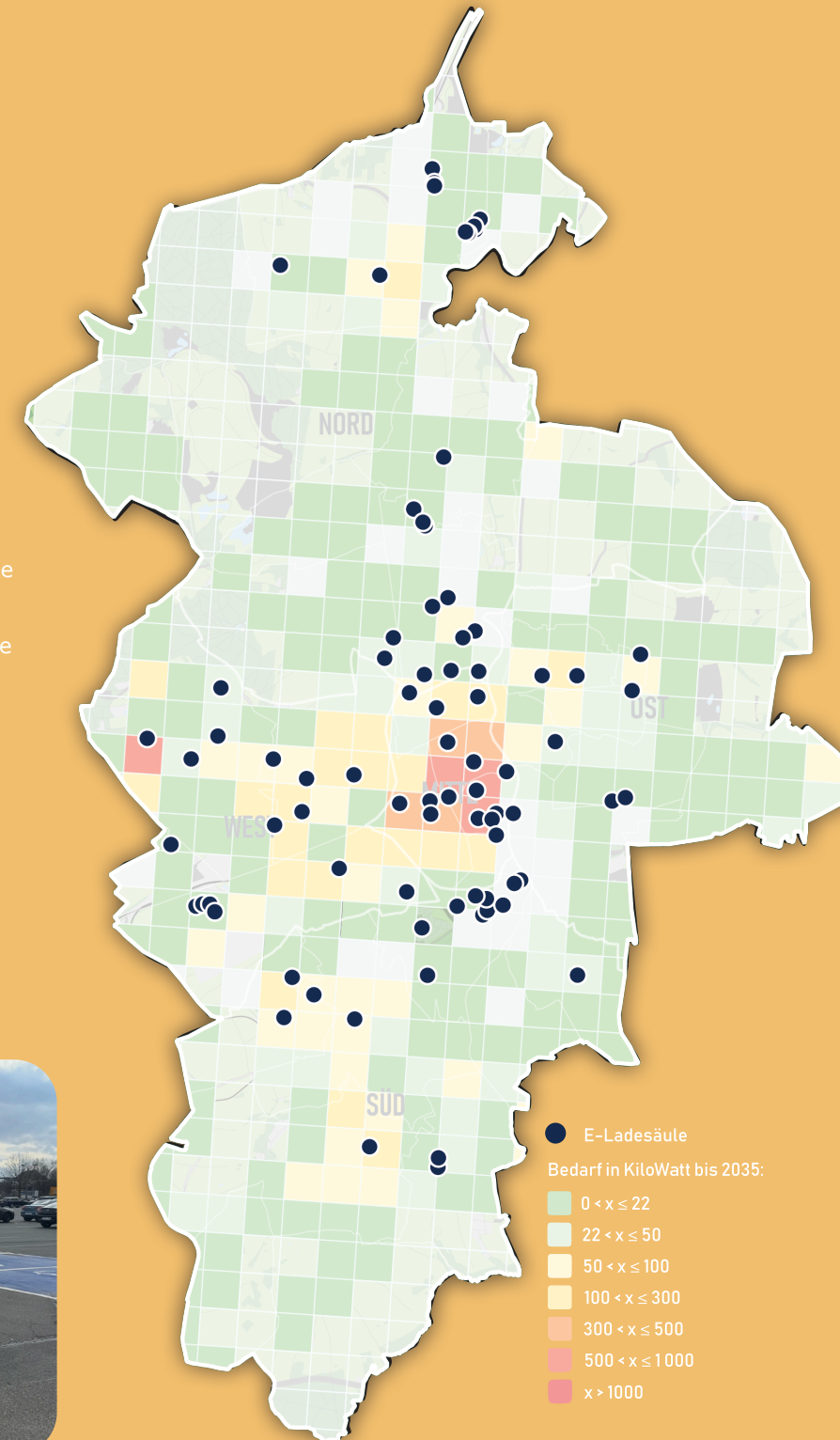
E-Mobilität spielt in Zwickau eine zentrale Rolle, da die Stadt durch ihre lange Automobiltradition und die Präsenz großer Hersteller eng mit der Zukunft innovativer Mobilität verbunden ist. Der Umstieg auf Elektromobilität ist nicht nur ein Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und Verringerung von Lärmbelastungen, sondern stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes und schafft neue Chancen für Innovation und Arbeitsplätze.

Die Stadtverwaltung übernimmt hierbei eine wichtige Steuerungs- und Unterstützungsfunktion: Sie entwickelt Rahmenbedingungen, fördert Infrastruktur wie Ladepunkte und sorgt dafür, dass die Bürger in den Wandel einbezogen werden.

Grundlage bildet das E-Mobilitätskonzept von 2020, das Maßnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur, zur Integration von E-Fahrzeugen in den städtischen Fuhrpark sowie zur Sensibilisierung der Bevölkerung bündelt. Es dient als Leitfaden, um die sogenannte Antriebswende in Zwickau systematisch und zukunftsorientiert voranzubringen.



Schnellladestellplätze am Glück Auf Center (Eigene Aufnahme)



Aktuelle E-Ladesäulen und künftiger Bedarf in Zwickau (Datengrundlage: NOW GmbH - StandortTOOL)



# ERREICHBARKEIT

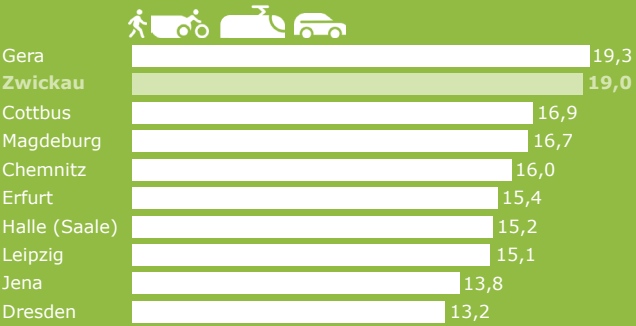
Die Erreichbarkeit verschiedener Orte und die damit verbundenen Reisezeiten sind zentrale Faktoren für die Lebensqualität einer Stadt und ihrer Umgebung. Sie bestimmen, wie schnell und bequem Menschen wichtige Ziele wie Arbeitsplätze, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen oder Freizeitangebote erreichen können. Eine gute Erreichbarkeit stärkt dabei nicht nur die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes, sondern trägt auch wesentlich zur sozialen Teilhabe bei.

Reisezeiten spiegeln zugleich die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wider und geben Aufschluss über mögliche Engpässe oder Stärken im Mobilitätssystem. Ihre Analyse ermöglicht es, Unterschiede zwischen Verkehrsmitteln sichtbar zu machen und Handlungsspielräume für die zukünftige Verkehrsplanung aufzuzeigen.

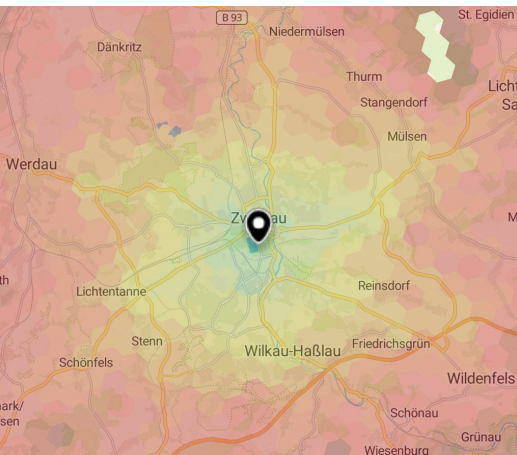
Beim Thema Erreichbarkeit zeigt sich, dass das Auto erwartungsgemäß die besten Werte erzielt und im Reisezeitvergleich konkurrenzlos ist. In der Theorie kann das Fahrrad ähnliche Potenziale aufweisen, wobei hierbei die tatsächliche Qualität und Dichte der Radwegeinfrastruktur unberücksichtigt bleibt. Der öffentliche Personennahverkehr hingegen erreicht insgesamt keine vergleichbaren Reisezeiten und erweist sich insbesondere im regionalen Verkehr als nicht wettbewerbsfähig. Innerhalb des Stadtgebiets gibt es jedoch Unterschiede: Auf bestimmten Relationen kann der ÖPNV durchaus mithalten – in Einzelfällen ist er sogar schneller als das Auto.

## GESCHWINDIGKEITEN PRO WEG

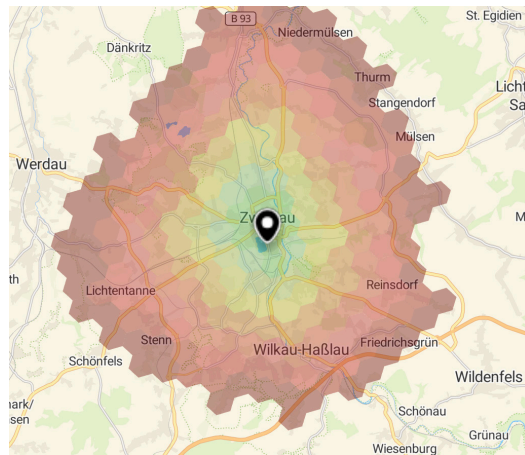
Zwickau weist eine im Städtevergleich relativ hohe durchschnittliche Weggeschwindigkeit auf, was auf geringe Stau- und Verzögerungszeiten und kurze Reisezeiten hindeutet. Gleichzeitig kann der Wert aber auch auf einen hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs hinweisen.



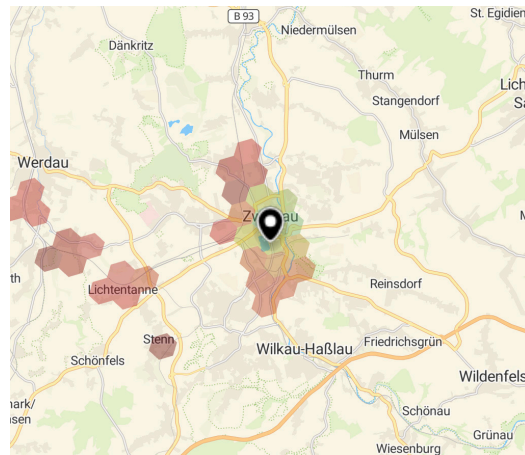
Durchschnittliche Weggeschwindigkeit in km/h  
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023



Erreichbarkeit mit dem Auto (30 Min.)  
Quelle: TravelTimeMap



Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (30 Min.)



Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (30 Min.)

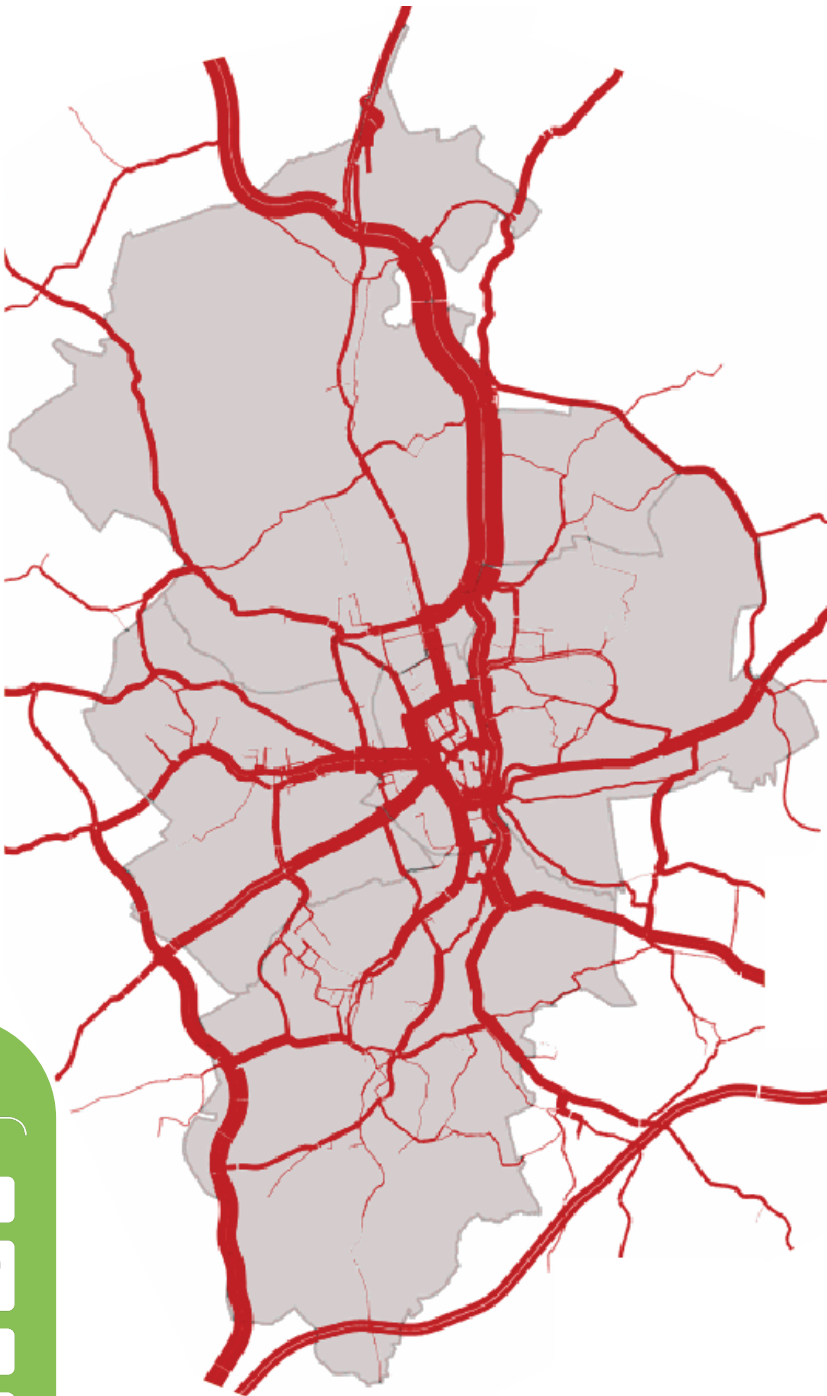
# VERKEHRSMODELL

Um Mobilität ganzheitlich verstehen, bewerten und zukunftsfähig gestalten zu können, braucht es eine verlässliche Datengrundlage. Dafür wird für die Stadt Zwickau ein Verkehrsmodell erstellt.

In dieses Modell fließen zahlreiche Datenquellen ein: Ergebnisse aus Verkehrszählungen, die Haushaltsbefragung zum Modal Split, Informationen des Freistaates Sachsen und des Bundes, ebenso wie Fahrgastzahlen des ÖPNV. Ergänzt werden diese Daten durch Strukturdaten wie Bevölkerungszahlen, Schul- und Arbeitsplätze sowie Daten zu Ausbildungs- und Wirtschaftsverkehren.

Das Modell bildet damit die aktuelle Verkehrssituation ab und dient als Werkzeug, um Maßnahmenfälle und zukünftige Szenarien zu analysieren. Es ermöglicht, die Auswirkungen von geplanten Veränderungen oder neuen Rahmenbedingungen abzuschätzen und fundierte Entscheidungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu treffen.

Damit das Verkehrsmodell dauerhaft seinen Nutzen entfalten kann, sollte es langfristig gepflegt und regelmäßig aktualisiert werden. Nur so bleibt es eine verlässliche Grundlage für eine zeitgemäße und vorausschauende Mobilitätsplanung.



Darstellung der Verkehrsstärken des Straßennetzes im Verkehrsmodell

## EINGANGSDATEN DES MODELLS

Verkehrsnetze (Straßennetz und ÖPNV-Liniennetz)

	Binnen- & Quellverkehr Stadt Zwickau	Zielverkehr (aus dem Umland)
Verkehrszellen	131 Zellen in Zwickau	103 Zellen im Umland
Strukturdaten	Einwohner, Beschäftigte, Schul- & Kitaplätze, usw.	Struktur- & Pendlerdaten
Mobilitätsdaten	Modal Split (Haushaltsbefragung)	Statistiken des Landesamts Sachsen
Verkehrsaufkommen	Berechnung anhand der Haushaltsbefragung	Berechnung anhand MID / SrV
Verkehrsverteilung & Verkehrsmittelwahl	Berechnung anhand der Haushaltsbefragung	Berechnung anhand MID / SrV

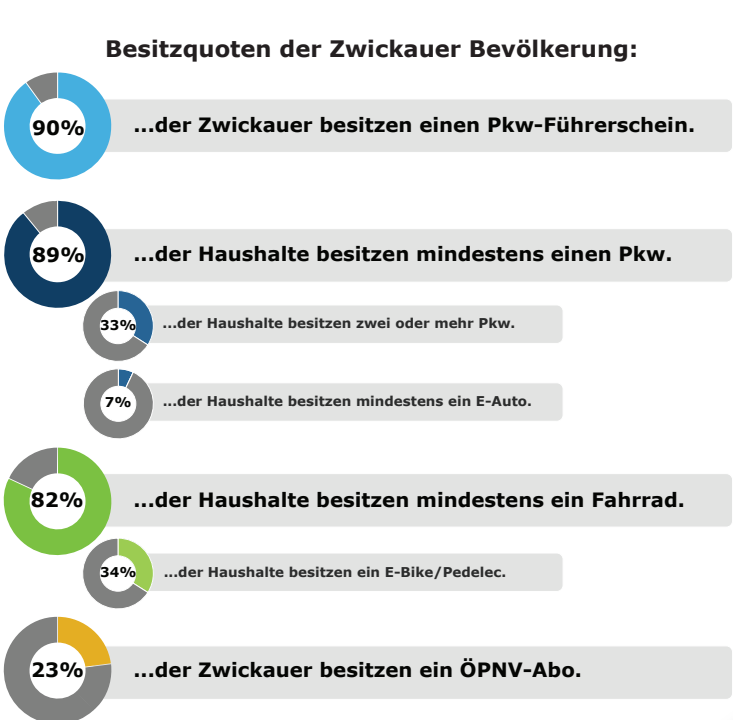
Güterverkehrsmatrix des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)      Matrix aus Pendlerdaten

Umlegung aller Eingangsdaten und Berechnungen für Ist-Zustand und Prognose

# MOBILITÄTSVERHALTEN

## VERKEHRSMITTELWAHL

Das Mobilitätsverhalten beschreibt, wie Menschen ihre täglichen Wege zurücklegen – also welche Verkehrsmittel sie nutzen, wie oft und zu welchen Zwecken sie unterwegs sind sowie wann und wie weit sie fahren. Es umfasst damit die Gesamtheit des alltäglichen Unterwegsseins und zeigt, welche Faktoren die Verkehrsmittelwahl und das Bewegungsmuster einer Bevölkerung prägen.



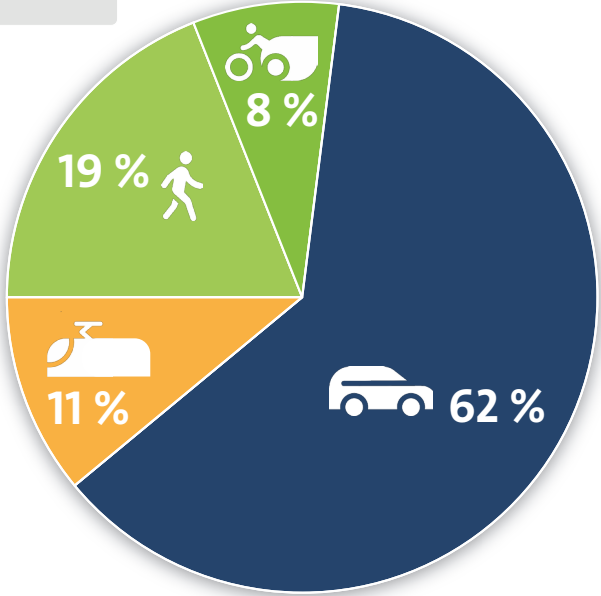
Viele Haushalte in Zwickau besitzen mindestens ein Auto, welches für die alltäglichen Wege auch allgemein das Hauptverkehrsmittel ist (62 % aller Wege).

Jedoch besitzen auch 82 % der Haushalte mindestens ein Fahrrad. Die durchschnittliche Besitzquote liegt höher als bei Pkws, da viele Haushalte über mehr als ein Fahrrad verfügen. Jedoch macht der Radverkehr nur 8 % der täglichen Wege aus, was darauf hindeutet, dass Fahrradfahren in Zwickau eher eine Freizeitbeschäftigung als ein alltägliches Verkehrsmittel ist.

Rund 23 % der Zwickauer besitzen ein ÖPNV-Abo (z.B. Deutschland-Ticket). Die Gruppen mit den höchsten Besitzanteilen sind Auszubildende (62 %) und Studierende (86 %).

**HAUSHALTSBEFRAGUNG 2025**

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

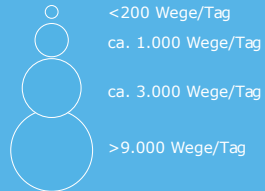


Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Zwickauer Bevölkerung 2025

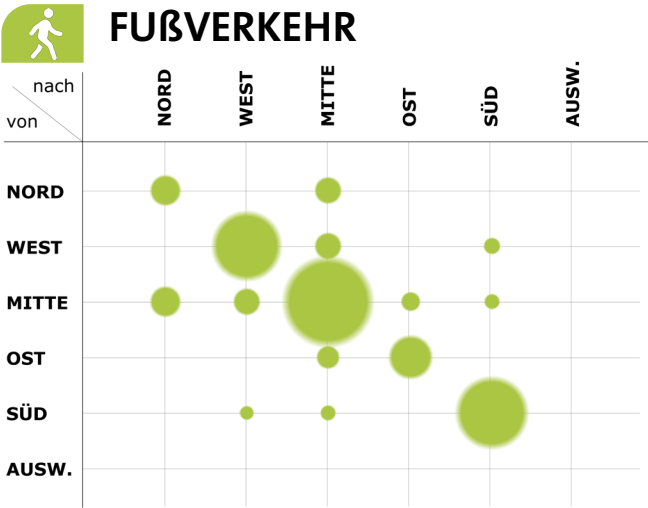
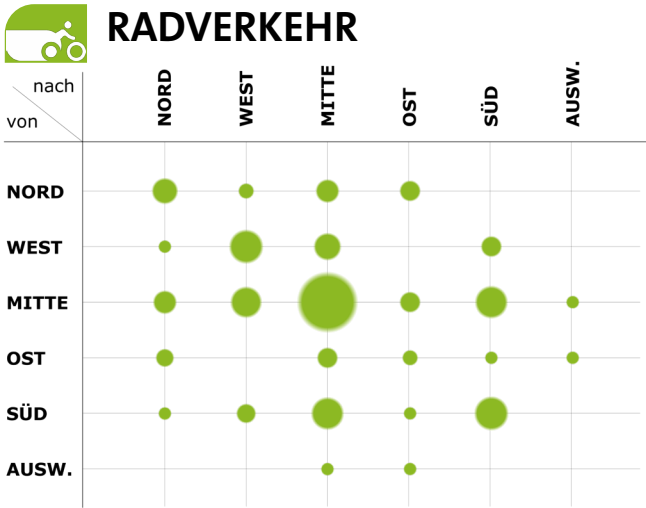
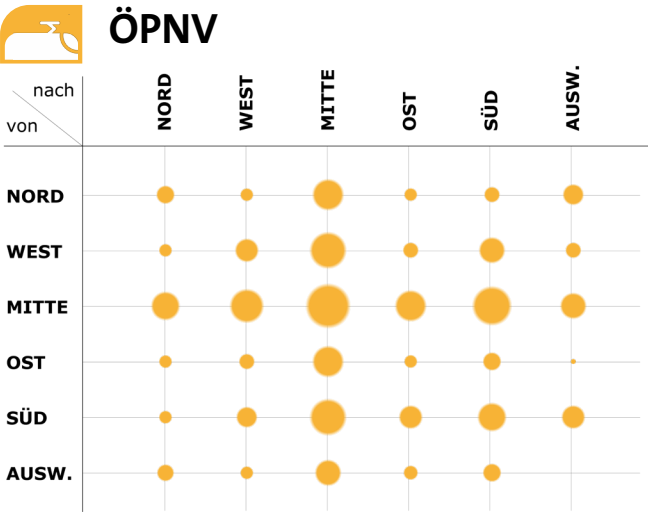
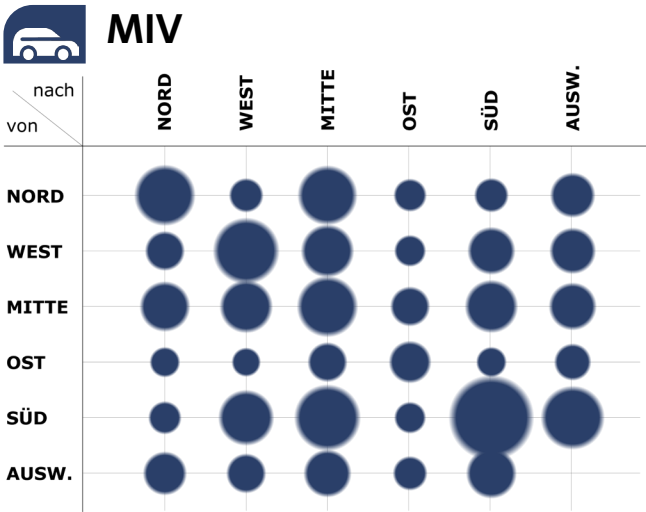
## WEGEHÄUFIGKEITEN ZWISCHEN DEN STADTBEZIRKEN

Innerhalb und zwischen den Stadtbezirken Zwickaus werden Wege je nach Entfernung, Reisezeit und Verbindungs-, bzw. Infrastrukturqualität unterschiedlich zurückgelegt. Während Wege mit den Auto generell dominieren, lässt sich beim ÖPNV eine klare Ausrichtung von Wegen vom und ins Zentrum, bzw. in den Stadtbezirk Mitte, erkennen.

Im Fuß- und Radverkehr lässt sich erkennen, dass vor allem Binnenwege innerhalb von Stadtbezirken sowie zu den unmittelbaren Nachbarbezirken - sofern siedlungsstrukturelle Zusammenhänge bestehen.



Zwickauer Stadtbezirke

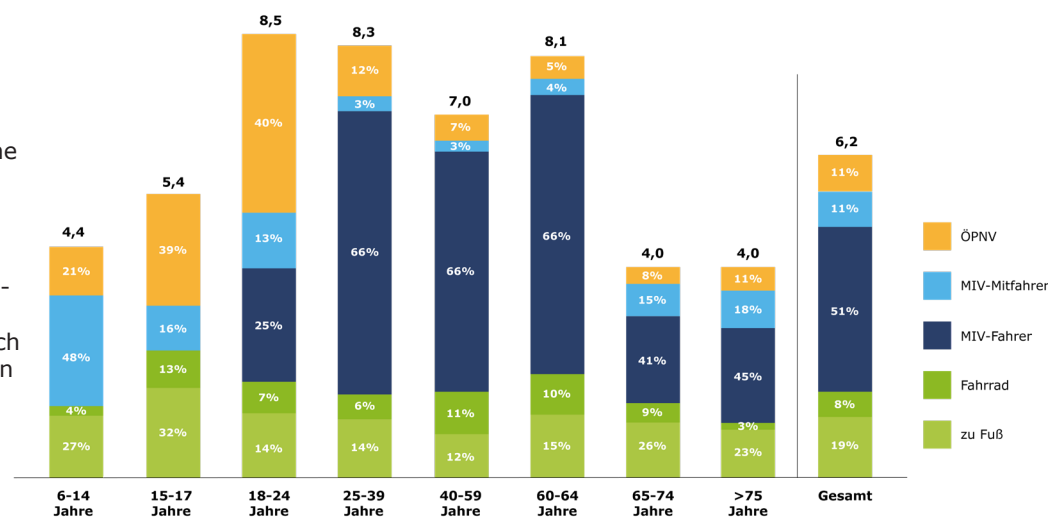




# MOBILITÄT IN ZAHLEN

Kinder bis 14 Jahre und Senioren ab 65 Jahren legen im Durchschnitt die kürzesten Wege zurück, während junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren die längsten Distanzen bewältigen – meist im Zusammenhang mit Ausbildung oder Studium. Jüngere Menschen nutzen überdurchschnittlich häufig den ÖPNV, wechseln jedoch mit zunehmendem Alter und Führerscheinbesitz verstärkt zum Auto.

Dieses bleibt bis ins hohe Alter das dominierende Verkehrsmittel, auch wenn Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf kurzen Wegen noch überdurchschnittlich oft zu Fuß unterwegs sind.

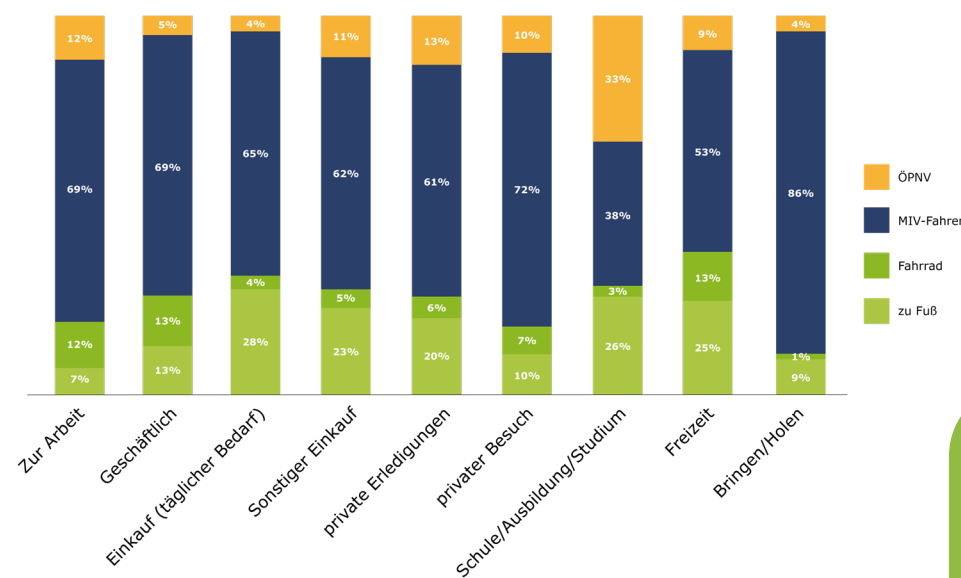


Durchschnittliche Weglänge und Verkehrsmittelwahl je Alterskohorte

Die Verkehrsmittelwahl ist zudem abhängig vom jeweiligen Wegezweck. So werden Wege zur Arbeit oder geschäftliche Wege zu rund 69 % mit dem Auto durchgeführt.

Für Schule, Ausbildung oder Studium sind zusätzlich Fußverkehr (26 %) und vor allem der ÖPNV (33 %) wichtige Fortbewegungsformen.

Im Freizeitverkehr kommt zudem auch häufig das Fahrrad zum Einsatz. Insg. rund 13 % der Einwohner nutzen das Rad für Freizeitwege.



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

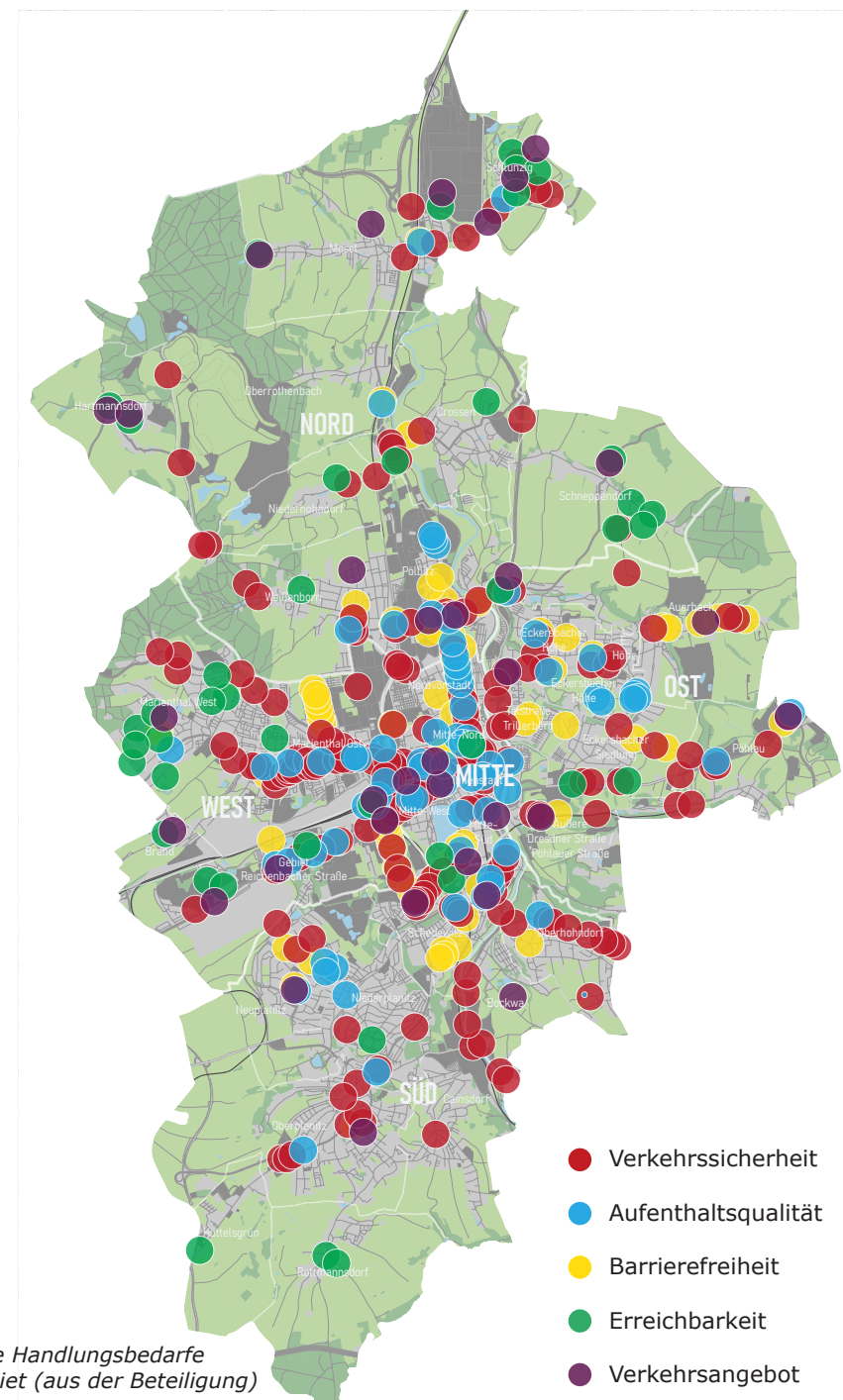
## HAUPTVERKEHRSMITTEL

Die Verkehrsmittelwahl der Wege im Modal Split bezieht sich stets auf das genutzte Hauptverkehrsmittel. Wer also z.B. mit dem Fahrrad zur Haltestelle fährt, dann mit dem ÖPNV den Großteil der Strecke zurücklegt und anschließend noch 5 Minuten Fußweg hat, macht in der Berechnung *einen* Weg mit dem ÖPNV.

## QUALITÄTSBEWERTUNG

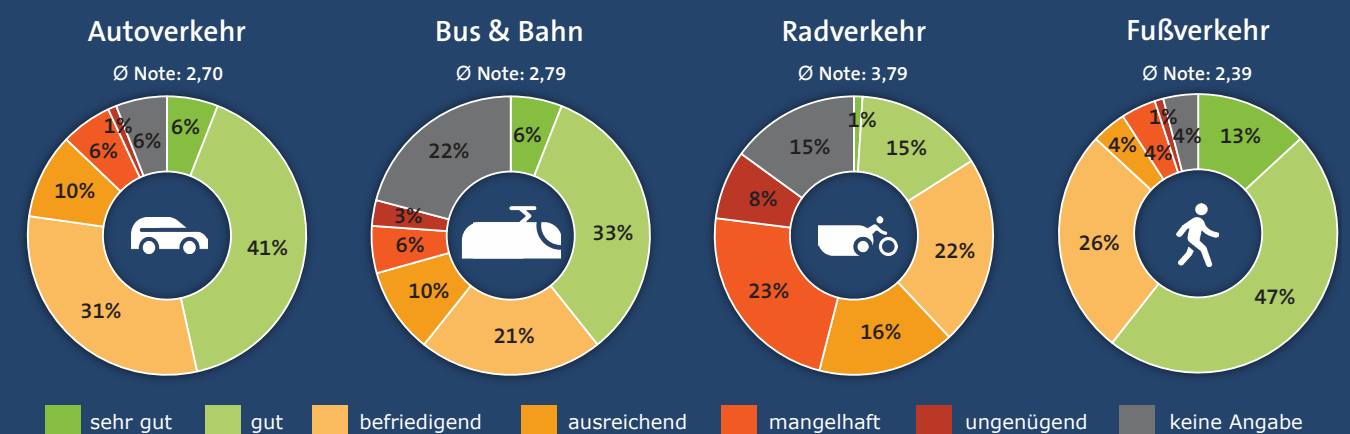
Neben messbaren, quantitativen Faktoren spielt vor allem das persönliche Empfinden eine entscheidende Rolle für das individuelle Mobilitätsverhalten. Um ein umfassendes Bild zu erhalten, wurden daher zahlreiche Einschätzungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung gesammelt. Die Auswertung zeigt: Es gab viele Anmerkungen, und an vielen Stellen wird deutlicher Verbesserungsbedarf gesehen. Besonders häufig wurden Aspekte der Verkehrssicherheit sowie eine fehlende oder unzureichende Infrastruktur als Gründe für Kritik und schlechte Bewertungen genannt.

Im ersten Mobilitätsforum markierten Teilnehmende aus Bürgerschaft, Fachpraxis, Verwaltung und Politik auf Karten jene Orte, an denen aus ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht (s. Karte rechts). Diese Hinweise – gemeinsam mit den Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung – werden nun sorgfältig gesichtet. Sie bilden eine wichtige Grundlage für die spätere Entwicklung und Überprüfung konkreter Maßnahmen.



## BEWERTUNG DER INFRASTRUKTUR

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



# ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Die zukünftige Ausrichtung der Mobilität in Zwickau zu definieren ist Kernaufgabe des VEP. Deshalb wurden Bürger im Rahmen der Haushaltsbefragung zu ihren wichtigsten Bedürfnissen mit Mobilitätsbezug befragt.

Die Ergebnisse zeigen, dass für die Menschen an erster Stelle das Thema Sicherheit steht. Ob im öffentlichen Nahverkehr, auf dem Fahrrad, zu Fuß oder im eigenen Auto – ein sicheres Gefühl unterwegs ist der wichtigste Faktor für die zukünftige Gestaltung der Mobilität.

Weitere wichtige Kriterien für das künftige Verkehrssystem sind Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Bezahlbarkeit sowie die Erreichbarkeit aller Ziele mit allen Verkehrsmitteln in Zwickau und Umgebung.

## Wie wichtig ist für Ihre Mobilität in der Zukunft...

### Zuverlässigkeit



### Sicherheit



### Erreichbarkeit



### Aufenthaltsqualität



### Barrierefreiheit



### Bezahlbarkeit



## FAZIT

Die Bestandsanalyse zeigt, dass die Mobilität in Zwickau stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt ist. Das Straßennetz bildet die Grundlage der Mobilität, weist jedoch Belastungen, Engpässe und Sanierungsbedarf auf. Der Pkw ist im Reisezeitvergleich konkurrenzlos, während der ÖPNV insbesondere im regionalen Verkehr nicht umfassend wettbewerbsfähig ist.

Der öffentliche Nahverkehr verfügt zwar über eine gute Erschließung im Stadtgebiet, leidet jedoch unter eingeschränkter Angebotsqualität am Abend und an Wochenenden sowie fehlender Abstimmung zwischen Betreibern. Der Radverkehr weist trotz hoher Verfügbarkeit von Fahrrädern und E-Bikes nur geringe Anteile am Modal Split auf – vor allem wegen einer unvollständigen und unsicheren Infrastruktur.

Deutlich stärker ist der Fußverkehr. Hier zeigt sich die hohe Bedeutung von wohnortnahen Versorgungsangeboten, allerdings bestehen Defizite bei Barrierefreiheit, Komfort und Aufenthaltsqualität.

Insgesamt verdeutlicht die Analyse einen klaren Handlungsbedarf, aber auch Potenziale. Der Ausbau von Rad- und Fußinfrastruktur, die qualitative Verbesserung des ÖPNV und die Integration neuer, vernetzender Mobilitätsformen können Zwickau helfen, Mobilitätsalternativen zu stärken, um Belastungen im Verkehrsnetz zu verringern und die Lebensqualität für alle Zwickauerinnen und Zwickauer zu steigern.

## BLICK IN DIE ZUKUNFT

In der ersten Mobilitätswerkstatt wurden die Teilnehmenden gebeten, ihre persönliche Zukunftsvision in Form von fiktiven Zeitungsüberschriften zu formulieren. Dabei entstand ein vielfältiges Bild davon, welche Entwicklungen sich die Menschen in Zwickau für ihre Stadt wünschen.

Auch wenn es sich um individuelle Beispiele handelte, berührten einige Schlagzeilen zentrale Herausforderungen. Dies bestätigte sich auch in der Haushaltsbefragung: Zuverlässigkeit, Sicherheit, Erreichbarkeit und Komfort zählen zu den wesentlichen Kriterien, die das zukünftige Verkehrssystem in Zwickau erfüllen sollte.

## SCHLAGZEILEN AUS DER ZUKUNFT

30. Juni 2040

NACHRICHTEN AUS ZWICKAU

**Von der Autostadt zur Mobilitätsstadt**  
Zwickau setzt neue Maßstäbe

**Grüne Welle für alle!**  
Digitalisierung des Verkehrsnetzes erfolgreich umgesetzt

**Zwickau gelingt was sonst keiner schafft:**  
Alle Verkehrsträger finden ihren Platz

**Zwickauer Innenstadt erfolgreich wiederbelebt!**

**Zwickau gewinnt Mobilitätspreis 2040!**

**Schnell, sicher, und entspannt ans Ziel:**

Wie Zwickau ihren Bürgern ein Stück Lebensqualität zurück gibt.

**Klug gedacht – gut gemacht**  
In Zwickau rollt es rund!

**In Rekordzeit:**  
Gleichberechtigung im Verkehr in 10 Jahren umgesetzt.

**Smart, Grün, Vernetzt**

–  
Zwickau ist Vorzeigestadt für nachhaltige Mobilität

**Zwickau in Bewegung**

–  
Autostadt als Vorreiter der Mobilitätswende.



# LEITBILD FÜR DEN VEP

Das Leitbild für den Verkehrsentwicklungsplan wurde in einem breit angelegten Beteiligungsprozess entwickelt. Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerschaft, Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft sowie zahlreiche weitere Akteure der Stadtgesellschaft haben gemeinsam daran gearbeitet, zentrale Leitlinien für die künftige Mobilitätsentwicklung zu formulieren. Damit das Leitbild seine volle Wirkung entfalten kann, ist es entscheidend, dass es von einer breiten Mehrheit der Stadtbevölkerung verstanden, unterstützt und mitgetragen wird.

Ein Leitbild dient als strategischer Orientierungsrahmen. Es beschreibt, in welche Richtung sich die Stadt Zwickau entwickeln möchte und gibt einen klaren Rahmen für konkrete Maßnahmen und Entscheidungen im Bereich der Mobilität. Es ist dabei nicht nur eine abstrakte Vision, sondern eine Richtschnur, die Orientierung bietet, Motivation schafft und langfristige Planungssicherheit gewährleistet.

Ebenso wichtig wie das Leitbild selbst sind die Ziele, die daraus abgeleitet werden. Sie machen die angestrebte Entwicklung anhand von Indikatoren messbar und überprüfbar. Ziele geben der Stadtgesellschaft die Möglichkeit, Fortschritte zu bewerten und zu erkennen, wo nachgesteuert werden muss. Dabei ist entscheidend, dass die Ziele ambitioniert gesetzt sind: Sie dürfen nicht zu bescheiden ausfallen, da sie sonst keine echte Veränderung anstoßen. Gleichzeitig sollten sie nicht utopisch wirken, damit sie realistisch erreichbar bleiben und eine konkrete Handlungsorientierung bieten. Ambitionierte, aber erreichbare Ziele sind ein Motor für Innovation, Kreativität und Engagement – sowohl in Verwaltung und Politik als auch in Wirtschaft, Wissenschaft und Bürgerschaft.

So entsteht ein gemeinsamer Rahmen, der Orientierung gibt und den Weg zu einer zukunftsfähigen, nachhaltigen und lebenswerten Mobilität in Zwickau weist.



Arbeitsphase im Mobilitätsforum zur Leitbildentwicklung

Sammeln von Hinweisen in der ersten Bürgerwerkstatt



## VON ERSTEN GEDANKEN ZUM ABGESTIMMTEN LEITBILD

In einem mehrstufigen Prozess mit zahlreichen Arbeits- und Beteiligungsschritten entstand über einen Zeitraum von rund 8 Monaten das Leitbild für den VEP2040. Im Rahmen des Mobilitätsdialogs wurden vier Mobilitätswerkstätten und ein Mobilitätsforum zu diesem Zweck durchgeführt. Ergänzend fanden eine Online-Beteiligung, eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten sowie Arbeitskreise in Verwaltung und Politik statt, um weitere Perspektiven einzubeziehen und eine breite Grundlage für die Leitbildentwicklung zu schaffen.

Zu Beginn wurden auf allgemeiner Ebene zentrale Themen mit Mobilitätsbezug, wie z.B. Teilhabe, Klimaschutz oder Sicherheit diskutiert und bewertet. Dabei zeigte sich, dass für Zwickau insbesondere die Aspekte Erreichbarkeit, Barrierefreiheit und Sicherheit von hoher Bedeutung sind, während auch Themen wie Zuverlässigkeit, Bezahlbarkeit, Innovation und Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle spielen.

Aus diesen ersten Ergebnissen sowie den Ergebnissen der Bestandsaufnahme wurden konkrete Zielbilder entwickelt, die in vier inhaltliche Schwerpunkte übertragen wurden. Darauf aufbauend entstanden formulierte Ziele und Erwartungen für die Mobilität im Jahr 2040. Diese wurden in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten über mehrere Überarbeitungsrounden hinweg präzisiert, sodass schließlich vier Zielbilder mit jeweils drei Zielen formuliert werden konnten.

### BETEILIGUNG IM LEITBILDPROZESS

Folgende Beteiligungsformate wurden während des Erstellungsprozesses des Leitbildes durchgeführt:

Einwohnerversammlung	
Eckersbach und Auerbach	04.03.2025
1. Werkstatt der Bürger	01.04.2025
1. Werkstatt der Fachakteure	02.04.2025
Lenkungskreis Politik	28.04.2025
Online-Befragung	April 2025
Haushaltsbefragung	April 2025
Einwohnerversammlung Crossen	07.05.2025
1. Mobilitätsforum	15.05.2025
Mobilitätsfest der Mobilitätstage	21.06.2025
2. Werkstatt der Bürger	24.06.2025
2. Werkstatt der Fachakteure	25.06.2025
Verwaltungsworkshop	07.08.2025
Lenkungskreis Politik	27.08.2025
2. Mobilitätsforum	18.09.2025
Verwaltungsworkshop	24.09.2025



Der Aufstellungsprozess zum Leitbild

# MOBILITÄT IM BLICK, MENSCHEN IM FOKUS

Im Mittelpunkt des Leitbildes steht der Mensch mit seinen individuellen Bedürfnissen, Verhaltensweisen und Mobilitätsansprüchen. Diese haben stets Auswirkungen auf den Verkehr sowie die Mobilitätsgestaltung in Zwickau und der Region. Verkehr ist stets das Resultat des grundlegenden Wunsches nach Ortsveränderung, während Mobilität die Mittel und Wege umfasst, mit denen dieser Ortswechsel vollzogen wird. Maßgeblich für diese Entscheidungen sind Kriterien wie Zeit- und Kostenaufwand, Komfort, Sicherheit, Gesundheit, Reiseziele und -zwecke, die von jeder Person unterschiedlich bewertet werden.

Mobilitätsverhalten ist darüber hinaus stark durch Gewohnheiten und lokale Gegebenheiten geprägt und verändert sich nur langsam. Dennoch können - zum teil gewünschte - Veränderungen ermöglicht werden, wenn sichere und komfortable Zugänge zu verschiedenen Verkehrsmitteln geschaffen werden. Fehlt die Infrastruktur - etwa Radwege oder ein verlässlicher ÖPNV - wird das entsprechende Verkehrsmittel kaum genutzt. Dies ist in der Forschung bereits mehrfach bestätigt worden. Das Leitbild für den VEP2040 setzt daher auf die Schaffung von Alternativen und die Verbesserung der Wahlmöglichkeiten, ohne Menschen in ihrem Verhalten einzuschränken.

Ziel ist es, allen Zwickauerinnen und Zwickauern eine verlässliche Auswahl an Mobilitätsoptionen zu bieten und Barrieren abzubauen. Anstatt auf ein einziges Verkehrsmittel angewiesen zu sein, soll es vielfältige Möglichkeiten geben, die den unterschiedlichen Bedürfnissen, Lebenssituationen und Alltagsmustern gerecht werden. Das Leitbild schafft damit die Grundlage, Verkehr und Mobilität künftig effizienter, sicherer und nutzerorientierter zu gestalten.

## WAS DIE MENSCHEN IN ZWICKAU BEWEGT

Über 300 Anmerkungen und Anregungen wurden im Zuge der Leitbilderstellung zu verschiedenen Themen gesammelt. An dieser Stelle sind einige der häufig genannten Punkte dargestellt.

**Der Zustand der Straßen ist verbesserungswürdig!**

**Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist es für Radfahrer unsicher**

**Fußwege werden durch andere Verkehrsteilnehmer unsicher mitgenutzt**

**Anschlüsse zwischen Straßenbahn, Bus, Regionalbus und DB müssen besser werden**

**Radwege sind nicht durchgängig und hören einfach auf.**

**An Straßen und Plätzen fühlt man sich unsicher**

**Die ÖPNV-Anbindung des Bahnhofs ist schlecht, insb. abends**

**Rücksichtslosigkeit der Verkehrsteilnehmer ist problematisch**

**Viele Ziele sind nur mit dem Auto erreichbar, insb. in der Region**

**Familien mit komplexen Wegeketten brauchen ihr Auto**

## UNSER LEITBILD





# ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

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



## ZIELE

### Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Straßen soll spürbar erhöht werden – eine ansprechende Gestaltung stellt eine gute Orientierung sicher und lädt zum Verweilen ein.

### Stärkung der Nahmobilität

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

### Reduzierung von Verkehrsbelastungen

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

# MOBILITÄT FÜR ALLE

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



## ZIELE

### Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe

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

### Ausbau der Barrierefreiheit

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

### Erhöhung der Verkehrssicherheit

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

# STÄRKUNG EINER EFFIZIENTEN MOBILITÄT

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



## ZIELE

### Verbesserung der Erreichbarkeit

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

### Erhöhung der Zuverlässigkeit

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

### Förderung der Umweltverträglichkeit

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

# INNOVATIVE MOBILITÄT FÜR MENSCH UND WIRTSCHAFT

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



## ZIELE

### Unterstützung von Innovationen

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

### Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Neben verständlichen Angeboten für den Personenverkehr sind auch Lösungen für den Wirtschaftsverkehr vorhanden. Sowohl für Lieferdienste als auch Handwerk und Pflege bis hin zu Logistik- und Schwerlastverkehren.

### Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik

Echtzeit-Informationen und smarte Steuerung steigern Vertrauen, Zuverlässigkeit und Effizienz – im Alltag der Bürger ebenso wie in den Betriebsabläufen von Unternehmen und Dienstleistern.



# PRÄMISSEN FÜR DEN UMSETZUNGSPROZESS

Die im Leitbild formulierten Ziele für die Mobilität in Zwickau bis zum Jahr 2040 sind bewusst ambitioniert, um eine klare Richtung und einen hohen Anspruch zu setzen. Gleichzeitig muss berücksichtigt werden, dass deren vollständige Umsetzung bis zum Endzustand nicht in allen Bereichen realistisch sein wird. Kommunale Finanzrahmen, personelle Ressourcen sowie begrenzte Flächen im öffentlichen Raum stellen wesentliche Rahmenbedingungen dar, die Zielkonflikte und Abwägungsprozesse unvermeidlich machen.

Wichtig ist daher, eine Planungskultur zu schaffen, die diese Realitäten anerkennt und konstruktiv mit ihnen umgeht. Es gilt, Prioritäten zu setzen, tragfähige Kompromisse zu finden und dennoch konsequent am übergeordneten Leitbild festzuhalten. Die Vorgabe lautet: ambitionierte Ziele als Orientierung beibehalten, sie aber pragmatisch, schrittweise und unter Berücksichtigung realer Voraussetzungen in die Umsetzung zu überführen. Daher liegen folgende Prämissen für den Umsetzungsprozess zu Grunde:

- 1

Klare Vorrangnetze für alle Verkehrsträger

Für alle Verkehrsträger sollen Vorrangnetze entwickelt werden, auf denen dem jeweiligen Verkehrsmittel entsprechenden Vorrang gewährt wird. Durch klare Definitionen können Nutzungskonflikte minimiert werden.
- 2

Trennung der Verkehrsträger, wo möglich

Wenn Platz ist, sollen Verkehrsträger bestmöglich voneinander getrennt werden, damit Beeinträchtigungen für Sicherheit, Reisezeit und Komfort bestmöglich reduziert werden können.
- 3

Flexible Nutzung des öffentlichen Raums

Wo Nutzungskonflikte bestehen, sollten flexible, z.B. zeitlich gestaffelte Nutzungen ermöglicht werden. Supermarktparkplätze können beispielsweise nachts für Anwohnerparken genutzt werden.
- 4

Nutzung von Opportunitäten

Auch wenn kommunale Ressourcen knapp sind, sollten Planungen vorangetrieben und Umsetzungen geprüft werden. Fördermittel von Land und Bund reduzieren die einzusetzenden Eigenmittel oft erheblich.

# ERFOLGSINDIKATOREN

Damit die im VEP2040 formulierten Ziele nicht nur Leitlinien bleiben, sondern ihre Wirkung im Alltag entfalten können, ist eine kontinuierliche Überprüfung der Umsetzung unerlässlich. Erfolgsindikatoren dienen dabei als messbare Größen, um Fortschritte sichtbar zu machen, Entwicklungen zu bewerten und rechtzeitig Handlungsbedarfe zu erkennen.

Evaluation und Monitoring ermöglichen es, den Umsetzungsstand regelmäßig zu überprüfen, Transparenz gegenüber Politik, Verwaltung und Bürgerschaft herzustellen und die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen zu bewerten. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die ambitionierten Ziele des VEP nicht nur in der Theorie bestehen, sondern auch in der Realität überprüfbar bleiben. Erfolgsindikatoren schaffen damit die Grundlage für eine lernende Planungskultur, die flexibel auf Veränderungen reagieren und den eingeschlagenen Kurs kontinuierlich nachjustieren kann.

Jedem formulierten Ziel sind entsprechende Indikatoren zugewiesen. Diese können sich im Verlauf der Maßnahmenaufstellung nochmals ändern, bieten aber an dieser Stelle einen ersten Orientierungsrahmen für die spätere Erfolgsüberprüfung. Anhand von quantitativen Messungen (z.B. Verkehrszählungen) sowie qualitativen Aspekten (z.B. durch Befragungen) soll eine Zielbewertung der im Leitbild genannten Zielformulierungen möglich sein.

Attraktive und lebenswerte Stadt	Mobilität für alle																
<table><tr><th>Ziel</th><th>Mess-Indikatoren</th></tr><tr><td>Erhöhung der Aufenthaltsqualität</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Km verkehrsberuhigte Bereiche</li><li>Kriminalitätsstatistik</li><li>Statistik Mängelmelder</li><li>Anzahl (Stadt-)Bäume</li><li>Anzahl Stadtmöbel</li><li>Befragung zu Sauberkeit / Sicherheit</li></ul></td></tr><tr><td>Stärkung der Nahmobilität</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split</li><li>Fahrradbesitz / Pkw-Besitz</li><li>Qualitätsprüfung Gehwege</li><li>Qualitätsprüfung Radwege</li></ul></td></tr><tr><td>Reduzierung von Verkehrsbelastungen</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Verkehrszählungen / DTV</li><li>Lärm &amp; Schadstoffmessungen</li><li>Auslastung Parkraum</li></ul></td></tr></table>	Ziel	Mess-Indikatoren	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"><li>Km verkehrsberuhigte Bereiche</li><li>Kriminalitätsstatistik</li><li>Statistik Mängelmelder</li><li>Anzahl (Stadt-)Bäume</li><li>Anzahl Stadtmöbel</li><li>Befragung zu Sauberkeit / Sicherheit</li></ul>	Stärkung der Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split</li><li>Fahrradbesitz / Pkw-Besitz</li><li>Qualitätsprüfung Gehwege</li><li>Qualitätsprüfung Radwege</li></ul>	Reduzierung von Verkehrsbelastungen	<ul style="list-style-type: none"><li>Verkehrszählungen / DTV</li><li>Lärm &amp; Schadstoffmessungen</li><li>Auslastung Parkraum</li></ul>	<table><tr><th>Ziel</th><th>Mess-Indikatoren</th></tr><tr><td>Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Ticketauswertung ÖPNV</li><li>Anz. Schüler mit ÖPNV-Ticket</li><li>Anz. Senioren mit ÖPNV-Ticket</li><li>Erschließungsqualität</li><li>Fußläufige Erreichbarkeit</li></ul></td></tr><tr><td>Ausbau der Barrierefreiheit</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Anz. Barrierefreier Haltestellen</li><li>Bau-Km barrierefreie Gehwege</li><li>Investitionen/Fördermittel für Barrierefreiheit</li><li>Fußverkehrs-Checks</li></ul></td></tr><tr><td>Erhöhung der Verkehrssicherheit</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Anzahl schwerer Unfälle</li><li>Anz. gesicherter Querungsmöglichkeiten</li><li>Km verkehrsberuhigte Bereiche</li><li>ADFC-Fahrradklimatest</li></ul></td></tr></table>	Ziel	Mess-Indikatoren	Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	<ul style="list-style-type: none"><li>Ticketauswertung ÖPNV</li><li>Anz. Schüler mit ÖPNV-Ticket</li><li>Anz. Senioren mit ÖPNV-Ticket</li><li>Erschließungsqualität</li><li>Fußläufige Erreichbarkeit</li></ul>	Ausbau der Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"><li>Anz. Barrierefreier Haltestellen</li><li>Bau-Km barrierefreie Gehwege</li><li>Investitionen/Fördermittel für Barrierefreiheit</li><li>Fußverkehrs-Checks</li></ul>	Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"><li>Anzahl schwerer Unfälle</li><li>Anz. gesicherter Querungsmöglichkeiten</li><li>Km verkehrsberuhigte Bereiche</li><li>ADFC-Fahrradklimatest</li></ul>
Ziel	Mess-Indikatoren																
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"><li>Km verkehrsberuhigte Bereiche</li><li>Kriminalitätsstatistik</li><li>Statistik Mängelmelder</li><li>Anzahl (Stadt-)Bäume</li><li>Anzahl Stadtmöbel</li><li>Befragung zu Sauberkeit / Sicherheit</li></ul>																
Stärkung der Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split</li><li>Fahrradbesitz / Pkw-Besitz</li><li>Qualitätsprüfung Gehwege</li><li>Qualitätsprüfung Radwege</li></ul>																
Reduzierung von Verkehrsbelastungen	<ul style="list-style-type: none"><li>Verkehrszählungen / DTV</li><li>Lärm &amp; Schadstoffmessungen</li><li>Auslastung Parkraum</li></ul>																
Ziel	Mess-Indikatoren																
Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	<ul style="list-style-type: none"><li>Ticketauswertung ÖPNV</li><li>Anz. Schüler mit ÖPNV-Ticket</li><li>Anz. Senioren mit ÖPNV-Ticket</li><li>Erschließungsqualität</li><li>Fußläufige Erreichbarkeit</li></ul>																
Ausbau der Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"><li>Anz. Barrierefreier Haltestellen</li><li>Bau-Km barrierefreie Gehwege</li><li>Investitionen/Fördermittel für Barrierefreiheit</li><li>Fußverkehrs-Checks</li></ul>																
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"><li>Anzahl schwerer Unfälle</li><li>Anz. gesicherter Querungsmöglichkeiten</li><li>Km verkehrsberuhigte Bereiche</li><li>ADFC-Fahrradklimatest</li></ul>																
Stärkung einer effizienten Mobilität	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft																
<table><tr><th>Ziel</th><th>Mess-Indikatoren</th></tr><tr><td>Verbesserung der Erreichbarkeit</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Erschließungsqualität</li><li>Länge Radwegenetz</li><li>ADFC-Fahrradklimatest</li></ul></td></tr><tr><td>Erhöhung der Zuverlässigkeit</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Funktionalität LSA</li><li>Verspätungen im Durchschnitt</li><li>Kundenbefragungen im ÖPNV</li><li>Beschleunigungsmaßnahmen ÖV</li></ul></td></tr><tr><td>Förderung der Umweltverträglichkeit</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split Erhebung</li><li>Straßenverkehrszählungen</li><li>Zulassungszahlen E-Autos</li><li>Anz. öffentl. E-Ladesäulen</li><li>Fahrgastzahlen ÖPNV</li></ul></td></tr></table>	Ziel	Mess-Indikatoren	Verbesserung der Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>Erschließungsqualität</li><li>Länge Radwegenetz</li><li>ADFC-Fahrradklimatest</li></ul>	Erhöhung der Zuverlässigkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>Funktionalität LSA</li><li>Verspätungen im Durchschnitt</li><li>Kundenbefragungen im ÖPNV</li><li>Beschleunigungsmaßnahmen ÖV</li></ul>	Förderung der Umweltverträglichkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split Erhebung</li><li>Straßenverkehrszählungen</li><li>Zulassungszahlen E-Autos</li><li>Anz. öffentl. E-Ladesäulen</li><li>Fahrgastzahlen ÖPNV</li></ul>	<table><tr><th>Ziel</th><th>Mess-Indikatoren</th></tr><tr><td>Unterstützung von Innovationen</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Gründung von Start-Ups mit Mobilitätsbezug</li><li>Kooperationsverträge mit Innovations-Akteuren</li></ul></td></tr><tr><td>Vernetzung von Mobilitätsangeboten</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split Erhebung</li><li>Anzahl Sharing-Fahrzeuge</li><li>Nutzungszahlen Sharing-Angebote</li><li>Nutzungsauslastung P+R/B+R</li></ul></td></tr><tr><td>Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik</td><td><ul style="list-style-type: none"><li>Anzahl digitaler Verkehrssysteme</li><li>Straßenverkehrszählungen</li><li>Überprüfung des Verkehrsflusses</li></ul></td></tr></table>	Ziel	Mess-Indikatoren	Unterstützung von Innovationen	<ul style="list-style-type: none"><li>Gründung von Start-Ups mit Mobilitätsbezug</li><li>Kooperationsverträge mit Innovations-Akteuren</li></ul>	Vernetzung von Mobilitätsangeboten	<ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split Erhebung</li><li>Anzahl Sharing-Fahrzeuge</li><li>Nutzungszahlen Sharing-Angebote</li><li>Nutzungsauslastung P+R/B+R</li></ul>	Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	<ul style="list-style-type: none"><li>Anzahl digitaler Verkehrssysteme</li><li>Straßenverkehrszählungen</li><li>Überprüfung des Verkehrsflusses</li></ul>
Ziel	Mess-Indikatoren																
Verbesserung der Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>Erschließungsqualität</li><li>Länge Radwegenetz</li><li>ADFC-Fahrradklimatest</li></ul>																
Erhöhung der Zuverlässigkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>Funktionalität LSA</li><li>Verspätungen im Durchschnitt</li><li>Kundenbefragungen im ÖPNV</li><li>Beschleunigungsmaßnahmen ÖV</li></ul>																
Förderung der Umweltverträglichkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split Erhebung</li><li>Straßenverkehrszählungen</li><li>Zulassungszahlen E-Autos</li><li>Anz. öffentl. E-Ladesäulen</li><li>Fahrgastzahlen ÖPNV</li></ul>																
Ziel	Mess-Indikatoren																
Unterstützung von Innovationen	<ul style="list-style-type: none"><li>Gründung von Start-Ups mit Mobilitätsbezug</li><li>Kooperationsverträge mit Innovations-Akteuren</li></ul>																
Vernetzung von Mobilitätsangeboten	<ul style="list-style-type: none"><li>Modal Split Erhebung</li><li>Anzahl Sharing-Fahrzeuge</li><li>Nutzungszahlen Sharing-Angebote</li><li>Nutzungsauslastung P+R/B+R</li></ul>																
Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	<ul style="list-style-type: none"><li>Anzahl digitaler Verkehrssysteme</li><li>Straßenverkehrszählungen</li><li>Überprüfung des Verkehrsflusses</li></ul>																

# STRATEGIE UND UMSETZUNG

Der VEP 2040 sieht vor, den Übergang von theoretischen Leitbildern und formulierten Zielvorstellungen hin zur konkreten Umsetzung erfolgreich zu gestalten. Es reicht nicht aus, lediglich festzuhalten, „was man gerne hätte“ – entscheidend ist, wie die formulierten Ziele in die Praxis übertragen werden können. Deshalb geht es im VEP nicht nur um infrastrukturelle oder bauliche Maßnahmen, sondern ebenso um weiche Faktoren wie Kommunikation, Transparenz und Beteiligung der Bürger, die für die Umsetzung moderner Planungsvorhaben unerlässlich sind.

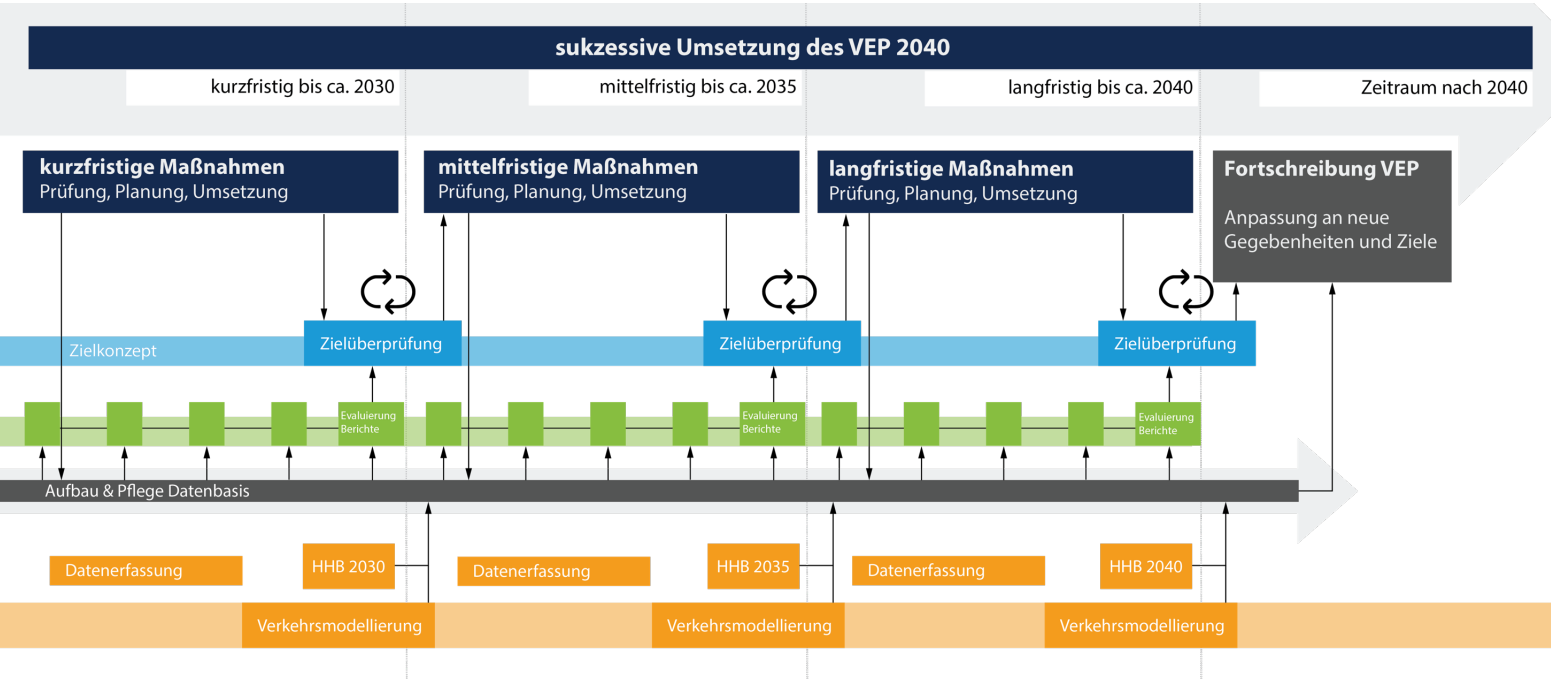
Ebenso wichtig ist die enge Einbindung von Fachleuten, Verwaltungsmitarbeitern und weiteren relevanten Akteuren, um einen realistischen und gemeinsam getragenen Weg in die Umsetzung zu finden. Diese Bausteine sichern die notwendige Akzeptanz und schaffen die Grundlage für eine erfolgreiche Implementierung.

Darüber hinaus wird neben dem Maßnahmenkonzept, das aktuell erarbeitet wird, auch ein konkreter Umsetzungsfahrplan für das Gesamtwerk VEP 2040 entwickelt. Dieser legt dar, wie die gesetzten Ziele mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen – sowohl in personeller als auch in finanzieller Hinsicht – erfolgreich erreicht werden können. Er dient als Orientierung für die nächsten Jahre und zeigt auf, welche Schritte wann und mit welcher Priorität anzugehen sind.

Der Weg selbst muss dabei ebenso als Ziel verstanden werden - der VEP 2040 ist ein lebendiges Planwerk. Nicht alle Maßnahmen können gleichzeitig umgesetzt werden, weshalb Prioritäten gesetzt und Entscheidungen an die verfügbaren Ressourcen angepasst werden müssen. Manche Vorhaben lassen sich nur dann realisieren, wenn ausreichende Mittel bereitstehen – sei es aus dem städtischen Haushalt oder durch Förderprogramme von Bund und Land, die ihrerseits bestimmte Bedingungen, Vorlaufzeiten oder Abhängigkeiten von anderen Maßnahmen mit sich bringen. Auch können sich Erkenntnisse ändern, die Überprüfung der Ziele sowie eine Nachjustierung von Maßnahmen und Strategien nach sich ziehen.

Deshalb geht es im VEP 2040 auch um die Etablierung eines neuen Planungsverständnisses: Es sollen Strukturen geschaffen werden, die eine zielorientierte Umsetzung ermöglichen, Ressourcen schonen, Effizienz steigern und resilient gegenüber Veränderungen sind. Eine enge Koordination zwischen Bürgerwillen, politischer Entscheidungsfindung und der Arbeit der Verwaltung – ergänzt durch die Expertise externer Fachleute – ist dafür unverzichtbar.

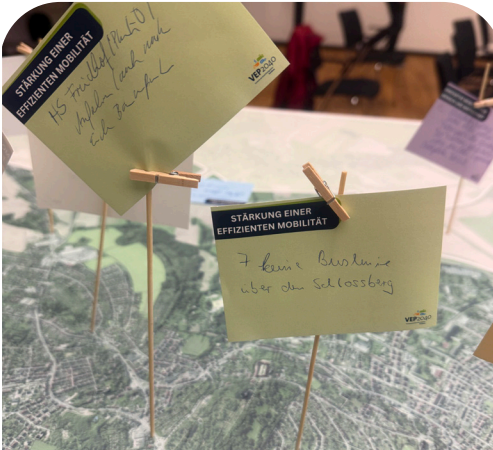
## UMSETZUNGSSTRATEGIE VEP 2040



## WIE GEHT ES WEITER ?

Nach der Bestandsaufnahme, der Entwicklung des Leitbilds sowie der Festlegung der übergeordneten Ziele tritt der VEP 2040 nun in eine neue Phase ein. Im Mittelpunkt steht die Ausarbeitung konkreter Maßnahmen, die an zuvor identifizierten Handlungsfeldern und Handlungsansätzen (siehe Ziele) anknüpfen. Damit beginnt der Prozess, die bislang eher strategisch formulierten Zielsetzungen in erste umsetzungsorientierte Ideen zu übersetzen. Diese Maßnahmen sollen den Rahmen bilden, um die Mobilitätsentwicklung in Zwickau langfristig zu steuern und mit den Anforderungen einer effizienten Stadt- und Verkehrsentwicklung in Einklang zu bringen.

In den kommenden Monaten geht es darum, aus den Handlungsfeldern und -ansätzen schrittweise Strategien und Maßnahmen abzuleiten. Zunächst werden diese in einer groben Struktur gesammelt und beschrieben. Anschließend erfolgt eine vertiefte Bearbeitung in Form eines Feinkonzepts, in dem die Maßnahmen systematisch geordnet, mit strategischen Prioritäten versehen und hinsichtlich ihrer zeitlichen Abfolge eingeordnet werden. Auf diese Weise entsteht ein klarer Fahrplan, der die Umsetzung des VEP 2040 vorbereitet und die Grundlage für eine zielgerichtete Verkehrsentwicklung in Zwickau schafft.



Sammlung von ersten Maßnahmenideen im zweiten Mobilitätsforum



