

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2040

für die Stadt Zwickau



Herausgeber: Stadt Zwickau, Dezernat Bauen

Erstellt von: BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
DialogWerke GmbH

Stand: August 2026

Vorwort Oberbürgermeisterin Constance Arndt

Wie wollen wir uns morgen in Zwickau bewegen? Diese Frage geht uns alle an. Sie entscheidet darüber, ob Kinder sicher zur Schule kommen, ob ältere Menschen selbstständig mobil sein können, ob Wege zur Arbeit, zum Einkauf oder zum Arzt sicher und zuverlässig zurückgelegt werden können und ob unsere Stadt ein attraktiver Ort zum Leben, Arbeiten und Wachsen bleibt.



Zwickau ist eine Stadt mit großer Automobiltradition, leistungsfähigen Unternehmen, lebendigen Stadtteilen und guten Verbindungen in die Region. Gerade deshalb brauchen wir Mobilität, die zuverlässig und sicher ist, Menschen und Orte verbindet und auch Raum für neue Entwicklungen lässt. Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 zeigt, wie wir diese Zukunft gemeinsam gestalten können.

Das Konzept soll kein abstrakter Plan für die Schublade sein, sondern einen Blick auf die Wege, Plätze und Verbindungen werfen, die unseren Alltag prägen. Es macht sichtbar, wo wir besser werden wollen, und beschreibt, wie Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn, das Auto, der Wirtschaftsverkehr und neue Mobilitätsangebote künftig zusammenspielen sollen.

Der VEP 2040 ist dabei mehr als ein Verkehrsplan: Er verbindet Mobilität mit der Entwicklung unserer Stadt und unserer Region. Für Zwickau bedeutet das: Mobilitätsplanung, Stadtentwicklung und Gewerbeentwicklung müssen zusammen gedacht werden. Gute Erreichbarkeit stärkt Wohnquartiere, Arbeitsplätze, Bildungs- und Gesundheitsangebote sowie Einkaufs- und Freizeitorte. Zugleich sichert und verbessert der VEP die Verbindungen in die Region. Damit stärken wir Zwickau als Oberzentrum und als Wirtschaftsstandort für die gesamte Region.

Der VEP 2040 hilft uns, Vorhaben gut vorzubereiten und Entscheidungen nachvollziehbar zu treffen. Er hilft uns, Maßnahmen nach ihrem Nutzen und ihrer Dringlichkeit zu ordnen und vorhandene Mittel gezielt einzusetzen. Zugleich verbessert er die Voraussetzungen, Fördermittel von Bund, Land und Europäischer Union für wichtige Verkehrs- und Infrastrukturvorhaben zu gewinnen.

Gerade angesichts der angespannten kommunalen Haushaltslage ist es wichtig, die vorhandenen Mittel klug und zielgerichtet einzusetzen. Dabei helfen die Zielnetze des VEP. Sie zeigen, welche Verbindungen für die einzelnen Verkehrsarten langfristig besonders wichtig sind. So können wir die Mittel dort einsetzen, wo sie für Zwickau und die Region am meisten bewirken.

Die im Konzept beschriebenen Maßnahmen werden nicht alle gleichzeitig umgesetzt. Deshalb setzen wir auf die Umsetzung in Paketen: Vorhaben, die räumlich oder fachlich zusammengehören, sollen gebündelt und Schritt für Schritt umgesetzt werden. Der VEP 2040 gibt uns dafür eine klare Richtung und einen verlässlichen Rahmen für die kommenden Entscheidungen. Er hilft, Chancen rechtzeitig zu nutzen und Vorhaben zu verbinden.

Entstanden ist dieser Plan im Dialog: Bürgerinnen und Bürger, Fachleute sowie Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft, Politik und Verwaltung haben ihre Erfahrungen und Ideen eingebracht. Dafür danke ich allen Beteiligten sehr herzlich. Ihr Engagement und ihre Hinweise haben diesen Plan wertvoll gemacht.

Ich lade Sie ein, den VEP 2040 kennenzulernen und die Mobilität unserer Stadt auch weiterhin mit Interesse zu begleiten.

Ihre



Constance Arndt

Vorwort Baubürgermeisterin Silvia Queck

Mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans beginnt die eigentliche Arbeit: die Umsetzung. Nun muss sich zeigen, was der VEP im Alltag bewirkt – auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf oder zum Arzt.

Der VEP ist kein Bauprogramm, das sich einfach Punkt für Punkt abarbeiten lässt. Er gibt uns aber eine klare Richtung für Planungen und Investitionen. Wie einzelne Vorhaben umgesetzt werden, wird weiterhin jeweils sorgfältig zu prüfen und zu entscheiden sein.

Gerade bei anstehenden Sanierungen, Umbauten und der Entwicklung von Quartieren liegen Chancen. Wenn wir Straßen, Plätze oder Leitungen ohnehin anfassen, sollten wir diese Gelegenheiten nutzen: für sicherere Wege, mehr Barrierefreiheit, gute Bedingungen für Fuß- und Radverkehr, einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und attraktive öffentliche Räume.

Mir ist wichtig, dass Mobilität nicht erst am Ende eines Planungsprozesses mitgedacht wird. Sie gehört von Beginn an auf den Tisch, wenn wir über Stadtentwicklung, Gewerbestandorte und Infrastruktur sprechen. So können wir Konflikte früher erkennen und Lösungen entwickeln, die den verschiedenen Anforderungen im Stadtraum gerecht werden.

Eine moderne Planungskultur bedeutet für mich vor allem: früh miteinander reden und gemeinsam planen. Mobilität berührt viele Bereiche – vom Städtebau über Wirtschaft und Umwelt bis zu Bildung, Gesundheit und sozialen Fragen. Deshalb müssen die Fachämter über ihre Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten. Auch kommunale Unternehmen, Politik und weitere Partner sind früh einzubeziehen. So werden aus einzelnen Vorhaben Lösungen, die für die Stadt als Ganzes funktionieren.

Wir werden nicht alles gleichzeitig umsetzen können. Die finanziellen und personellen Möglichkeiten der Stadt, Förderbedingungen, rechtliche Vorgaben und neue Entwicklungen setzen den Rahmen. Umso wichtiger sind klare Zuständigkeiten, gute Abstimmungen und eine enge Zusammenarbeit von Fachämtern, kommunalen Unternehmen, Politik und weiteren Beteiligten.



Der VEP bleibt ein lernender Plan. Wir werden regelmäßig prüfen, was wirkt, wo wir nachsteuern müssen und welche Prioritäten sich verändern. Der Beschluss im Jahr 2026 ist daher kein Schlusspunkt. Er ist der Start für eine langfristige Aufgabe: Zwickaus Mobilität Schritt für Schritt besser zu machen.

Ihre



Silvia Queck

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	12
1.1	Methodisches Vorgehen	14
1.2	Beteiligungsprozess.....	15
1.2.1	Einbindung der Fachämter	17
1.2.2	Lenkungsreis.....	17
1.2.3	Öffentlichkeitsbeteiligung	17
1.2.4	Mobilitätsdialog	18
2	Rahmenbedingungen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung	21
2.1	Rechtliche Grundlagen sowie bestehende Planungen	21
2.1.1	Europäische und nationale Zielsetzungen	21
2.1.2	Landes- und Regionalplanung	22
2.1.3	Fachplanungen und Konzepte der Stadt Zwickau	23
2.2	Räumliche Rahmenbedingungen	24
2.2.1	Lage im regionalen Kontext	24
2.2.2	Siedlungsstruktur	26
2.2.3	Wirtschafts- und Gewerbestandorte	27
2.2.4	Bildungs-, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen	28
2.3	Demografische Entwicklung.....	28
2.4	Wirtschaftliche Entwicklung	29
2.5	Mobilitäts- und Verkehrstrends	31
2.5.1	Digitalisierung.....	31
2.5.2	Automatisierung und autonomes Fahren	32
2.5.3	Sharing-Angebote und neue Mobilitätsformen	32
3	Bestandsaufnahme und -analyse	34
3.1	Mobilitätsverhalten.....	34
3.1.1	Verkehrsaufkommen	34
3.1.2	Modal Split	37
3.2	Verkehrssicherheit	44
3.3	Kfz-Verkehr	45

3.3.1	Netzfunktion und Erreichbarkeit	46
3.3.2	Verkehrsbelastungen	46
3.3.3	E-Mobilität.....	49
3.3.4	Ruhender Verkehr	50
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	53
3.4.1	Angebotsstruktur	53
3.4.2	Erschließungsqualität.....	53
3.4.3	Bedienungsqualität.....	55
3.4.4	Verknüpfungspunkte.....	57
3.4.5	Fahrgastentwicklung	57
3.5	Radverkehr	58
3.5.1	Infrastruktur.....	61
3.5.2	Netzlücken und Defizite.....	61
3.5.3	Abstellanlagen	62
3.6	Fußverkehr	62
3.6.1	Wegenetz	62
3.6.2	Schul- und Alltagswege.....	64
3.6.3	Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit	64
3.6.4	Aufenthaltsqualität	65
3.7	Wirtschaftsverkehr	67
3.7.1	Gewerbeverkehr.....	67
3.7.2	Liefer- und Logistikverkehre	67
3.7.3	Schwerverkehr.....	68
3.8	Umwelt und Verkehr.....	69
3.8.1	Lärm	69
3.8.2	Luftqualität.....	70
3.8.3	Klimaschutz und CO ₂ -Bilanz.....	71
3.8.4	Pkw-Dichte.....	71
3.9	Zusammenfassende Analyse und Handlungsbedarfe	73
3.9.1	Analyse.....	73

3.9.2	Handlungsbedarfe	74
4	Leitbild und Zielsystem.....	76
4.1	Mobilität für eine starke Stadt – Leitbild für Zwickau	77
4.2	Strategische Leitziele.....	77
4.2.1	Attraktive und lebenswerte Stadt	78
4.2.2	Mobilität für Alle.....	78
4.2.3	Stärkung einer effizienten Mobilität	78
4.2.4	Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft	79
4.3	Handlungsprämissen	79
4.4	Handlungsfelder.....	80
4.4.1	Fußverkehr	80
4.4.2	Radverkehr.....	81
4.4.3	Öffentlicher Verkehr.....	81
4.4.4	Kfz-Verkehr	81
4.4.5	Mobilitätsmanagement.....	81
4.5	Indikatorensystem	81
5	Zielentwicklungen und Verkehrsprognosen.....	82
5.1	Zukunftstrends für Zwickau.....	82
5.1.1	Annahmen und Randbedingungen der Verkehrsprognose.....	82
5.1.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis 2040	83
5.1.3	Einordnung der Ergebnisse	87
5.2	Wirkungsabschätzung der Referenzentwicklung	89
5.2.1	Verkehrliche Wirkungen	89
5.2.2	Umweltwirkungen	89
5.2.3	Städtebauliche Wirkungen	90
6	Zielnetze	91
6.1	Methodik der Netzkonzeption.....	91
6.1.1	Netzebenen	91
6.1.2	Netzentwicklung.....	93
6.2	Zielnetz Fußverkehr	95

6.2.1	Vorrangbereiche	95
6.2.2	Hauptfußwegeachsen	95
6.2.3	Hinweise zur Weiterentwicklung	97
6.3	Zielnetz Radverkehr	97
6.3.1	Radverkehrsvorrangnetz	97
6.3.2	Radverkehrshauptnetz	97
6.3.3	Hinweise zur Weiterentwicklung	99
6.4	Zielnetz Öffentlicher Verkehr	99
6.4.1	Bahn- und Straßenbahnnetz	99
6.4.2	Busvorrangnetz	100
6.4.3	Bushauptnetz	100
6.4.4	Mobilitätsdrehscheiben	102
6.4.5	Hinweise zur Weiterentwicklung	102
6.5	Zielnetz Kfz-Verkehr	102
6.5.1	Kfz-Vorrangnetz	103
6.5.2	Kfz-Hauptnetz	103
6.5.3	Hinweise zur Weiterentwicklung	105
6.6	Zielnetz Wirtschaftsverkehr	105
6.6.1	Gewerbestandorte	105
6.6.2	Schwerverkehrsnetz	106
6.7	Umgang mit Konflikten	107
7	Maßnahmenkonzept	110
7.1	Grundlagen der Maßnahmenentwicklung	110
7.2	Maßnahmen Fußverkehr	112
7.3	Maßnahmen Radverkehr	113
7.4	Maßnahmen Öffentlicher Verkehr	115
7.5	Maßnahmen Kfz-Verkehr	116
7.6	Maßnahmen Mobilitätsmanagement	118
7.7	Maßnahmenpakete	120
7.8	Priorisierung der Maßnahmen	122

7.8.1	Strategische Schlüsselmaßnahmen	122
7.8.2	Priorisierung und Umsetzung	124
8	Umsetzungsstrategie.....	126
8.1	Zuständigkeiten und Akteure.....	126
8.2	Finanzierungsmöglichkeiten	129
8.2.1	Kommunale Finanzierung	130
8.2.2	Fördermittelakquise.....	133
9	Monitoring und Evaluation	134
9.1	Fortschreibung des VEP	134
9.2	Monitoringkonzept	134
9.2.1	Datenerhebung	135
9.2.2	Berichtszyklen	135
9.3	Evaluationssystem	135
9.3.1	Zielerreichung & Wirkungsanalyse	136
9.3.2	Maßnahmencontrolling & Umsetzungsevaluation	140
9.3.3	Nachsteuerungsmechanismen.....	141
10	Zusammenfassung und Ausblick.....	143
10.1	Wesentliche Ergebnisse	143
10.2	Mobilitätsstrategie 2040.....	144
10.3	Weiterführende Handlungserfordernisse.....	145
	Quellenverzeichnis.....	146
	Abbildungsverzeichnis.....	148
	Tabellenverzeichnis.....	150
	Glossar	151

1 Einleitung

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

Den politischen Ausgangspunkt für die Fortschreibung bildete der einstimmige Grundsatzbeschluss des Stadtrates vom 24. November 2022 zur Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans 2040.

Ein neuer VEP ist wichtig, da sich die Rahmenbedingungen seit dem letzten Verkehrsentwicklungsplan von vor rund 15 Jahren deutlich verändert haben. Während der erste VEP 1997 noch verstärkt auf den Infrastrukturausbau im größeren Stil abzielte, wurde diese Herangehensweise in der Fortschreibung ab 2010 weiterentwickelt. Der Fokus lag jedoch weiterhin auf rein infrastrukturellen Maßnahmen. In der aktuellen Fassung des VEP werden Themen wie der Strukturwandel und der demografische Wandel in den Mittelpunkt gerückt. Daraus ergeben sich neue Anforderungen an die Entwicklung und Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote. Gerade unter Betrachtung der wirtschaftlichen Herausforderungen bieten sich Chancen für die Stadt Zwickau zur Positionierung als attraktiver Lebens- und Arbeitsort in der Region.

Damit unsere Stadt lebenswert bleibt und sich zukunftsicher entwickeln kann, braucht es eine integrierte Strategie für den Verkehr von morgen. Der VEP 2040 soll dafür sorgen, dass Mobilität langfristig gesichert und für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert wird – egal ob zu Fuß, mit dem Rad, im Auto oder mit Bus und Bahn. Mobilität ist nicht nur ein Alltagsthema, das alle Menschen betrifft, sondern leistet mit dem VEP 2040 einen wichtigen Beitrag für Lebensqualität in der Stadt. Dabei steht der VEP 2040 nicht für sich allein, sondern ist mit weiteren städtischen Fach- und Entwicklungskonzepten – etwa dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) – verknüpft.

Gleichzeitig soll der VEP 2040 flexibel auf Veränderungen reagieren, die sich in Zwickau ergeben. Wenn neue Stadtquartiere entstehen oder sich die Verkehrsgewohnheiten ändern, soll der Plan als 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.

Die Entwicklung der Verkehrsplanung

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 ab, um wachsende Verkehrsströme aufnehmen und die Pkw-Erreichbarkeit sichern zu können. Themen wie Aufenthaltsqualität und Begrünung spielten eine Nebenrolle.

Mit den Jahren hat sich das Verständnis von Mobilitäts- und Verkehrsplanung deutlich gewandelt. Moderne Verkehrsentwicklungspläne sind nicht mehr reine Infrastrukturpläne, sondern integrierte strategische Mobilitätskonzepte, die alle Verkehrsarten und ihre Wechselwirkungen mit Stadtentwicklung, Wirtschaft, Digitalisierung und soziale Teilhabe berücksichtigen. Hinzu kommen partizipatorische Ansätze mit Bevölkerung und Fachakteuren. Die methodische Ausgestaltung des VEP 2040 greift dabei zentrale Elemente der europäischen Leitlinien für Sustainable Urban Mobility Planning auf.

„Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungsansätzen auf und berücksichtigt im besonderen Maße Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien.“ – europäische Definition eines Verkehrsentwicklungsplans (Rupprecht Consult (2021)).

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.

1.1 Methodisches Vorgehen

Die Erarbeitung des VEP gliedert sich in vier Phasen (s. Abbildung 1). Der Arbeitsprozess begann in **Phase I** im Januar 2025 mit einer umfassenden Bestandsaufnahme und Erhebung von Mobilitätsdaten:

- Sichtung bereits vorliegender Konzepte, Planungen, Gutachten und Mobilitätsdaten auf kommunaler und regionaler Ebene (s. Kap. 2.1.3)
- Haushaltsbefragung zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens auf Stadtbezirksebene im April 2025 (s. Kap. 3.1 und Anhang B)
- Verkehrszählungen an Knotenpunkten und ca. 10 Querschnitten im gesamten Stadtgebiet im April 2025 (s. Kap. 3.3.2)
- Parkraumerhebung im Bezirk Mitte im April 2025 (s. Kap. 3.3.4 und Anhang D)
- Aufbau eines städtischen Verkehrsmodells inkl. Planfälle (s. Kap. 3.3.2 und Anhang C)

Die umfangreichen Datenerhebungen bildeten die Basis für fundierte Analysen der verkehrlichen Situation 2025. Daraus ergaben sich verkehrsmittelspezifische Handlungsbedarfe für die künftige verkehrliche Entwicklung Zwickaus.

Anschließend folgte **Phase II** mit der Leitbildentwicklung und der Formulierung von Zielen für die künftige Verkehrsentwicklung in Zwickau (s. Kap. 4). In dieser Phase wurden die Schwerpunkte für die anschließende Maßnahmenentwicklung gelegt. Die ersten beiden Phasen mündeten im Herbst 2025 in einem Zwischenbericht.

Die Entwicklung von Zielnetzen und Maßnahmen für die jeweiligen Verkehrsträger startete mit dem Jahreswechsel 2025/2026. In **Phase III** wurde eine Vielzahl von Maßnahmen in verkehrsmittelbezogenen Handlungsfeldern zur Erreichung der gesteckten Ziele aus Phase II erarbeitet (s. Kap. 7).

Abgerundet wurde der Arbeitsprozess in **Phase IV** mit einer auf Zwickau passgenauen Umsetzungsstrategie (s. Kap. 8 und 9), in der die zahlreichen Maßnahmenvorschläge in ein sinnvolles und wirkungsvolles Gefüge aus laufenden und ausstehenden Umsetzungen eingetaktet wurden.

Schlussendlich entstand ein integrierter, strategischer Rahmenplan, der die künftige Grundlage für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung für die kommenden rund 15 Jahre in Zwickau darstellen wird. Der VEP ist jedoch kein Bauprogramm und keine Liste von Projekten, die automatisch umgesetzt werden. Die Aufnahme einer Maßnahme in den

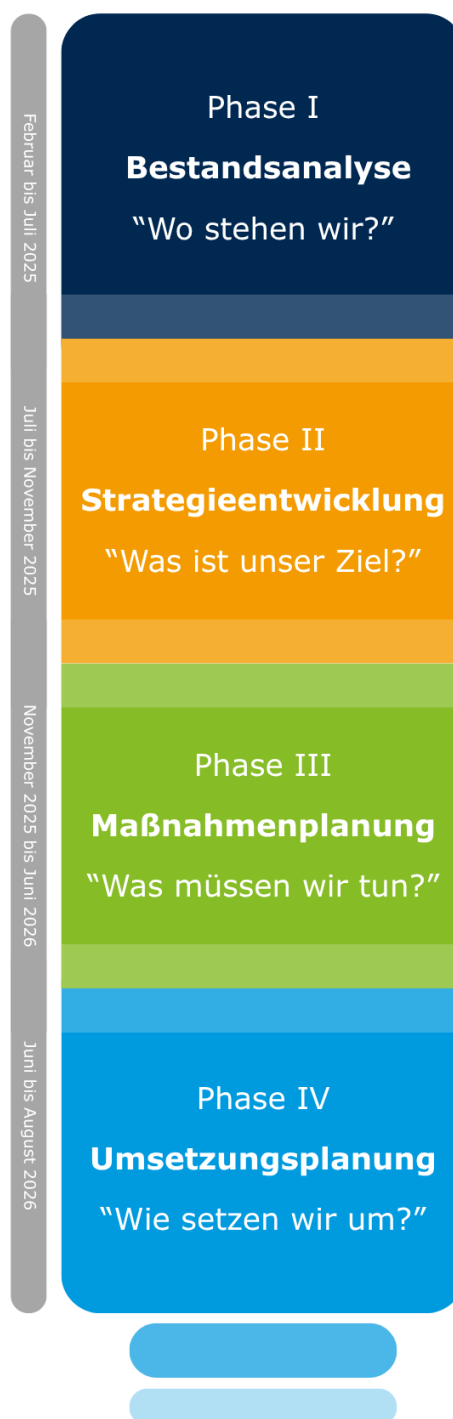


Abbildung 1: Projektphasen des VEP 2040

VEP ersetzt keine erforderlichen fachlichen, haushaltsrechtlichen oder politischen Entscheidungen. Politische Gremien werden bei wesentlichen strategischen, finanziellen oder politisch bedeutsamen Fragen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten befasst.

1.2 Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des VEP 2040 erfolgte als ganzheitlicher, offener und dialogorientierter Planungsprozess über alle Projektphasen hinweg. Mobilität und Verkehr betreffen nahezu alle Menschen in Zwickau unmittelbar im Alltag und beeinflussen die Lebensqualität, Erreichbarkeit sowie die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Stadt.

Vor diesem Hintergrund wurde für die Erarbeitung des VEP ein umfassendes Beteiligungskonzept entwickelt, das eine frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der Fachämter, der politischen Fraktionen sowie von Fachakteuren und der Bevölkerung sicherstellte. Ziel war es, Transparenz zu schaffen, unterschiedliche Perspektiven zusammenzuführen und die fachliche Planung durch die lokalen Kenntnisse und Erfahrungen der Bevölkerung zu ergänzen. So konnten Maßnahmen entwickelt werden, die den spezifischen Anforderungen Zwickaus sowie den Bedürfnissen seiner Bürgerinnen und Bürger gerecht werden. Im Ergebnis wurde ein Maßnahmenpaket entwickelt, welches die unterschiedlichen Bedarfe in der Stadt berücksichtigt und die erforderliche breite Akzeptanz für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung erwarten lässt.

Das Beteiligungskonzept des VEP 2040 stellt ein Novum in der konzeptionellen Planung der Stadt Zwickau dar. Ein derart breit gefächertes Angebot aus verschiedenen Beteiligungsformaten sowohl vor Ort als auch online gab es bisher noch nicht. Das Herzstück bildete hierbei der *Mobilitätsdialog* (s. Abbildung 2), welcher Fachakteure und Bürgerinnen und Bürger über alle Projektphasen hin in Werkstätten und Foren an der Erstellung des VEP beteiligte. Ganz nach dem Prinzip: ein VEP von Zwickauern für Zwickauer!



Abbildung 2: Logo des Mobilitätsdialogs

In der nachfolgenden Abbildung 3 sind die vielfältigen Beteiligungsformate übersichtlich dargestellt. Von oben nach unten sind die Vorphase sowie die vier Phasen der fachplanerischen Erarbeitung chronologisch dargestellt. In den drei Spalten sind die Beteiligungsformate für die Verwaltung (orange), die Politik (grün) sowie die Fachakteure sowie die Bürgerinnen und Bürger (blau) zu jeder Phase dargestellt. Die Formate des Zwickauer Mobilitätsdialogs sind mit einem kleinen Zeichen versehen. Das vierte Mobilitätsforum im Dezember 2026 dient der gemeinsamen Umsetzungsplanung des VEP.

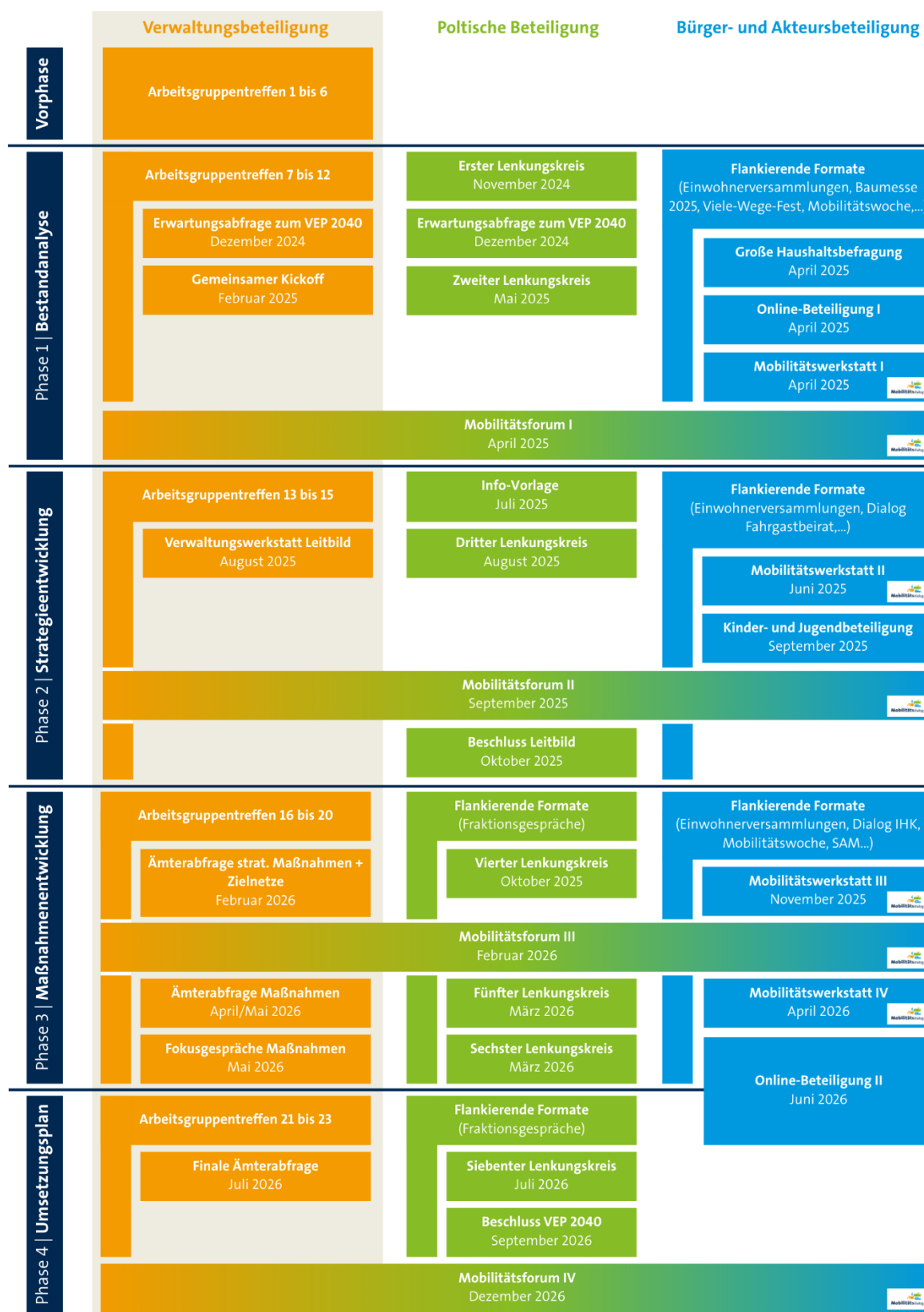


Abbildung 3: Beteiligungsprozess VEP 2040

1.2.1 Einbindung der Fachämter

Die Verwaltungsbeteiligung erfolgte sowohl in eigenen Fachrunden als auch im Rahmen des Mobilitätsdialogs in allen Phasen. Im Rahmen einer fachämterübergreifenden Arbeitsgruppe, die sich in regelmäßigen Abständen während der verschiedenen Projektphasen einfand, wurde der Projektstand und das weitere Vorgehen vorgestellt sowie die jeweilige Fachexpertise in den Arbeitsprozess eingebracht. Zusätzlich erfolgten konventionelle Ämterabfragen zu bestimmten Themenschwerpunkten wie den strategischen Maßnahmen, Zielnetzen sowie der Umsetzungsplanung. Das Leitbild der Stadt Zwickau wurde in einer eigens eingerichteten Verwaltungswerkstatt aus der jeweiligen fachlichen Sicht eingeordnet. Die finalen Maßnahmenvorschläge wurden in einem iterativen Prozess zur fachlichen Prüfung in die Fachämter gegeben, da diese letztlich mit der Umsetzung betraut sind.

1.2.2 Lenkungsreis

Im Lenkungsreis wurden in insgesamt sieben Sitzungen die Vertreterinnen und Vertreter der politischen Fraktionen über den Arbeitsstand und zentrale Zwischenergebnisse informiert und beteiligt. Ziel dieses begleitenden Arbeitsgremiums war es, die frühzeitige Sicherung von Qualität für den VEP zu schaffen sowie die Synchronisation mit politischen Zielstellungen.

Die Sitzungen förderten einen offenen und transparenten Austausch zwischen allen Projektbeteiligten, so dass Spannungsfelder und Lösungsansätze im kleinen Kreis vorgestellt und diskutiert werden konnten. Durch dieses projektbegleitende Arbeitsgremium wurde eine Vertrauensbasis geschaffen, wodurch die politischen Vertreterinnen und Vertreter mitgenommen, gehört und rechtzeitig an den notwendigen Stellen in den Arbeitsprozess integriert wurden. Die Sitzungen wurden durch vorbereitendes Material und eine Nachbereitung eingerahmt. Dadurch konnte der straffe Zeitplan von rund 1 ½ Jahren Bearbeitungszeit eingehalten werden.

1.2.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Ergänzt wurde der Beteiligungsprozess durch zwei digitale Öffentlichkeitsbeteiligungen, in deren Rahmen Bürgerinnen und Bürger Hinweise, Anregungen und Bewertungen zu verkehrlichen Fragestellungen einbringen konnten.

Zum Auftakt wurde eine erste **Online-Beteiligung zur Wahrnehmung der heutigen Mobilitäts- und Verkehrssituation** sowie zur Bedeutung zentraler Kriterien für die zukünftige Mobilität in Zwickau initiiert. Ziel dieser Umfrage war es, ein erstes Stimmungsbild zu verschiedenen verkehrlichen Problemen, Fragestellungen und Herausforderungen für die Zukunft zu generieren. Insgesamt kamen im April 2025 über 670 beantwortete Fragebögen sowie über 160 auf einer Dialogkarte eingebrachte räumliche und thematische Hinweise zusammen, die nach fachlicher Prüfung in den Erarbeitungsprozess des VEP eingeflossen sind.

Die zweite **Online-Beteiligung zu den Maßnahmensteckbriefen** erfolgte im Juni 2026. Über 1.400 Kommentare wurden hier von ca. 1.000 Teilnehmenden zum Maßnahmenkonzept eingetragen (s. Kap. 7). Die Ergebnisse wurden fachlich geprüft und sind in die Entwicklung der Maßnahmen eingeflossen.

Im Rahmen einer **Kinder- und Jugendbeteiligung** im September 2025 wurden rund 240 Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen 5 bis 12 des Käthe-Kollwitz-Gymnasiums zu ihrem täglichen Mobilitätsverhalten sowie deren Vorstellungen und Wünschen für die Mobilität der Zukunft befragt. Die altersdifferenziert konzipierte Beteiligung (s. Abbildung 4) umfasste drei aufeinander aufbauende Module zur Wahrnehmung der heutigen Mobilität, zu Vorstellungen einer guten Mobilität sowie zur Entwicklung und Bewertung konkreter Maßnahmen. Die Ergebnisse ergänzten die Bestandsanalyse und wurden bei der Ziel- und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Gerade die

Wahrnehmung, Bewertung und Verbesserungsvorschläge der Heranwachsenden sind wichtige Hinweise im Bearbeitungsprozess, denn diese Generation stellt die künftige Bevölkerung der Stadt dar.



Abbildung 4: Fragebögen der Kinder- und Jugendbeteiligung

Darüber hinaus wurden bestehende Veranstaltungsformate der Stadt, wie **Einwohner- und Stadtteilversammlungen** sowie **Feste und Veranstaltungen im öffentlichen Raum**, genutzt, um über den Planungsstand zu informieren und zusätzliche Rückmeldungen aus der Bevölkerung aufzunehmen. Hinzu kam eine Integration des VEP auf einer **Regionalversammlung der Industrie- und Handelskammer**, wodurch auch die wirtschaftlichen Akteure auf regionaler Ebene über den VEP eingebunden wurden.

1.2.4 Mobilitätsdialog

Der Mobilitätsdialog bestand aus Werkstätten und Foren. Die Werkstätten wurden jeweils mit zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern sowie Fachakteuren, welche die Vielfalt der Zwickauer Stadtgesellschaft repräsentierten, besetzt (s. Abbildung 5).

Die Werkstattgespräche wurden in zwei getrennten Gruppen abgehalten: eine Bürgergruppe mit 20 zufällig ausgewählten Zwickauerinnen und Zwickauern sowie einem Kreis von Interessenvertretern (s. Abbildung 6). In den Foren-Gesprächen kamen **Bürgerinnen und Bürger, Interessengruppen, Stadtratsfraktionen, Verwaltungsspitze und Fachleute** zusammen, um Probleme zu analysieren, Visionen zu entwickeln und Maßnahmen zu diskutieren.

Die Beteiligungsformate ermöglichten einen strukturierten Austausch über bestehende Herausforderungen, zukünftige Entwicklungen sowie mögliche Lösungsansätze für die Mobilität in Zwickau. In jeder Projektphase fanden zwei Werkstätten statt, in denen Handlungsansätze, Strategien und Maßnahmen gemeinsam erarbeitet wurden. Zum Abschluss der jeweiligen Phase folgte jeweils ein Mobilitätsforum, in dem die beiden Akteursgruppen zusammengeführt wurden. Die Foren dienten der Vorstellung von Analyseergebnissen, der Diskussion von Zwischenergebnissen sowie der gemeinsamen Weiterentwicklung von Leitbild, strategischen Zielen und Maßnahmenansätzen und

stellten damit eine zentrale Plattform für den Dialog zwischen Bürgerschaft, Fachakteuren, Verwaltung und Politik dar.

Die Ergebnisse aus Werkstätten und Foren sowie aus den ergänzenden Arbeitsformaten mit Verwaltung und Politik wurden fortlaufend dokumentiert, ausgewertet und in die fachlichen Bearbeitungsschritte integriert (s. Anhang A). Sie flossen sowohl in die Bestandsanalyse als auch in die Entwicklung des Leitbildes, der strategischen Ziele, der Zielnetze sowie des Maßnahmenkonzeptes ein. Damit bildet die Beteiligung einen wesentlichen Bestandteil des Planungsprozesses und trägt dazu bei, den Verkehrsentwicklungsplan 2040 auf eine fachlich fundierte und zugleich breit abgestützte Grundlage zu stellen. Beteiligung ersetzt dabei weder die fachliche Bewertung noch die politische Entscheidung, sie verbessert jedoch die Grundlage, auf der diese Entscheidungen getroffen werden.

Der Zwickauer „Mobilitätsdialog“ 2025/26

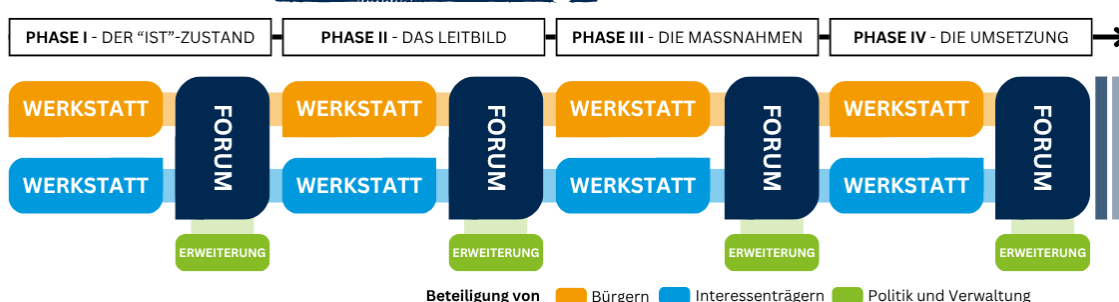


Abbildung 5: Mobilitätsdialog im Rahmen der Erarbeitung des VEP 2040



Abbildung 6: Zusammensetzung Mobilitätsdialog - Fachakteure

Das Feedback zu den gewählten Formaten sowie zu den Inhalten der Werkstätten und Foren fiel durchweg positiv aus. Davon zeugten auch die konstruktiven, sachlichen Gespräche vor und insbesondere nach den Veranstaltungen beim gemeinsamen Austausch. Somit kann das Beteiligungskonzept und insbesondere der Mobilitätsdialog auf eine erfolgreiche Beteiligungsreihe in Zwickau zurückblicken, deren Fortbestand auch zur weiteren Umsetzung des VEP zu empfehlen ist.



Abbildung 7: Impressionen des 2. Forums im Rahmen des Mobilitätsdialogs

2 Rahmenbedingungen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung

Die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Zwickau wird von einer Vielzahl externer und interner Einflussfaktoren geprägt. Neben rechtlichen und planerischen Vorgaben auf europäischer, nationaler, Landes- und Regionalebene wirken insbesondere die räumlichen, demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf das Verkehrsverhalten sowie die Anforderungen an das Verkehrssystem. Gleichzeitig verändern gesellschaftliche Entwicklungen, technologische Innovationen und neue Mobilitätsangebote die Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung zunehmend dynamisch.

Für eine langfristig tragfähige Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans 2040 ist daher eine umfassende Betrachtung dieser Einflussfaktoren erforderlich. Sie bilden die Grundlage für die Bewertung bestehender Strukturen, die Ableitung zukünftiger Mobilitätsbedarfe sowie die Entwicklung geeigneter Ziele und Maßnahmen. Das vorliegende Kapitel stellt die wesentlichen Rahmenbedingungen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in und für Zwickau dar. Die Ergebnisse bilden den fachlichen Bezugsrahmen für die nachfolgenden Bestandsanalysen, Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans.

2.1 Rechtliche Grundlagen sowie bestehende Planungen

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2040 erfolgt nicht isoliert innerhalb der Stadtgrenzen Zwickaus, sondern ist in ein komplexes Geflecht europäischer, nationaler, landes- und regionalplanerischer Vorgaben eingebettet. Einen fachlichen Bezugsrahmen bilden dabei auch die europäischen Leitlinien für Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP), deren zentrale Elemente der VEP 2040 aufgreift. Für deutsche Kommunen wie Zwickau ergeben sich darüber hinaus noch weitere Anforderungen, die sich unter anderem aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz, dem novellierten Straßenverkehrsrecht, den Vorgaben zur Luftreinhaltung, dem Lärmschutz sowie aus den Zielen zur Förderung nachhaltiger Mobilität ableiten. Darüber hinaus sind die Ziele der Raumordnung, Landesentwicklung und Regionalplanung zu berücksichtigen. Der Verkehrsentwicklungsplan übernimmt damit eine zentrale Koordinierungsfunktion zwischen den verschiedenen Fachplanungen und bildet den strategischen Rahmen für die langfristige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Zwickau.

2.1.1 Europäische und nationale Zielsetzungen

Die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung wird maßgeblich durch europäische und nationale Zielsetzungen beeinflusst. Der von der Europäischen Kommission entwickelte SUMP-Ansatz, der eine nachhaltige, integrierte und menschenorientierte Verkehrsplanung fordert, ist dabei maßgeblich. Dieser ist auch zur Akquise von höheren Fördermitteln insbesondere für europäische TEN-V-Knoten¹ verpflichtend. Es ist davon auszugehen, dass dies künftig auch für Städte abseits der großen Verkehrsknotenpunkte für die Fördermittelakquise Voraussetzung wird. Im Mittelpunkt stehen die ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsträger im Planungsprozess, die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, die Verbesserung der Luftqualität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Stärkung innovativer Mobilitätsformen.

Mit dem europäischen „Green Deal“ verfolgt die Europäische Union zudem das Ziel, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Dieses Ziel ist in der Bundesrepublik auf 2045 vorgezogen worden. Ein Etappenziel besteht in einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um mindestens 65 % gegenüber 1990 bis zum Jahr 2030. Der Verkehrssektor spielt hier mit einer Senkung um 48 % der CO₂-Emissionen rein. Daraus ergeben sich

¹ Bundesministerium für Verkehr (2026): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V).

Anforderungen zur Verlagerung von Verkehren auf emissionsarme Verkehrsträger, zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie zur Umstellung auf emissionsfreie bzw. emissionsarme Antriebe.

Auf nationaler Ebene bildet das Bundes-Klimaschutzgesetz den wesentlichen Handlungsrahmen. Es definiert verbindliche Minderungsziele für den Verkehrssektor und verpflichtet Bund, Länder und Kommunen zu entsprechenden Maßnahmen. Ergänzend hierzu verfolgt die Nationale Klimaschutzstrategie das Ziel einer weitgehend treibhausgasneutralen Mobilität bis spätestens 2045.

Eine wichtige Rolle spielt darüber hinaus das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz). Es verpflichtet öffentliche Auftraggeber und Verkehrsunternehmen zur schrittweisen Umstellung auf emissionsarme beziehungsweise emissionsfreie Fahrzeuge und beeinflusst damit insbesondere die zukünftige Entwicklung kommunaler und regionaler Busflotten.

Mit der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurden die Handlungsspielräume für Kommunen erweitert. Neben der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs können nun stärker auch Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit sowie der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden.

Weitere relevante Rahmenbedingungen ergeben sich aus der europäischen Luftqualitätsrichtlinie, deren Grenzwerte² sich ab 2030 verschärfen werden, der Umgebungslärmrichtlinie, dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, dem Behindertengleichstellungsgesetz sowie den Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität. Zusammen bilden diese Vorgaben den strategischen und rechtlichen Rahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Zwickau. Mit dem vorliegenden VEP werden jetzt schon die Weichen gestellt, dass beispielsweise die neuen Grenzwerte für Feinstaub ab 2030 eingehalten werden.

2.1.2 Landes- und Regionalplanung

Auch die Landes- und Regionalplanung des Freistaates Sachsen formuliert, abgeleitet aus den übergeordneten Rahmenbedingungen und Gesetzen, wesentliche Vorgaben für die zukünftige Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur. Grundlage bildet insbesondere der Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP), der die Sicherung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen, die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote sowie die Vernetzung der Oberzentren als zentrale Ziele der Raumordnung definiert.

Zwickau übernimmt innerhalb des sächsischen Zentrumsystems die Funktion eines Oberzentrums und bildet gemeinsam mit Chemnitz einen bedeutenden Verdichtungsraum im Südwesten Sachsens. Die Landesplanung verfolgt das Ziel, die Vernetzung der sächsischen Oberzentren untereinander sowie ihre Einbindung in die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland und angrenzende Regionen weiter zu stärken und die Erreichbarkeit innerhalb des Freistaates zu verbessern.

Im Bereich des Schienenverkehrs besitzen insbesondere der Ausbau der Verbindungen zwischen Chemnitz, Zwickau und Leipzig sowie die Weiterentwicklung der S-Bahn-Systeme eine hohe Bedeutung. Der Landesentwicklungsplan benennt ausdrücklich die Weiterentwicklung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes sowie des Chemnitzer Modells als wichtige Infrastrukturvorhaben.

Für Zwickau ergibt sich daraus die besondere Bedeutung als regionaler Bahnknoten im Südwesten Sachsens. Die Stadt ist über die Linien S5 und S5X an das Netz der S-Bahn Mitteldeutschland angebunden und verfügt damit über direkte Verbindungen nach Leipzig, zum Flughafen Leipzig/Halle sowie in den mitteldeutschen Wirtschaftsraum. Gleichzeitig ist Zwickau Bestandteil der Sachsen-Franken-Magistrale und stellt einen

² Grenzwerte ab 2030 für Stickstoffdioxid (NO₂) 20 statt 40 µg/m³ und Feinstaub (PM_{2,5}) 10 statt 25 µg/m³ aus Umweltbundesamt (2026): Auch 2025 wurden alle Grenzwerte zur Luftqualität eingehalten.

wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen den Regionen Westsachsen, Vogtland, Erzgebirge und Mitteldeutschland sowie Nordbayern und Franken dar.

Besondere Relevanz besitzt zudem der geplante Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Leipzig–Chemnitz. Mit dem Vorhaben sollen Fahrzeiten verkürzt, Kapazitäten erhöht und die Anbindung der Region an den Fernverkehr verbessert werden. Gleichzeitig stärkt das Projekt die Verbindungen zwischen den Oberzentren Leipzig, Chemnitz und mittelbar auch Zwickau.

Auf regionaler Ebene bilden die Planungen des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS) sowie der Regionalplan Region Chemnitz 2024 wichtige Grundlagen. Diese verfolgen unter anderem die Stärkung des öffentlichen Verkehrs, die Verbesserung intermodaler Verknüpfungspunkte, die Sicherung leistungsfähiger Wirtschaftsverkehre sowie die Förderung des Radverkehrs. Darüber hinaus wird die Vernetzung der Städte und Gemeinden innerhalb des Verdichtungsraums Chemnitz–Zwickau als wesentliches Entwicklungsziel hervorgehoben.

Für den VEP 2040 ergeben sich daraus insbesondere Anforderungen zur Stärkung des Oberzentrums Zwickau für die unmittelbare Region, zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit, zur Unterstützung überregionaler Schienenverkehrsprojekte sowie zur Sicherung einer leistungsfähigen Anbindung Zwickaus an die wirtschaftlichen Zentren Sachsens und Mitteldeutschlands.

2.1.3 Fachplanungen und Konzepte der Stadt Zwickau

Für die Stadt liegen bereits verschiedene Fachplanungen und konzeptionelle Grundlagen vor, die unterschiedliche Aspekte der Stadt- und Verkehrsentwicklung behandeln. Sie bilden den fachlichen und strategischen Rahmen für die kommunale Planung und sind bei der Erarbeitung sowie Einordnung des VEP zu berücksichtigen. Verkehrsentwicklung wird dabei nicht isoliert betrachtet, sondern insbesondere mit der Stadt-, Siedlungs- und Gewerbeentwicklung sowie weiteren kommunalen Planungen zusammengedacht. Veränderungen der Flächennutzung und Standortentwicklung beeinflussen Verkehrsbedarfe und Mobilitätsmuster; zugleich sind Erreichbarkeit und verkehrliche Rahmenbedingungen wichtige Voraussetzungen für die Entwicklung von Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsstandorten.

Aufgrund ihrer unterschiedlichen Zielsetzungen und thematischen Schwerpunkte ist ihr Bezug zum VEP jedoch unterschiedlich ausgeprägt. Während verkehrsbezogene Fachplanungen einen unmittelbaren Bezug zur Mobilitätsentwicklung besitzen, liefern sektorübergreifende Konzepte wichtige Rahmenbedingungen für die verkehrliche Planung. Darüber hinaus bestehen weitere Fachkonzepte, deren Inhalte den Planungsrahmen ergänzen und punktuelle Anknüpfungspunkte zum VEP aufweisen. Die vorhandenen Fachplanungen und Konzepte lassen sich hinsichtlich ihrer Relevanz für den VEP wie folgt einordnen:

Tabelle 1: Fachplanung und Konzepte Stadt Zwickau

Relevanz für den VEP	Fachplanung und Konzepte
Unmittelbarer Bezug	Verkehrsentwicklungsrelevante Fachplanungen z. B. Nahverkehrsplan (2021), Radverkehrskonzept (2022), E-Mobilitätskonzept (2020), VEP (2010-12, Evaluation 2019)
Rahmengebend	Stadtentwicklungs- und Umweltkonzepte

Relevanz für den VEP	Fachplanung und Konzepte
	z. B. INSEK 2030 (2013), Energie- und Klimaschutzkonzept (2013), Lärmaktionsplan Stufe III (2022)
Ergänzend	Weitere sektorale Fachplanungen mit indirekten Bezügen zur Mobilität z. B. Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2023), Wohnbedarfs- und Wohnbauflächenprognose (2022), Entwurf eines Flächennutzungsplans, Handlungskonzept Wirtschaft Zwickau 2025 (2017), Stadtmarketing – Imageanalyse (2023), Monitoring von Industrie- und Gewerbeflächen in der Stadt Zwickau (2024)

2.2 Räumliche Rahmenbedingungen

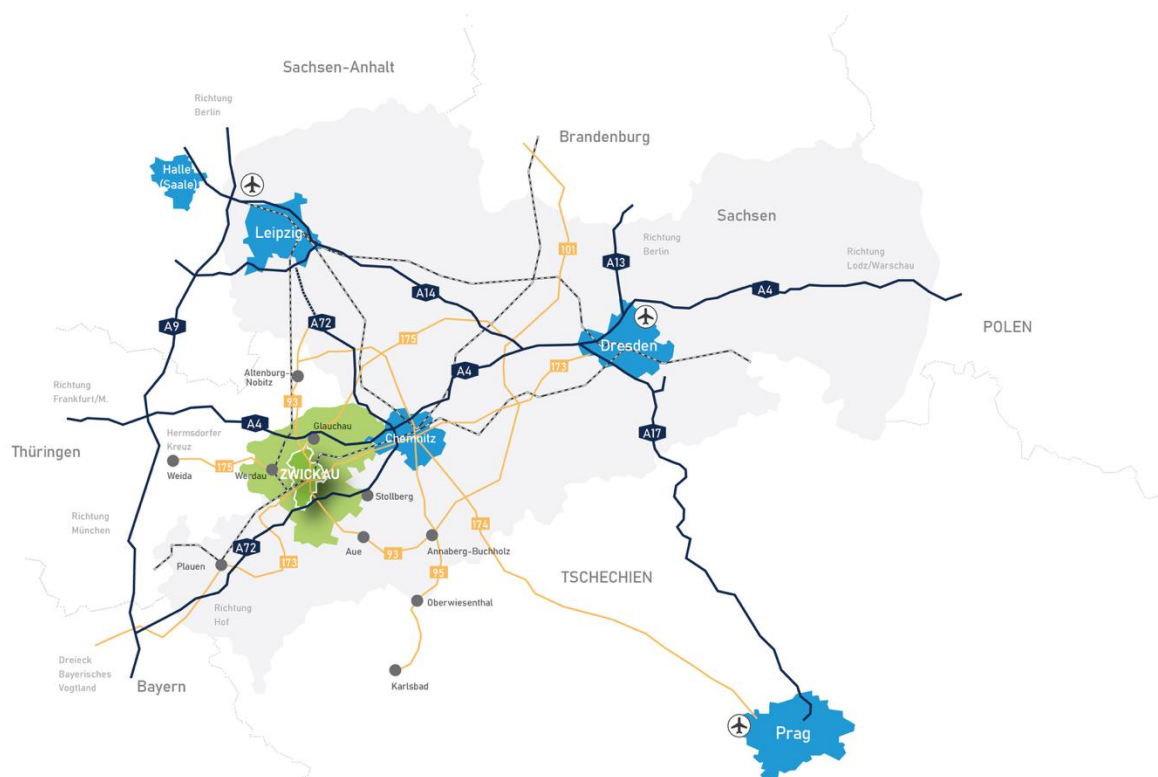
Die räumlichen Rahmenbedingungen prägen maßgeblich die Mobilitäts- und Verkehrsnachfrage einer Stadt. Lage, Siedlungsstruktur, wichtige Bezugsorte sowie die Verteilung zentraler Einrichtungen bestimmen, welche Verkehrsbeziehungen entstehen und welche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur gestellt werden. Für die Stadt Zwickau ergeben sich hierbei besondere Rahmenbedingungen aus ihrer Funktion als Oberzentrum im Südwesten Sachsens, ihrer industriellen Prägung sowie ihrer Bedeutung als regionaler Arbeits-, Bildungs- und Versorgungsstandort.

Die räumliche Struktur Zwickaus ist dabei sowohl durch die historische Entwicklung als bedeutende Industrie- und Automobilstadt als auch durch die Lage im Verdichtungsraum Chemnitz–Zwickau geprägt. Gleichzeitig steht die Stadt vor Herausforderungen, die sich aus dem demografischen Wandel, veränderten Wirtschaftsstrukturen sowie der Konkurrenz größerer Zentren ergeben. Die nachfolgenden Kapitel beschreiben die wesentlichen räumlichen Rahmenbedingungen und deren Bedeutung für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung.

2.2.1 Lage im regionalen Kontext

Die Stadt Zwickau liegt im Südwesten des Freistaates Sachsen und bildet gemeinsam mit Chemnitz den bedeutendsten Verdichtungsraum außerhalb der Metropolregion Leipzig. Mit rund 87.000 Einwohnern ist Zwickau die viertgrößte Stadt Sachsens und übernimmt als Oberzentrum wichtige Versorgungs-, Arbeitsmarkt-, Bildungs- und Verwaltungsfunktionen für einen großen Teil Westsachsens.

Das Einzugsgebiet der Stadt reicht weit über die Stadtgrenzen hinaus (s. Abbildung 8) und umfasst insbesondere den Landkreis Zwickau sowie angrenzende Bereiche des Vogtlandes, des Erzgebirges und Mittelsachsens sowie Teile von Ostthüringen. Zwickau ist zugleich Mitglied der LEADER-Region „Zwickauer Land“, der insgesamt 18 Kommunen angehören und die einen wichtigen räumlichen Rahmen für die interkommunale Zusammenarbeit zwischen der Stadt und ihrem ländlich geprägten Umland bildet. Als regionaler Arbeits- und Versorgungsstandort weist Zwickau enge Verflechtungen mit den umliegenden Städten und Gemeinden auf. Diese Beziehungen spiegeln sich insbesondere in den täglichen Pendlerströmen wider (s. Kap. 2.4) und begründen die hohe Bedeutung leistungsfähiger regionaler Verkehrsverbindungen.



Regionale Einbindung Stadt Zwickau

-  Flughafen
-  Bundesautobahnen
-  Bundesstraßen
-  Bahntrasse

Quelle: Zahlen, Daten, Ansprechpartner Zwickau, Stand 2023

Abbildung 8: Regionale Einbindung der Stadt Zwickau

Verkehrlich ist Zwickau über die Autobahnen A4 und A72 sowie die Bundesstraßen B93, B173 und B175 an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze angebunden (s. Kap. 3.3.1). Darüber hinaus besitzt die Stadt eine wichtige Funktion als Bahnknoten im südwestsächsischen Raum. Über die Sachsen-Franken-Magistrale sowie die Anbindung an das Netz der S-Bahn Mitteldeutschland bestehen Verbindungen nach Leipzig, Chemnitz, Dresden, Hof und Nürnberg.

Historisch entwickelte sich Zwickau über viele Jahrzehnte als eines der bedeutendsten Industriezentren Sachsens. Insbesondere die Bergbau- und Automobilindustrie prägten die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und begründeten ihre zentrale Stellung innerhalb der Region. Auch heute gehört Zwickau zu den wichtigsten Industriestandorten Sachsens und besitzt mit dem Volkswagen-Werk sowie zahlreichen Zulieferbetrieben eine hohe wirtschaftliche Bedeutung.

Gleichzeitig zeigen sich im regionalen Kontext auch Herausforderungen. Während die Oberzentren Leipzig, Dresden und Chemnitz in den vergangenen Jahren teils bedeutende Bevölkerungs- und/oder Beschäftigungszuwächse verzeichnen konnten, fällt die Dynamik in Zwickau vergleichsweise stagnierend aus. Zudem konzentrieren sich zahlreiche überregionale Investitionen und Entwicklungsimpulse auf die größeren Wachstumsräume Sachsens. Vor diesem Hintergrund kommt der Sicherung und Stärkung der oberzentralen Funktionen Zwickaus und der integrierten Mobilitätsplanung gerade mit den umliegenden Kommunen eine besondere Bedeutung zu.

2.2.2 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur Zwickaus ist das Ergebnis einer langen industriellen und städtebaulichen Entwicklung. Neben der historischen Innenstadt prägen zahlreiche ehemals eigenständige Ortsteile und unterschiedlich strukturierte Wohngebiete das heutige Stadtbild. Daraus ergibt sich eine räumlich differenzierte Stadtstruktur mit mehreren Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkten sowie unterschiedlichen Anforderungen an die verkehrliche Erschließung.

Die Innenstadt bildet den wichtigsten zentralen Ziel- und Verknüpfungsbereich innerhalb des Stadtgebiets (Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort). Ergänzt wird sie durch größere Wohn- und Stadtteilbereiche wie Marienthal, Neuplanitz, Eckersbach oder Pölbitz, die jeweils eigene Verkehrsbeziehungen und Erschließungsbedarfe aufweisen. Gleichzeitig befinden sich zahlreiche Wohnstandorte in teilweise größerer Entfernung zur Stadtmitte, wodurch vielfältige Verkehrsbeziehungen innerhalb des Stadtgebiets bestehen.

Die Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte war durch den Rückgang der Bevölkerung bei einer gleichzeitigen Vergrößerung der Stadtfläche durch die Eingemeindungen der Ortsteile Mosel, Schlunzig, Oberrothenbach, Crossen sowie Cainsdorf (1995-2000), den Stadtumbau sowie die Anpassung ehemals industriell geprägter Flächen gekennzeichnet. Gleichzeitig weisen insbesondere die dichter bebauten Stadtbereiche vergleichsweise kompakte Siedlungsstrukturen auf, die grundsätzlich günstige Voraussetzungen für kurze Wege sowie eine effiziente Erschließung durch den öffentlichen Verkehr bieten.

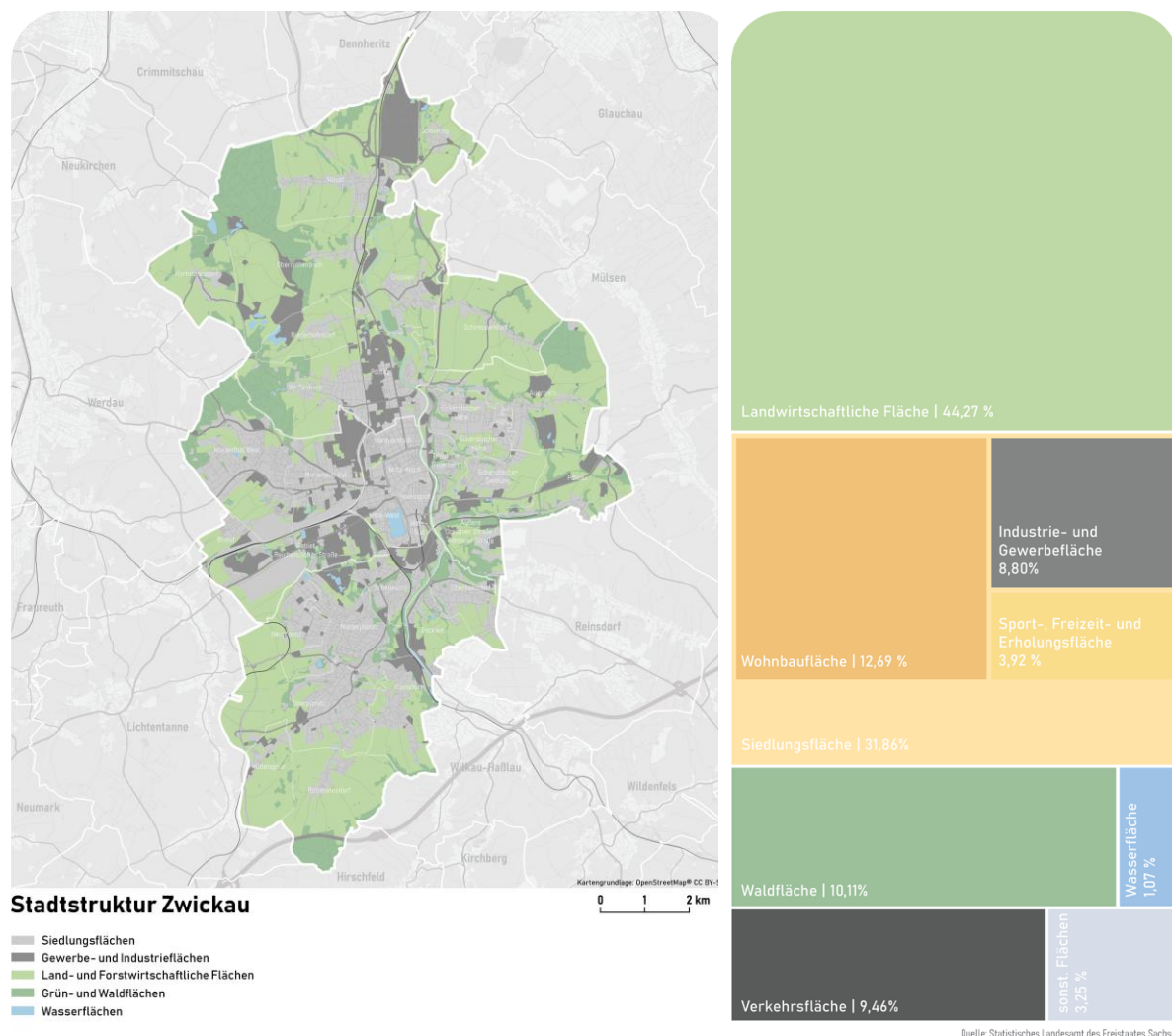


Abbildung 9: Stadtstruktur & Flächennutzung in Zwickau

Herausforderungen ergeben sich insbesondere durch die teilweise räumliche Trennung von Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstandorten sowie durch die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Stadtteile. Für die zukünftige Mobilitätsentwicklung ist daher eine gute und leistungsfähige Vernetzung der Stadtteile untereinander sowie mit der Innenstadt von zentraler Bedeutung (s. Abbildung 9).

2.2.3 Wirtschafts- und Gewerbestandorte

Zwickau zählt zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten Sachsens und besitzt insbesondere im Bereich der Automobilindustrie eine herausragende Stellung. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ist eng mit der Automobilproduktion verbunden und reicht von den Anfängen der Horch- und Audi-Werke bis hin zum heutigen Volkswagen-Standort. Diese industrielle Tradition prägt die Stadt bis heute.

Das Volkswagen-Werk Mosel gehört zu den größten industriellen Arbeitgebern der Region und besitzt überregionale Bedeutung. Ergänzt wird dieser Standort durch zahlreiche Zulieferunternehmen, Logistikbetriebe und weitere produzierende Unternehmen. Neben dem Automobilsektor sind auch Dienstleistungen, Handel, Gesundheitswirtschaft sowie öffentliche Einrichtungen wichtige Bestandteile der Wirtschaftsstruktur.

Die bedeutendsten Gewerbe- und Industriestandorte befinden sich insbesondere im Bereich Mosel, Crossen, der angrenzenden Gemeinde Reinsdorf sowie entlang der

wichtigen Verkehrsachsen. Diese Standorte erzeugen erhebliche Verkehrsbeziehungen im Personen- und Güterverkehr und stellen hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur.

Trotz der starken industriellen Basis steht der Wirtschaftsstandort Zwickau sowie die gesamte Region vor strukturellen Herausforderungen. Insbesondere die Transformation der Automobil- und Zulieferindustrie wirkt weit in den Industrie- und Dienstleistungssektor hinein. Der Fachkräftemangel, demografische Veränderungen sowie der zunehmende Wettbewerb zwischen Wirtschaftsstandorten auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene erfordern eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Diversifizierung der regionalen Wirtschafts- und Standortstrukturen.

Diese Herausforderungen werden auch im derzeit laufenden Masterplan-Prozess für die Region Chemnitz/Südwestsachsen aufgegriffen, der Strategien und konkrete Zukunftsprojekte für die wirtschaftliche Transformation der Region entwickelt. Dabei stehen neben der Weiterentwicklung der industriellen Basis und der Erschließung neuer Wertschöpfungspotenziale auch Fachkräftesicherung, Standortqualität sowie Infrastruktur und Mobilität im Fokus. Eine leistungsfähige und vernetzte Verkehrsinfrastruktur sowie die gute Erreichbarkeit von Arbeits- und Wirtschaftsstandorten für Beschäftigte, Kunden und Wirtschaftsverkehre bleiben damit wesentliche Voraussetzungen für die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Zwickau.

2.2.4 Bildungs-, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen

Als Oberzentrum übernimmt Zwickau wichtige Funktionen im Bereich Bildung, Gesundheit, Kultur und Freizeit für die gesamte Region Südwestsachsen. Zahlreiche Einrichtungen werden nicht nur von der Zwickauer Bevölkerung, sondern auch von Bewohnerinnen und Bewohnern des Umlandes genutzt und erzeugen entsprechende Verkehrsbeziehungen.

Im Bildungsbereich verfügt die Stadt über ein breites Angebot an Schulen, Berufsschulen sowie Hochschulstandorten. Von besonderer Bedeutung ist die Westsächsische Hochschule Zwickau, die Studierende aus der Region und darüber hinaus anzieht und einen wichtigen Beitrag zur Fachkräfteentwicklung leistet. Ergänzt wird das Bildungsangebot durch zahlreiche allgemeinbildende und berufliche Bildungseinrichtungen.

Im Gesundheitsbereich nimmt insbesondere das Heinrich-Braun-Klinikum eine zentrale Rolle für die medizinische Versorgung der Region ein. Darüber hinaus befinden sich zahlreiche Facharztpraxen, Gesundheitsdienstleister und Pflegeeinrichtungen im Stadtgebiet.

Auch im Freizeit- und Kulturbereich besitzt Zwickau eine hohe regionale Bedeutung. Einrichtungen wie das August Horch Museum, das Robert-Schumann-Haus, das Theater Plauen – Zwickau, die Veranstaltungsstätten der Innenstadt sowie vielfältige Sport- und Freizeiteinrichtungen ziehen Besucher aus dem Umland an.

Die räumliche Verteilung dieser Einrichtungen führt zu vielfältigen Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt sowie zwischen Zwickau und dem Umland. Für die zukünftige Mobilitätsentwicklung kommt daher einer guten Erreichbarkeit dieser zentralen Einrichtungen mit allen Verkehrsmitteln eine besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig stärken diese Funktionen die Rolle Zwickaus als Oberzentrum und tragen wesentlich zur Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Stadt und der Region bei.

2.3 Demografische Entwicklung

Der demografische Wandel prägt die Entwicklung in ganz Deutschland. Im Freistaat Sachsen zeigen sich dessen Auswirkungen jedoch in deutlich stärkerem Maße als in den übrigen Bundesländern. Hier führen seit gut drei Jahrzehnten niedrige Geburtenraten, Sterbefälle und der Wegzug junger, gut ausgebildeter Menschen zu einer abnehmenden

Gesamtbevölkerung. Während die Großstädte Dresden und Leipzig sowie deren Umland Zunahmen zu verzeichnen haben, ist der Bevölkerungsrückgang und eine zunehmende Überalterung im restlichen Freistaat mal mehr mal weniger stark ausgeprägt. Die Stadt Zwickau und der gleichnamige Landkreis gehören mit zu den kontinuierlich schrumpfenden und immer älter werdenden Regionen Deutschlands.

Es ist prognostiziert, dass die Bevölkerung in Zwickau weiterhin abnehmen wird. Verschiedene Prognosevarianten gehen von einer Abnahme der Bevölkerung bis 2035 zwischen 5 % und 12 % aus.

Für die eigene Bevölkerung ergeben sich durch den Schrumpfungsprozess Herausforderungen wie die Anbindung peripherer Ortsteile mit dem ÖPNV sowie der Aufrechterhaltung von Versorgungs-, Gesundheits- sowie Bildungseinrichtungen. Die Wege werden somit für einige Menschen länger und mitunter mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt, dem Pkw. Die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen sind also für eine abnehmende Bevölkerung instand zu halten.

Das Durchschnittsalter der Zwickauer Bevölkerung liegt bei 48,3 Jahren. Damit liegt Zwickau über dem Durchschnitt von 47,1 Jahren im Freistaat Sachsen und 45,0 Jahren³ im gesamten Bundesgebiet. Durch die niedrigen Geburtenraten und den Wegzug jüngerer Menschen wird dieser Schnitt künftig weiter ansteigen und je nach Prognosevariante zwischen 48,7 und 50,5 Jahren liegen.⁴

Durch eine zunehmende Überalterung der Bevölkerung entstehen veränderte Anforderungen an die Mobilität, in erster Linie an einen möglichst barrierearmen Verkehrsraum. Einige werden im höheren Alter nicht mehr auf den eigenen Pkw zurückgreifen können. Somit bleiben attraktive Angebote im ÖPNV und die Wege zu den Haltestellen zur Beibehaltung der eigenen Mobilität besonders wichtig. Hinzu kommt ein erhöhter Bedarf an ausreichenden schattigen und witterungsgeschützten Sitz- und Verweilmöglichkeiten sowohl in den heißen Sommertagen als auch in der kalten Jahreszeit.

In der Region Südwestsachsen, zu der auch die Stadt und der Landkreis Zwickau gehören, lebt gemäß der EU-Statistikbehörde Eurostat die zweitälteste Bevölkerung Europas.⁵ Dadurch erhöht sich auch in der Region der Bedarf an einer guten, barrierearmen Verknüpfung zwischen Stadt und Umland, die nicht nur auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet ist. Die Bedeutung Zwickaus als Oberzentrum nimmt also trotz des Bevölkerungsrückgangs in der Stadt nicht ab, sondern wird durch Überalterung, Bevölkerungsrückgang und dem damit einhergehenden Rückgang wichtiger Versorgungsinfrastrukturen steigen.

2.4 Wirtschaftliche Entwicklung

Zwickau übernimmt die Funktion eines Oberzentrums, d. h. die Stadt nimmt eine übergeordnete Stellung in der Region als Versorgungs-, Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandort ein. Dies spiegelt sich auch in der Zahl der versicherungspflichtigen Beschäftigten und den Pendlerströmen aus dem gleichnamigen Landkreis sowie aus dem Erzgebirgs- und dem Vogtlandkreis wider.

Der überwiegende Teil der Beschäftigten ist im Dienstleistungssektor tätig, gefolgt vom produzierenden Gewerbe sowie dem Handel, Gastgewerbe und Verkehrssektor.⁶ Die hohe Zahl an Beschäftigten im produzierenden Gewerbe lässt sich u. a. auf die lange Historie Zwickaus als Automobilstadt zurückführen, deren Bedeutung nicht zuletzt durch das VW-Werk in Mosel und die zahlreichen Zuliefererbetriebe noch heute Bestand hat.

³ Statistisches Bundesamt (2026): Der Durchschnittsmensch in Deutschland.

⁴ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2026): 9. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2025 bis 2045.

⁵ Europäische Union (2026): Indikatoren zur Bevölkerungsstruktur nach NUTS-2-Region.

⁶ Stadt Zwickau (2026): Wirtschaft & Standort. Standort. Zahlen, Daten, Fakten.

Knapp 34.500 Menschen kommen täglich zum Arbeiten in die Stadt und fahren nach getaner Arbeit wieder zurück ins Umland. Demgegenüber stehen rund 15.500 Auspendler. Knapp 27.000 Beschäftigte leben und arbeiten in Zwickau, sogenannte Binnenpendler. Zwickau ist daher eine klassische Einpendlerstadt. Das bedeutet, dass täglich mehr Menschen aus dem Umland nach Zwickau zur Arbeit kommen, als umgekehrt aus der Stadt hinaus pendeln. Tagsüber wächst durch den hohen Zustrom aus der Region die Bevölkerung auf über 100.000 Menschen an.⁷ 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 (s. Abbildung 10). Auch die Auspendler aus Zwickau selbst haben in den meisten Fällen ähnliche Ziele in der näheren Umgebung, etwa in den regionalen Gewerbestandorten. Hierfür wird überwiegend der eigene Pkw genutzt, wodurch wiederum viele weitere Wege, wie bspw. zum Einkaufen oder die Kinder zur Schule bringen, mit dem Arbeitsweg kombiniert und ebenfalls mit dem Pkw zurückgelegt werden (s. Kap. 3.1.2).

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.

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.

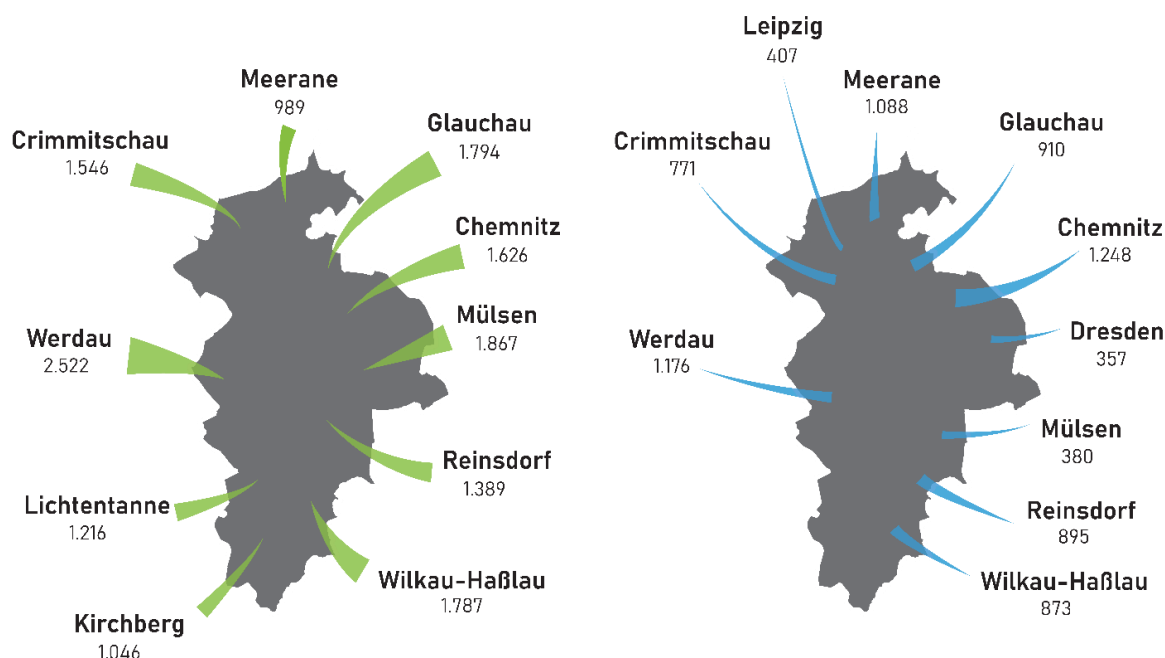


Abbildung 10: Top 10 der täglichen (Mo-Fr) Einpendler (links) u. Auspendler (rechts), Stand 2024

⁷ Statistisches Bundesamt (2026): Pendleratlas Deutschland.

2.5 Mobilitäts- und Verkehrstrends

Die Mobilität befindet sich derzeit in einem tiefgreifenden Wandel. Technologische Innovationen, gesellschaftliche Veränderungen sowie neue Anforderungen an Flexibilität, Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit führen dazu, dass sich Mobilitätsangebote, Verkehrsverhalten und die Gestaltung von Verkehrssystemen zunehmend verändern. Viele dieser Entwicklungen werden die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren maßgeblich beeinflussen und sind daher bereits heute bei der strategischen Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Neben dem Ausbau und der Vernetzung bestehender Mobilitätsangebote gewinnen insbesondere digitale Technologien, intelligente Verkehrssysteme und neue Mobilitätsdienstleistungen an Bedeutung. Gleichzeitig verändern sich die Erwartungen der Bevölkerung an Komfort, Verfügbarkeit und Nutzerfreundlichkeit von Mobilitätsangeboten. Während einige Entwicklungen bereits heute im Alltag sichtbar sind, befinden sich andere noch in einer frühen Phase und werden ihre Wirkung erst mittel- bis langfristig entfalten. Die Betrachtung aktueller Mobilitäts- und Verkehrstrends ermöglicht es, Chancen und Herausforderungen frühzeitig zu erkennen und die Verkehrsinfrastruktur sowie Mobilitätsangebote gezielt auf zukünftige Anforderungen auszurichten.

2.5.1 Digitalisierung

Die Digitalisierung verändert sowohl die Organisation von Mobilität als auch die Nutzung von Verkehrsmitteln. Digitale Informations- und Buchungssysteme ermöglichen es Nutzerinnen und Nutzern zunehmend, verschiedene Verkehrsmittel flexibel miteinander zu kombinieren und Mobilitätsangebote bedarfsgerecht zu nutzen. Echtzeitinformationen, mobile Ticketing-Lösungen und digitale Fahrgastinformationen gehören mittlerweile zum Standard moderner Mobilitätsangebote, ebenso wie GPS-Technologie und Navigationsgeräte in Fahrzeugen.

Darüber hinaus gewinnt die Nutzung von Mobilitäts- und Verkehrsdaten zunehmend an Bedeutung. Durch die Erfassung und Auswertung von Verkehrs- und Bewegungsdaten können Verkehrsabläufe besser analysiert und Planungsprozesse zielgerichteter unterstützt werden. Auch für die kommunale Verkehrsplanung entstehen dadurch neue Möglichkeiten zur Bewertung von Maßnahmen und zur Beobachtung langfristiger Entwicklungen.

Gleichzeitig steigen die Erwartungen der Bevölkerung an eine einfache, digitale und nutzerfreundliche Organisation von Mobilität innerhalb Zwickaus aber auch darüber hinaus in die Region. Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel über digitale Plattformen sowie die Bereitstellung aktueller Informationen werden künftig weiter an Bedeutung gewinnen und stellen einen wichtigen Baustein moderner Mobilitätssysteme dar.

Mobilitätsplattform „Z-MOVE“

Die im Rahmen des Forschungsprojekts Z-MOVE 2025 entwickelte Mobilitätsplattform bündelt unterschiedliche Mobilitäts- und Verkehrsdaten auf einer zentralen webbasierten Anwendung. Sie dient als Informations-, Analyse- und Visualisierungsplattform und schafft damit eine gemeinsame Datengrundlage für die Verkehrsplanung, die Bewertung verkehrlicher Entwicklungen sowie perspektivisch auch für weitere öffentliche und anwendungsbezogene Dienste.

Die Plattform verknüpft unter anderem Daten aus dem öffentlichen Verkehr, der Verkehrsinfrastruktur sowie aus sensorbasierten Erhebungen. Dazu zählen beispielsweise Informationen zu ÖPNV-Haltestellen und Fahrplandaten, Daten aus Fahrradzählstellen sowie weitere verkehrsbezogene Mess- und Infrastrukturdaten.

Die Mobilitätsplattform befindet sich weiterhin im Ausbau. Im Rahmen des Projekts Z-MOVE Regional wird der Ansatz auf die LEADER-Region Zwickauer Land übertragen und gemeinsam mit den beteiligten Kommunen weiterentwickelt.

2.5.2 Automatisierung und autonomes Fahren

Die Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrzeuge zählt zu den bedeutendsten langfristigen Trends im Verkehrssektor. Bereits heute verfügen viele Fahrzeuge über Fahrerassistenzsysteme, die einzelne Fahraufgaben unterstützen oder teilweise automatisiert übernehmen können. Hinzu kommt die direkte Kommunikation der Fahrzeuge mittels technischer Status- und Sensordaten mit der Umgebung, die ebenfalls schon zur Anwendung kommen (Car2X). Mit zunehmender technischer Entwicklung wird erwartet, dass der Automatisierungsgrad im Straßenverkehr weiter zunimmt.

Besondere Potenziale werden insbesondere im öffentlichen Verkehr, im Wirtschaftsverkehr sowie in der Logistik gesehen. Autonome Shuttle-Systeme, automatisierte Busse oder fahrerlose Lieferverkehre könnten zukünftig neue Möglichkeiten für die Erschließung von Stadtgebieten und die Organisation von Verkehrsangeboten schaffen. Insbesondere in Bereichen mit geringer Nachfrage oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten werden solche Systeme als mögliche Ergänzung bestehender Verkehrsangebote diskutiert.

Gleichzeitig bestehen weiterhin technische, rechtliche und wirtschaftliche Herausforderungen. Der flächendeckende Einsatz autonomer Fahrzeuge ist derzeit noch nicht absehbar. Dennoch sollte die Entwicklung frühzeitig beobachtet werden, um zukünftige Chancen und Anforderungen bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems berücksichtigen zu können.

2.5.3 Sharing-Angebote und neue Mobilitätsformen

In den vergangenen Jahren haben sich zahlreiche neue Mobilitätsangebote entwickelt, die das bestehende Verkehrssystem ergänzen. Hierzu zählen insbesondere Carsharing, Bikeshaaring, E-Scooter-Sharing sowie flexible On-Demand-Verkehre. Diese Angebote ermöglichen eine bedarfsgerechte Nutzung von Verkehrsmitteln und schaffen zusätzliche Mobilitätsoptionen für unterschiedliche Nutzergruppen. Fahrzeuge verschiedener Größenklassen können über das in ganz Mitteldeutschland vertretene Unternehmen TeilAuto gemietet werden. In Zwickau stehen verschiedene Fahrzeuge in der Bahnhofstraße am Hauptbahnhof, in der Leipziger Straße am Neumarkt und in der Nordvorstadt in der Clara-Zetkin-Straße zur Verfügung.

Bike- und E-Scooter stehen dagegen über den europäischen Betreiber dort für Leihfahrten im Zwickauer Kernstadtgebiet zur Verfügung.

Insbesondere in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr bieten Sharing-Angebote Potenziale zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Schließung bestehender Angebotslücken. Gleichzeitig hängt ihr Erfolg maßgeblich von der Nachfrage, der räumlichen Struktur und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit ab. Während solche Angebote bislang vor allem in größeren Städten verbreitet sind, werden sie zunehmend auch für Mittelstädte und regionale Mobilitätskonzepte relevant.

Ergänzend gewinnen Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel an Bedeutung (Mobilitätsdrehscheiben). Sie bündeln Angebote des öffentlichen Verkehrs, Sharing-Systeme sowie Fahrradabstellanlagen und erleichtern den Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Langfristig ist davon auszugehen, dass die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegeketten weiter zunimmt und die Vernetzung der Mobilitätsangebote an Bedeutung gewinnt.

3 Bestandsaufnahme und -analyse

Die Bestandsaufnahme und -analyse bildet die fachliche Grundlage für die weitere Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2040. Ziel ist es, die heutige Mobilitäts- und Verkehrssituation in Zwickau umfassend zu erfassen, zu bewerten und bestehende Stärken, Schwächen sowie Handlungsbedarfe zu identifizieren. Dabei werden sowohl die Verkehrsnachfrage als auch die vorhandenen Verkehrsangebote und Infrastrukturen betrachtet. Ergänzend fließen Erkenntnisse aus den Beteiligungsprozessen, vorliegenden Fachkonzepten sowie aktuellen statistischen und verkehrsbezogenen Datengrundlagen ein.

Die Analyse erfolgt verkehrsträgerübergreifend und umfasst das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, den Kfz-Verkehr, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Rad- und Fußverkehr sowie den Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus werden die Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt, Klima und Lebensqualität untersucht. Die Ergebnisse dienen dazu, die Leistungsfähigkeit des heutigen Verkehrssystems zu bewerten, bestehende Defizite und Nutzungskonflikte aufzuzeigen sowie Potenziale für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung abzuleiten. Sie bilden damit die Grundlage für die Entwicklung des Leitbildes, der Zielsetzungen und der zukünftigen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans.

Im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung erfolgt die Betrachtung nicht isoliert für einzelne Verkehrsmittel, sondern unter Berücksichtigung ihrer Wechselwirkungen innerhalb des Gesamtverkehrssystems. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Erreichbarkeit zentraler Ziele, der Vernetzung der Verkehrsträger, der Verkehrssicherheit sowie den Anforderungen einer nachhaltigen und effizienten Mobilitätsentwicklung.

3.1 Mobilitätsverhalten

Haushaltsbefragung zur Mobilität

Im April 2025 wurde eine repräsentative Haushaltsbefragung mit rund 5.000 zufällig ausgewählten Haushalten durchgeführt, um belastbare Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Zwickauer Bevölkerung zu gewinnen. Die standardisierte Erhebung liefert wichtige Daten zu Wegezwecken, Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsgewohnheiten und bildet eine zentrale Grundlage für die Analyse des Verkehrsaufkommens sowie die Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen im VEP 2040.

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 sowie der Binnenverkehre innerhalb Zwickaus vor.

3.1.1 Verkehrsaufkommen

Die Bewohnerinnen und Bewohner Zwickaus bestreiten täglich etwa 265.500 Wege.⁸ Darin sind sowohl die Wege innerhalb Zwickaus als auch in benachbarte Kommunen, bspw. zum Arbeitsort, mit inbegriffen. Knapp 164.600 Wege, also etwa zwei Drittel des

⁸ Beispiel: 1. Weg = vom Wohnort zum Arbeitsort, 2. Weg = vom Arbeitsort zum Sportverein, 3. Weg = vom Sportverein zum Wohnort

gesamten Tagesaufkommens, werden mit dem MIV zurückgelegt. Diese Dominanz des Autoverkehrs steht in deutlichem Kontrast zum Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel: Täglich werden etwa 20.600 Wege mit dem Fahrrad und rund 30.300 Wege mit dem ÖV sowie 50.000 Wege zu Fuß absolviert.

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel und Stadtbezirk

Stadtbezirk	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt	Wege/Person
Mitte	20.900	7.600	44.600	7.900	80.900	3,2
Ost	5.700	2.100	20.300	4.900	32.900	2,4
Nord	5.400	3.800	24.500	3.600	37.200	3,2
West	9.300	2.900	29.500	6.600	48.300	2,9
Süd	8.600	4.200	45.800	7.500	66.100	2,8
Zwickau	49.900	20.600	164.600	30.300	265.500	2,9

Wegeaufkommen

Die Analyse der Wegerelationen zeigt, dass die Mobilität der Zwickauer Bevölkerung überwiegend innerhalb des Stadtgebiets stattfindet. Mit einem Anteil von 78 % bildet der Binnenverkehr die mit Abstand wichtigste Relation und stellt damit den Schwerpunkt des alltäglichen Mobilitätsgeschehens dar. Die räumliche Distanz erweist sich dabei als wesentlicher Einflussfaktor für die Wahl des Verkehrsmittels.

Innerhalb der Stadtbezirke prägt die Nahmobilität das Verkehrsverhalten (s. Abbildung 11). Die hohen Anteile des Fuß- und Radverkehrs verdeutlichen, dass kurze Wege häufig ohne motorisierte Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Dies spricht für eine gute Erreichbarkeit alltäglicher Ziele sowie für günstige Voraussetzungen zur Nutzung des Umweltverbunds im wohnortnahen Verkehr.

Mit zunehmender Wegelänge verschiebt sich die Verkehrsmittelwahl jedoch deutlich. Bereits bei Fahrten zwischen den Stadtbezirken steigt der MIV-Anteil auf 67 %, während der öffentliche Verkehr mit 18 % die wichtigste Alternative darstellt. Dies verdeutlicht, dass der ÖPNV insbesondere auf stadtweiten Relationen bereits eine relevante Funktion übernimmt, während die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der größeren Distanzen erwartungsgemäß abnimmt.

Am stärksten zeigt sich dieser Zusammenhang bei Fahrten in benachbarte Kommunen. Mit einem MIV-Anteil von 88 % wird der Pkw hier nahezu flächendeckend genutzt. Gleichzeitig erreicht der öffentliche Verkehr einen Anteil von 11 % und übernimmt vor allem auf einzelnen Relationen eine ergänzende Funktion. Auffällig ist, dass die höchsten ÖV-Anteile bei Fahrten nach Leipzig erzielt werden. Dies deutet darauf hin, dass attraktive und leistungsfähige Schienenverbindungen auch über größere Entfernungen eine wettbewerbsfähige Alternative zum Pkw darstellen können. Demgegenüber dominieren auf Relationen zu nahegelegenen Nachbarkommunen wie Meerane oder Werdau weiterhin die Vorteile des Pkw hinsichtlich Flexibilität und Direktheit.

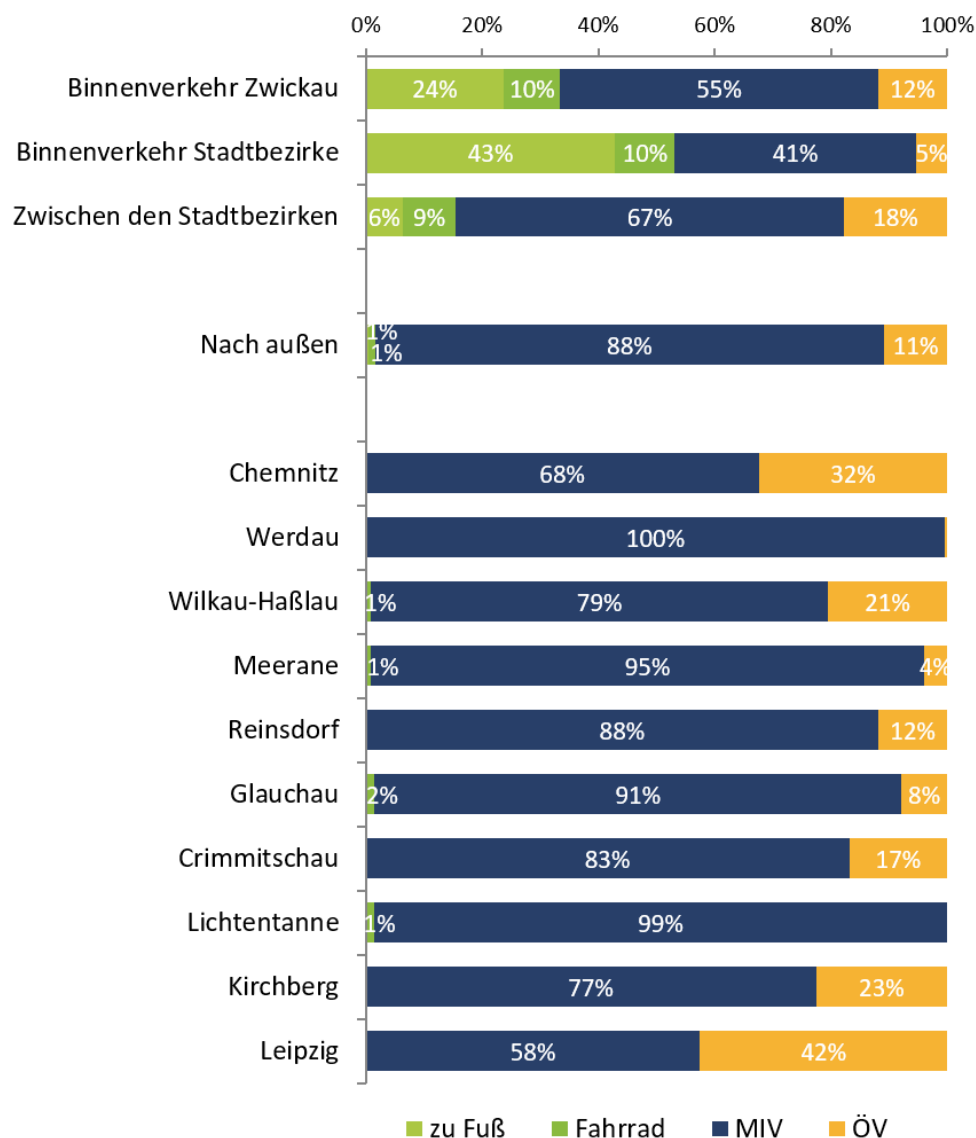


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Pendlerverkehr⁹

⁹ Wege „Nach außen“ Fuß- und Radverkehrsanteil jeweils 1 % aufgrund von Wegen, die in der Nähe der Stadtgrenze beginnen oder enden.

3.1.2 Modal Split

Die Ergebnisse der Modal Split-Erhebung zeigen, dass der MIV mit einem Anteil von 62 % weiterhin die bedeutendste Verkehrsart in Zwickau darstellt. Gegenüber den SrV-Erhebungen¹⁰ 2018 und 2023 ist sein Anteil um vier Prozentpunkte gestiegen. Gleichzeitig verdeutlichen die Ergebnisse, dass insbesondere im Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) weiterhin Entwicklungspotenziale bestehen, um den Bürgerinnen und Bürgern zusätzliche attraktive Mobilitätsangebote zu eröffnen (s. Abbildung 12).

Modal Split

Der Modal Split beschreibt die prozentuale Verteilung aller zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel wie Fußverkehr, Fahrrad, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierten Individualverkehr (MIV).

Er zählt zu den wichtigsten Kennzahlen der Verkehrsplanung, da er das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachvollziehbar abbildet und Entwicklungen über die Zeit sichtbar macht. Veränderungen im Modal Split ermöglichen Rückschlüsse auf die Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen und zeigen auf, ob Verlagerungen von einem zu einem anderen Verkehrsmittel stattfinden.

Der Modal Split wird in der Regel über Haushaltsbefragungen ermittelt. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung aus dem Frühjahr 2025 bilden auch in Zwickau die Grundlage für die Ermittlung des Modal Splits und dienen zugleich als Referenzwert für die Erfolgskontrolle der im VEP 2040 vorgesehenen Maßnahmen.

Um den Modal Split als Kontrollindikator zu nutzen, sollte dieser ca. alle 5 Jahre erhoben werden.

Die Nahmobilität aus Fuß- und Radverkehr erreicht zusammen einen Anteil von 27 %. Während der Radverkehr gegenüber den vorherigen Erhebungen leichte Zuwächse verzeichnet, bleibt insbesondere bei kurzen Alltagswegen weiteres Potenzial für eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes bestehen. Dies wird beispielsweise bei den Ausbildungswegen deutlich, bei denen das Fahrrad mit einem Anteil von 3 % bislang nur eine untergeordnete Rolle spielt. Gerade in diesem Bereich bieten sich durch sichere und attraktive Infrastruktur sowie gezielte Maßnahmen gute Entwicklungsmöglichkeiten.

Auch der öffentliche Verkehr konnte seine Bedeutung im Vergleich zur Erhebung 2023 steigern und erreicht einen Modal Split-Anteil von 11 %. Insbesondere bei den Arbeitswegen, bei denen bereits 12 % der Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt werden, zeigt sich, dass der ÖPNV bereits eine wichtige Funktion übernimmt. Aufgrund der regelmäßig wiederkehrenden Pendelbeziehungen bestehen hier gute Voraussetzungen, seinen Anteil durch attraktive Angebotsverbesserungen und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger weiter auszubauen.

Zur Einordnung der Ergebnisse wurden die Werte der Erhebung 2025 den Vergleichswerten der Studie Mobilität in Deutschland 2023 (MiD) gegenübergestellt. Dabei zeigt sich, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Zwickau sowohl über den Vergleichswerten für Deutschland als auch für Sachsen liegt. Während der

¹⁰ SrV = Mobilität in Städten, eine regelmäßig erscheinende Studie zum Mobilitätsverhalten der Technischen Universität Dresden.

öffentliche Verkehr bereits ein mit den Vergleichswerten ähnliches Niveau erreicht, bieten insbesondere der Fuß- und Radverkehr Potenziale für weitere Zuwächse.

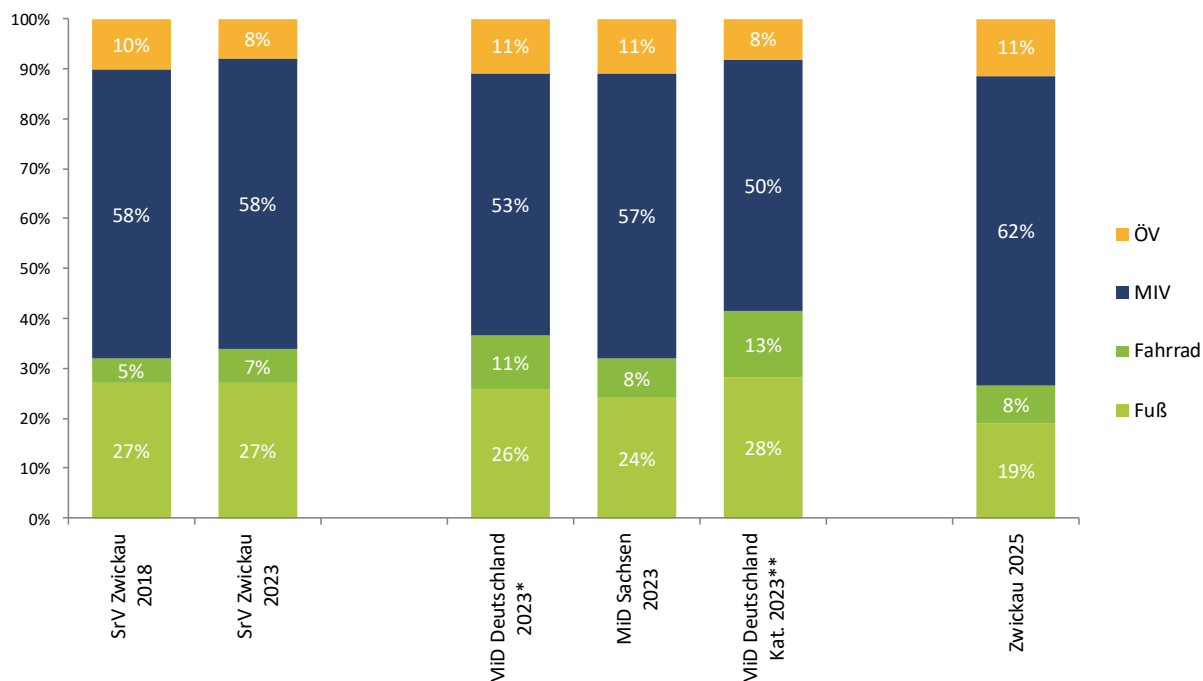


Abbildung 12: Übergeordneter Vergleich im Modal Split¹¹

Die räumliche Betrachtung des Modal Splits verdeutlicht, dass sich das Mobilitätsverhalten innerhalb des Stadtgebiets deutlich unterscheidet und eng mit den siedlungsstrukturellen und teilweise topografischen Rahmenbedingungen zusammenhängt. Trotz dieser räumlichen Unterschiede stellt der MIV in allen Bezirken die dominierende Verkehrsart dar (s. Abbildung 13).

Der Bezirk Mitte weist mit einem MIV-Anteil von 55 % den niedrigsten Pkw-Anteil und gleichzeitig die höchsten Anteile des Fuß- (26 %) und Radverkehrs (9 %) auf. Mit einem Nahmobilitätsanteil von insgesamt 35 % liegt der Bezirk deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Dies spricht für eine hohe Erreichbarkeit zentraler Ziele sowie für kurze Wege, die häufig ohne Pkw zurückgelegt werden können. Die Nutzung der Nahmobilität wird dabei durch die hohe Dichte an Einzelhandel, Dienstleistungen, Arbeitsplätzen und öffentlichen Einrichtungen begünstigt.

Demgegenüber sind die Bezirke Nord und Süd stärker durch den MIV geprägt. Mit Anteilen von 66 % beziehungsweise 69 % wird der Pkw hier überdurchschnittlich häufig genutzt. Gleichzeitig fallen die Anteile der Nahmobilität geringer aus, insbesondere im Bezirk Süd, in dem lediglich 19 % aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Ergebnisse weisen auf andere räumliche Rahmenbedingungen hin, bei denen größere Entfernungen zwischen Wohnstandorten, wichtigen Zielorten sowie geringere Nutzungsdichten bzw. der ÖPNV-Zugang die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Der öffentliche Verkehr übernimmt insbesondere in den Bezirken Ost und West eine stärkere Funktion. Mit Anteilen von 15 % beziehungsweise 14 % liegen diese deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt und über den Werten der übrigen Stadtbezirke. Dies deutet auf eine gute Erschließungswirkung des Straßenbahnnetzes hin, das

¹¹ * „Mobilität in Deutschland“: bundesweite Studie im Auftrag des BMVI, zuletzt erschienen 2025; Benchmark für kommunale Haushalts- und Mobilitätsbefragungen und ** MiD-Städteregionenkat. Einteilung der Städte in Siedlungs- und Raumordnungstypen (Zwickau: „Ländliche Region – Zentrale Stadt“)

in diesen Bereichen einen relevanten Beitrag zur Alltagsmobilität leistet. Im Bezirk Mitte fällt der ÖV-Anteil mit 10 % hingegen geringer aus, bedingt durch die hohe Bedeutung der Nahmobilität.

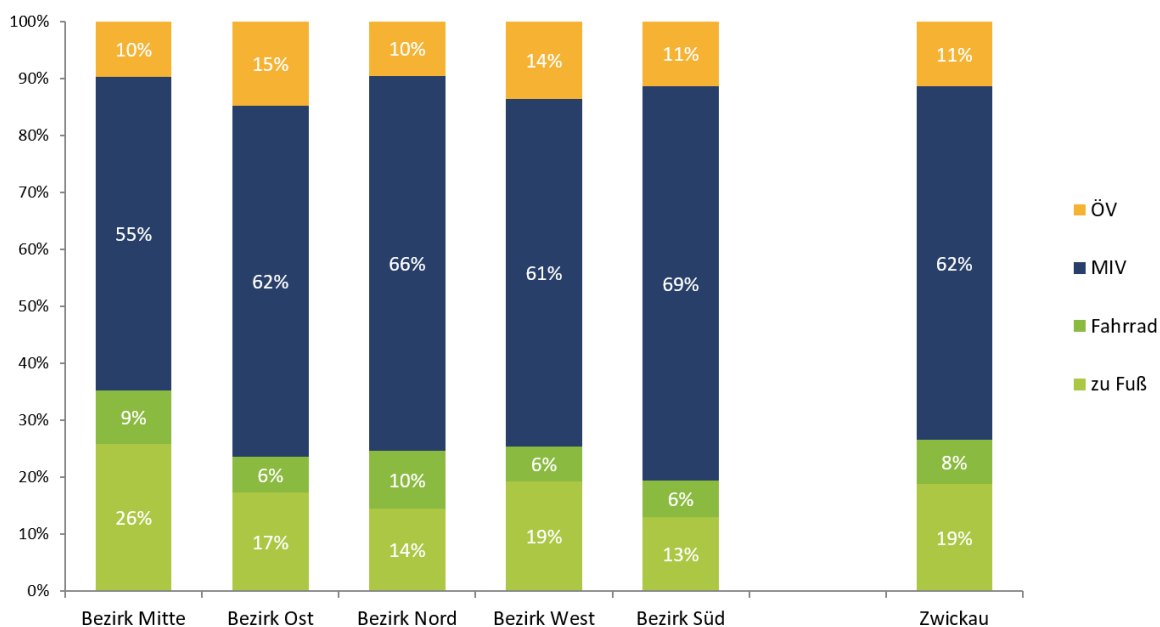


Abbildung 13: Modal Split nach Stadtbezirken

Die Quell-Ziel-Beziehungen verdeutlichen, dass die einzelnen Verkehrsarten innerhalb Zwickaus unterschiedliche räumliche Funktionen übernehmen. Während der MIV nahezu alle Stadtbezirke eng miteinander verknüpft und auch die Verbindungen zum Umland prägt, konzentrieren sich der Fuß- und Radverkehr auf deutlich kürzere Distanzen. Der öffentliche Verkehr nimmt eine Zwischenstellung ein. Die Verkehrsströme konzentrieren sich vor allem auf Verbindungen zum Stadtbezirk Mitte, der als zentraler Ziel- und Umsteigebereich innerhalb des Stadtgebiets fungiert. Direkte Verbindungen zwischen den äußeren Stadtbezirken sind dagegen deutlich schwächer ausgeprägt (s. Abbildung 14).

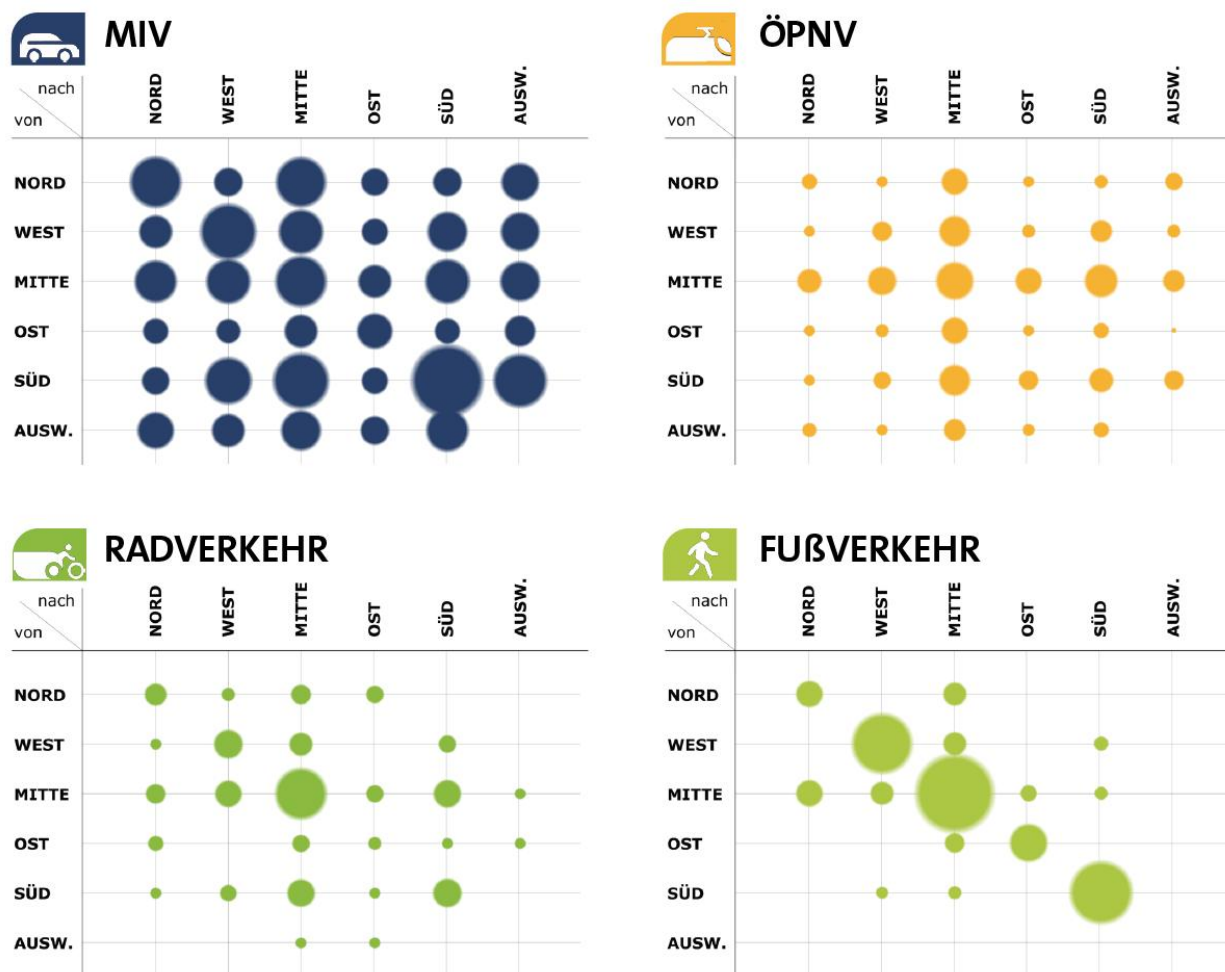


Abbildung 14: Häufigkeit der genutzten Verkehrsmittel zwischen den Stadtbezirken

Wegelänge

Im Nahbereich (Wege unter 2,5 km) dominieren die aktiven Fortbewegungsarten. Ein Großteil der kurzen Strecken wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bemerkenswert ist jedoch, dass bereits in dieser Distanzklasse ein nennenswerter Anteil der Wege mit dem MIV absolviert wird (s. Abbildung 15). Dies deutet bereits auf mögliche Verlagerungspotenziale hin: Kurze Autofahrten könnten prinzipiell durch Fuß- und Radverkehr ersetzt werden, was zu einer deutlichen Reduktion von Emissionen und Verkehrsaufkommen führen würde.

Mit zunehmender Distanz verschiebt sich dieses Bild: Ab etwa 2,5 km nehmen die Fußwegeanteile stark ab, gefolgt von einem Rückgang des Radverkehrs ab 5 km. Parallel dazu steigen die Anteile des ÖV kontinuierlich an. Trotz dieser Verschiebung dominiert bei mittleren und längeren Distanzen (ab etwa 2,5 km) eindeutig der MIV. Selbst bei weiten Strecken, in denen der ÖV seine Stärken ausspielt, bleibt der Pkw das meistgenutzte Verkehrsmittel. Dies unterstreicht die tief verankerte Autonutzung für die überwiegende Mehrheit der Alltagsmobilität, die über den Nahbereich hinausgeht.

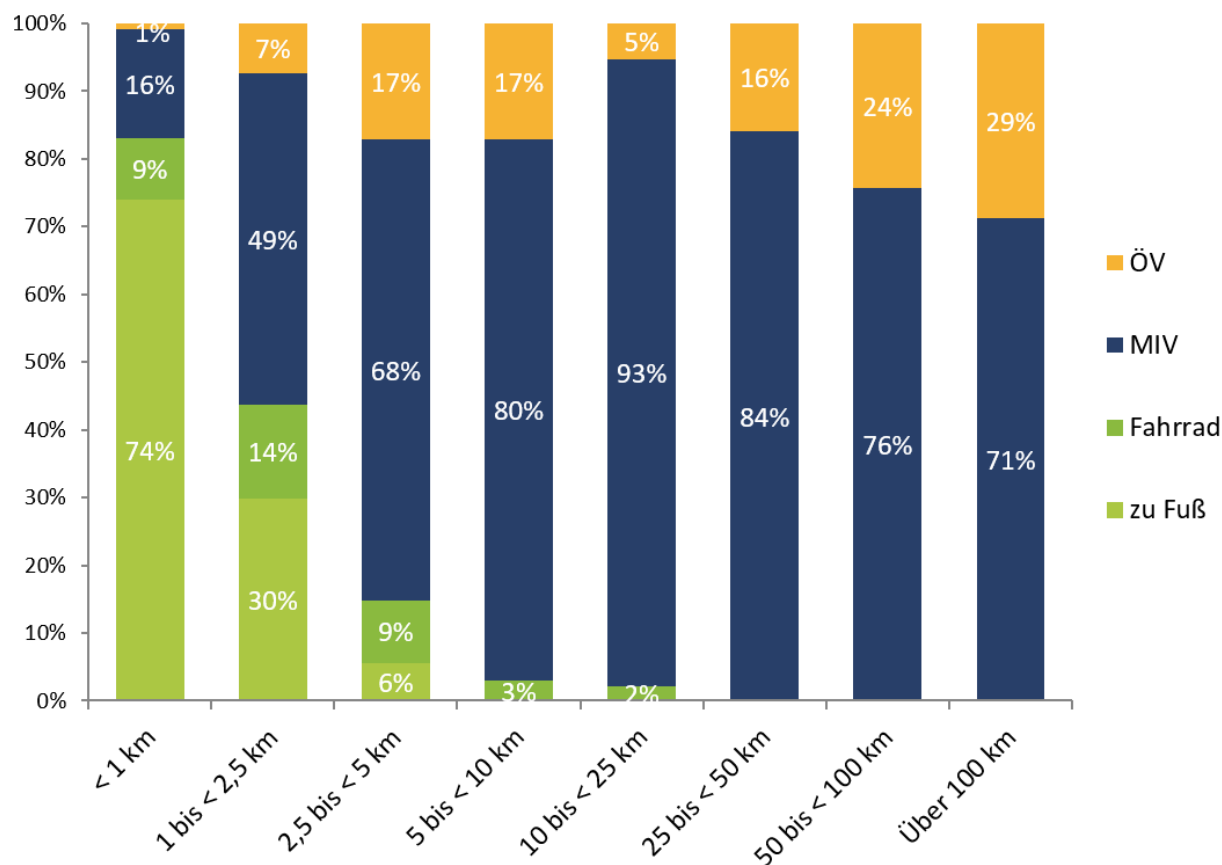


Abbildung 15: Modal Split nach Wegelänge

Wegelänge und Verkehrsmittelwahl je Alterskohorte

Die Analyse nach Altersgruppen verdeutlicht, dass sowohl die Wegelängen als auch die Verkehrsmittelwahl eng mit den jeweiligen Lebensphasen und Mobilitätsanforderungen zusammenhängen. Während Kinder bis 14 Jahre sowie Personen ab 65 Jahren im Durchschnitt die kürzesten Wege zurücklegen, weisen junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren die größten mittleren Wegedistanzen auf (s. Abbildung 16). Ursache hierfür sind vor allem Ausbildungs- und Studienwege, die häufig über das Stadtgebiet hinausführen und regelmäßig größere Entfernungen erfordern.

Die Verkehrsmittelwahl verändert sich im Lebensverlauf deutlich. Kinder und Jugendliche nutzen den öffentlichen Verkehr überdurchschnittlich häufig, da sie oftmals für längere Wege auf Bus und Bahn angewiesen sind. Mit zunehmendem Alter und steigender Pkw-Verfügbarkeit verschiebt sich die Verkehrsmittelwahl jedoch zugunsten des MIV. Insbesondere im erwerbsfähigen Alter bildet der Pkw das dominierende Verkehrsmittel und prägt die Alltagsmobilität. Gleichzeitig zeigt sich, dass Kinder und ältere Menschen auf kurzen Wegen überdurchschnittlich häufig zu Fuß unterwegs sind. Dies verdeutlicht die hohe Bedeutung wohnortnaher Ziele für diese Altersgruppen und unterstreicht die Relevanz einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für den Fußverkehr.

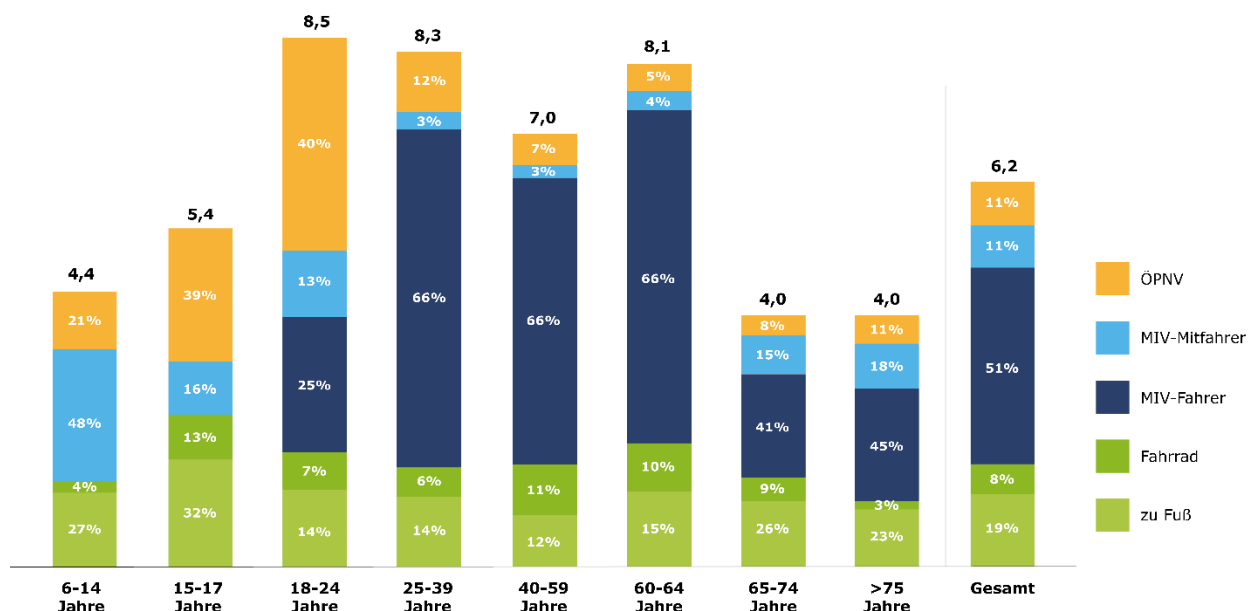


Abbildung 16: Modal Split nach Alterskohorte

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken zeigt, dass die Mobilitätsentscheidung maßgeblich von den Anforderungen des jeweiligen Weges geprägt wird. Unterschiede in Wegelänge, Erreichbarkeit und zeitlicher Flexibilität spiegeln sich unmittelbar in der Wahl des Verkehrsmittels wider.

Arbeits- und dienstliche Wege werden mit einem Anteil von rund 69 % überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt (s. Abbildung 17). Dies unterstreicht dessen zentrale Bedeutung für den Berufsverkehr und regelmäßige Pendelbeziehungen. Für Wege zur Schule, Ausbildung oder zum Studium ist die Verkehrsmittelwahl deutlich ausgewogener. Neben dem Fußverkehr (26 %) übernimmt insbesondere der öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 33 % eine tragende Rolle bei der Erreichbarkeit der Bildungsstandorte. Der geringe Radverkehrsanteil weist zugleich auf bislang wenig genutzte Potenziale im Ausbildungsverkehr hin (3 %). Dies spiegeln auch die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung wider. Nur 10 % der Kinder nutzen das Fahrrad auf dem Weg zur Schule (n=70). Mit zunehmendem Alter wird das Rad dann häufiger genutzt (s. Anhang A). Im Freizeitverkehr gewinnt das Fahrrad an Bedeutung und erreicht einen Anteil von 13 %.

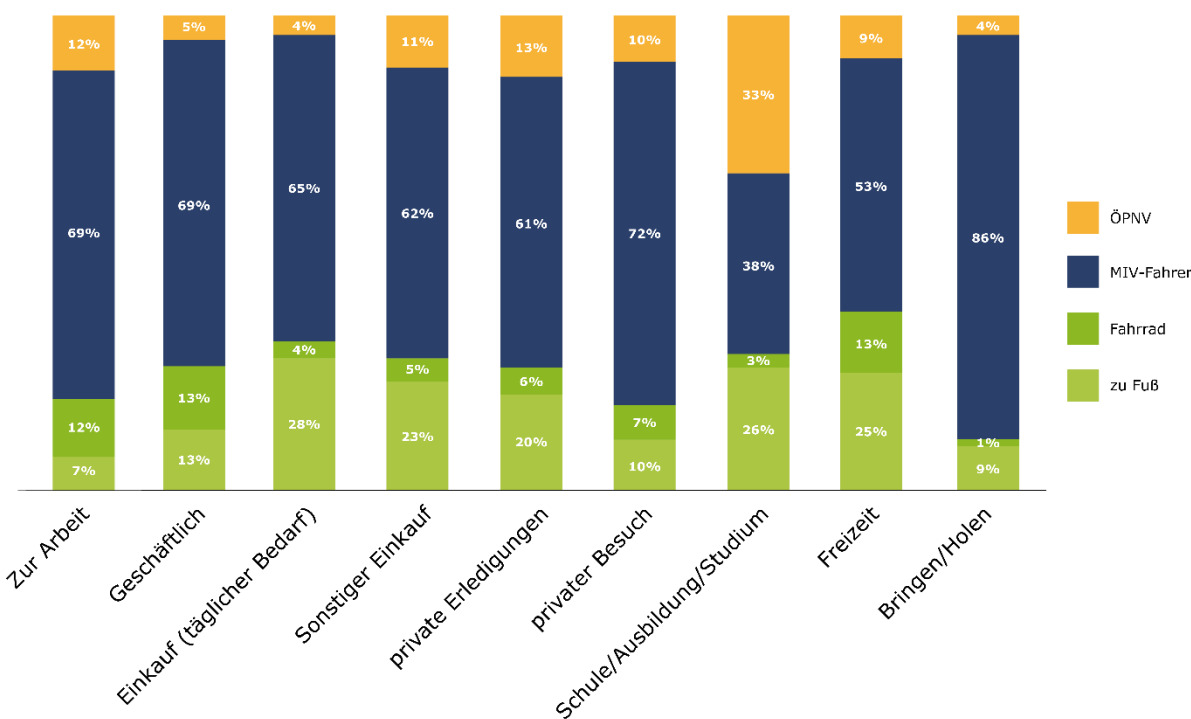


Abbildung 17: Modal Split nach Wegezweck

Verkehrsmittelbesitz und Verfügbarkeit

Die Haushaltsbefragung zeigt einen hohen Motorisierungsgrad der Zwickauer Bevölkerung. Mit durchschnittlich 1,27 Pkw pro Haushalt und lediglich 11 % autofreien Haushalten sind die Voraussetzungen für eine regelmäßige Pkw-Nutzung in weiten Teilen der Bevölkerung gegeben (s. Tabelle 3). Gleichzeitig zeigt der geringe Anteil von Elektrofahrzeugen (7 % der Haushalte), dass die Elektrifizierung des privaten Fahrzeugbestands bislang nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Tabelle 3: Verkehrsmittelbesitz und Verfügbarkeit der Haushalte

Kein Pkw	mind. 1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt
11 %	56 %	29 %	4 %	1,27
Kein Fahrrad	mind. 1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 oder mehr Fahrräder	Fahrrad je Haushalt
18 %	82 %	30 %	24 %	1,76
Kein E-Bike/ Pedelec	mind. 1 E-Bike/ Pedelec	2 E-Bike/ Pedelec	3 E-Bike/ Pedelec	E-Bike/ Pedelec je Haushalt
66 %	19 %	15 %	0 %	0,49

Demgegenüber verfügen 82 % der Haushalte über mindestens ein Fahrrad und bereits 34 % über ein E-Bike oder Pedelec. Die Ausstattung der Haushalte stellt somit eine günstige Voraussetzung zur stärkeren Fahrradnutzung dar. Der vergleichsweise geringe Radverkehrsanteil von 8 % deutet vielmehr darauf hin, dass es qualitative und infrastrukturelle Hemmnisse gibt, die eine tägliche Fahrradnutzung unterbinden. Insbesondere die bereits hohe Verbreitung von E-Bikes bietet gute Voraussetzungen, den Radverkehr künftig auch auf mittleren und längeren Alltagswegen stärker zu etablieren.

3.2 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit war eines der bedeutendsten Themen in den Beteiligungsformaten (s. Kap. 1.2) und betrifft alle Verkehrsteilnehmenden und -träger. Dabei stellen die Eindrücke oftmals subjektive Wahrnehmungen dar, wie die nachfolgende Abbildung 18 zeigt.

(4) Die Sicherheit im Verkehr bewerten die Teilnehmenden folgendermaßen...

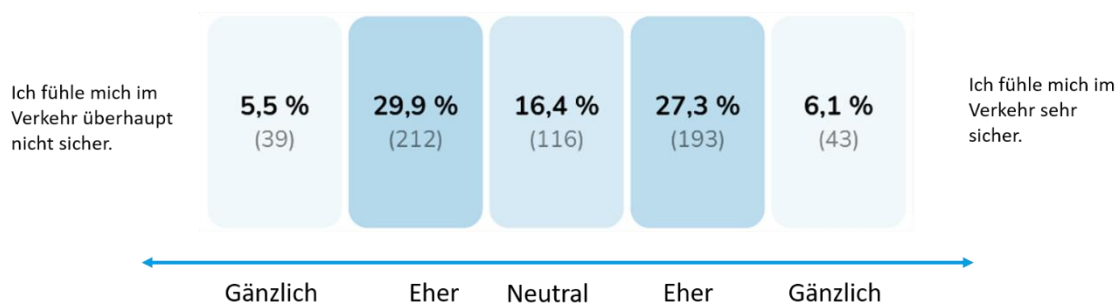


Abbildung 18: Angaben aus der Online-Beteiligung zum Prozessauftritt April 2025¹²

Die gefühlte Unsicherheit im Straßenverkehr ist oftmals negativer geprägt, als es die tatsächlichen (objektiven) Zahlen zeigen. So ist es auch in Zwickau. Trotz alledem stellt die Verkehrssicherheit eine tragende Säule im VEP dar (s. Kap. 4.2.2). Das nachfolgende Diagramm (s. Abbildung 19) zeigt, dass die Gesamtzahl an Verkehrsunfällen in Zwickau seit 2009 zwar rückläufig ist, es aber dennoch weiterhin zu Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten kommt.

¹² 14,8 % der Teilnehmenden machten keine Angabe

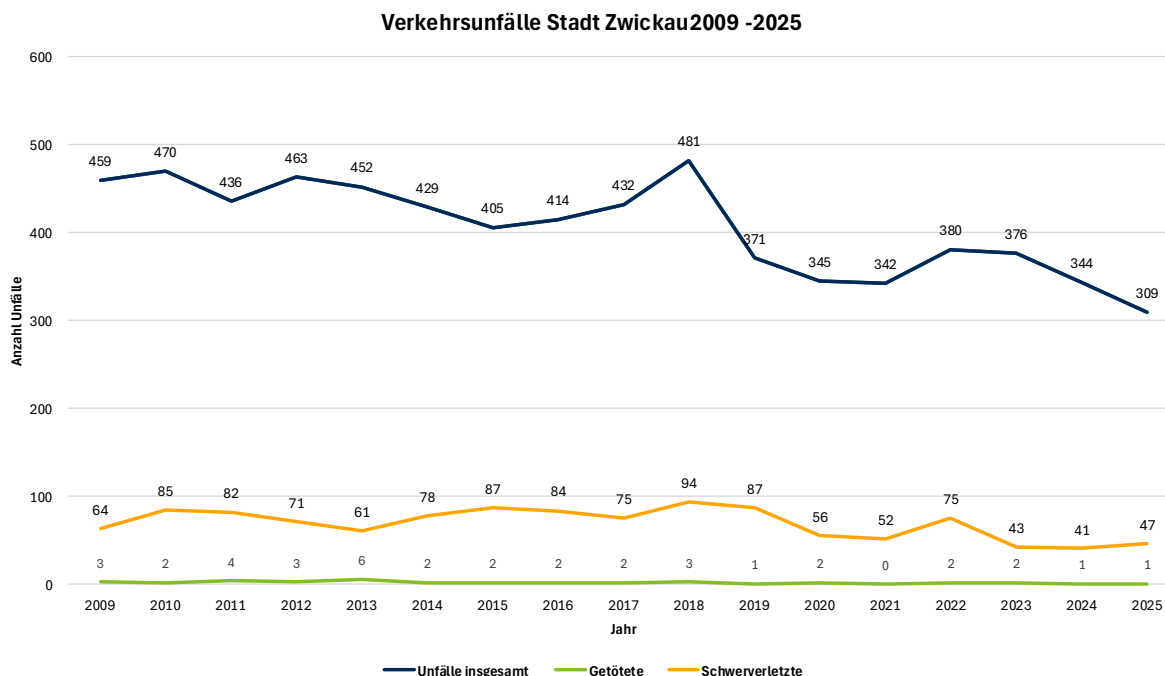


Abbildung 19: Gesamtanzahl an Verkehrsunfällen in Zwickau 2009-2025

Der Handlungsbedarf wird zusätzlich durch das bundesweite Leitbild „Vision Zero“ zur Reduzierung der Verkehrstoten auf null verstärkt (s. Infokasten unten).

Die regionalen und städtischen Unfalldaten werden aktuell in einer digitalen Plattform „Z-Move“ gebündelt und sollen künftig mehr Transparenz sowie vor allem eine bessere Datengrundlage für Entscheidungen und Abstimmungen auf regionaler Ebene liefern (Stand 2026).

Vision Zero

Die Vision Zero ist das Leitbild der deutschen Verkehrssicherheitsarbeit. Ihr Ziel ist es, die Zahl der Verkehrstoten perspektivisch auf null zu senken und schwere Verletzungen im Straßenverkehr weitestmöglich zu vermeiden. Die Umsetzung der Vision Zero ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und erfordert das Zusammenwirken von Bund, Ländern, Kommunen sowie weiteren Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit.

3.3 Kfz-Verkehr

Das heutige Verkehrsnetz der Stadt entstand überwiegend vor der Wiedervereinigung und den ab 1995 folgenden Eingemeindungen (s. Kap. 2.2.2), als Zwickau zwischen 120.000 und 130.000 Einwohner zählte (bis in die 1980er Jahre). Die Straßeninfrastruktur ist daher ursprünglich auf deutlich höhere Bevölkerungszahlen ausgelegt als heute. Dennoch hat sich die Verkehrsnachfrage anders entwickelt als die Bevölkerungszahl. Während die Bevölkerungszahl zurückgegangen ist, nahm das Kfz-Aufkommen zu. Dies zeigt sich ebenso anhand der gestiegenen Pkw-Dichte (s. Kap. 3.8.4). Diese

gegenläufige Entwicklung verdeutlicht, dass die Verkehrsbelastung nicht allein von der Bevölkerungsentwicklung abhängt. Steigende Motorisierung, veränderte Mobilitätsgewohnheiten sowie die Zunahme des Wirtschafts- und Lieferverkehrs haben zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung geführt. Dadurch werden einzelne Streckenabschnitte und Knotenpunkte heute deutlich intensiver genutzt.

3.3.1 Netzfunktion und Erreichbarkeit

Das Hauptverkehrsnetz gewährleistet sowohl die regionale Anbindung Zwickaus als auch die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile. Über die Autobahnen A 4 und A 72 sowie die Bundes- und Staatsstraßen ist die Stadt leistungsfähig in das überregionale Verkehrsnetz eingebunden. Insbesondere für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr sowie den bedeutenden Industriestandort Mosel stellt diese Anbindung einen wesentlichen Standortvorteil dar.

Auch innerhalb des Stadtgebiets ist eine gute Erreichbarkeit gegeben. Aufgrund der vergleichsweise kompakten Siedlungsstruktur können zentrale Einrichtungen, Gewerbestandorte sowie Wohngebiete in der Regel auf kurzen Wegen erreicht werden. Das leistungsfähige Hauptverkehrsnetz gewährleistet dabei eine Bündelung der Kfz-Verkehre auf den dafür vorgesehenen Straßen und trägt zur Erschließung aller Stadtteile bei.

Gleichzeitig weist das Netz funktionale Besonderheiten auf. Während die radialen Hauptachsen eine leistungsfähige Verbindung zwischen Innenstadt und Umland ermöglichen, bestehen außerhalb der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen nur wenige leistungsfähige Querverbindungen zwischen den einzelnen Achsen. Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtbereichen werden daher häufig über die Crimmitschauer Straße, Kolpingstraße sowie Humboldtstraße und den Dr.-Friedrichs-Ring (B 173) abgewickelt. Dieser übernimmt damit nicht nur eine Erschließungsfunktion für die Innenstadt, sondern bildet zugleich das zentrale Verteilelement des Kfz-Hauptnetzes.

Eine besondere infrastrukturelle Restriktion besteht derzeit im südlichen Stadtgebiet im Bereich der Cainsdorfer Brücke. Mit dem geplanten Ersatzneubau soll die Straßenverbindung über die Mulde neu geordnet und zugleich die bestehende niveaugleiche Kreuzung mit der Bahnstrecke aufgehoben werden.

3.3.2 Verkehrsbelastungen

Die Ergebnisse des Verkehrsmodells für das Jahr 2025 zeigen eine deutliche Konzentration der Kfz-Verkehrsströme auf den Hauptverkehrsachsen. Diese übernehmen sowohl die Anbindung der Stadt an das übergeordnete Straßennetz als auch die Bündelung der regionalen Pendler- und Wirtschaftsverkehre. Die Verkehrsbelastungen verdeutlichen damit die zentrale Funktion dieser Achsen für die Erreichbarkeit Zwickaus.

Die Nordachse wird maßgeblich durch die B 93 geprägt. Sie stellt die wichtigste nördliche Stadteinfahrt dar und verknüpft Zwickau mit Crimmitschau, Glauchau, Altenburg sowie der A 4. Aufgrund ihrer überregionalen Verbindungsfunktion bündelt sie einen erheblichen Anteil des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs. Hinzu kommt das VW-Werk in Mosel als bedeutender Arbeitsplatzschwerpunkt, der zusätzliche Liefer- und Wirtschaftsverkehre erzeugt und die verkehrliche Belastung dieses Korridors erhöht. In südlicher Richtung bindet die B 93 das Erzgebirge mit den Städten Schneeberg, Aue und Schwarzenberg sowie im weiteren Verlauf Tschechien an. Damit zählt die B 93 zu den am stärksten belasteten Korridoren des Stadtgebiets.

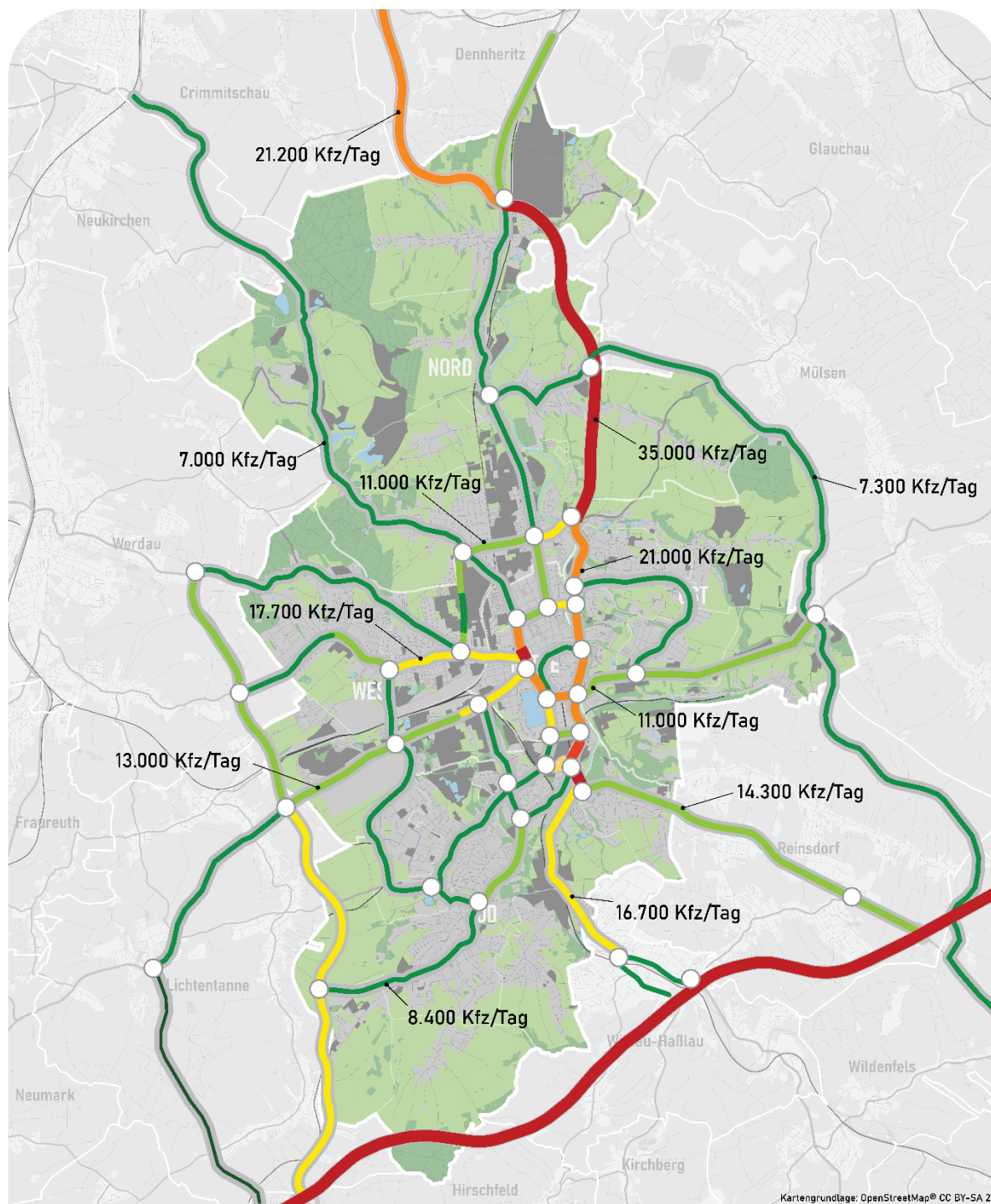
Auch die Ost-Südwest-Achse weist eine hohe verkehrliche Bedeutung auf. Die S 293 bildet hier die zentrale Verbindungsstraße und wird durch die Reichenbacher Straße sowie die Marienthaler Straße ergänzt. Über diesen Korridor erfolgt die Anbindung in Richtung Reichenbach, Werdau und zur A 72.

Die Ostachse wird insbesondere durch die Wildenfelser Straße sowie die Äußere Dresdner Straße geprägt. Während die Wildenfelser Straße den Verkehr aus Richtung der A 72 bündelt, stellt die Äußere Dresdner Straße die wichtigste Verbindung nach Mülsen und Lichtenstein/Sachsen dar. Beide Straßen übernehmen eine wesentliche Erschließungsfunktion für den östlichen Stadtbereich und bündeln gleichzeitig den Verkehr aus dem regionalen Umfeld.

Neben den radialen Hauptachsen übernehmen die Crimmitschauer Straße, Kolpingstraße sowie Humboldtstraße und der Dr.-Friedrichs-Ring (B 173) eine zentrale Verteilungsfunktion innerhalb des Stadtgebiets. Er verknüpft die einzelnen Einfallstraßen miteinander. Besonders hohe Verkehrsbelastungen weist dabei die Humboldtstraße auf. Sie fungiert als wichtiger Netzabschnitt zwischen den Hauptachsen und bündelt sowohl Ziel- und Quellverkehre der Innenstadt als auch Durchgangsverkehre innerhalb des Hauptnetzes.

Insgesamt verdeutlicht das Verkehrsmodell eine klar hierarchisierte Netzstruktur, bei der sich die Verkehrsströme auf wenige leistungsfähige Hauptachsen konzentrieren. Diese Bündelung ist grundsätzlich verkehrlich sinnvoll, führt jedoch dazu, dass die betroffenen Korridore eine hohe Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes besitzen. Störungen oder Kapazitätseinschränkungen auf diesen Achsen wirken sich daher überproportional auf den Verkehrsablauf im gesamten Stadtgebiet aus und stellen einen wesentlichen Ansatzpunkt für die weitere Betrachtung im Verkehrsentwicklungsplan dar.

In der nachfolgenden Abbildung sind die Verkehrsbelastungen an einem Werktag (Mo-Fr) im städtischen Straßennetz dargestellt (s. Abbildung 20). Die Darstellung erfolgt für beide Fahrtrichtungen auf dem betroffenen Straßenabschnitt, z. B. sind auf der Jahnstraße auf Höhe der gleichnamigen Bushaltestelle ca. 11.000 Fahrzeuge insgesamt unterwegs. Die Zahlen beinhalten den Kfz-Verkehr, der ÖPNV ist hier nicht mit inbegriffen (s. Kap. 3.7). Die Einfärbung gibt an, wie hoch die Belastungen im Vergleich zu den übrigen Straßen in Zwickau sind. Die B 93 ist bspw. aufgrund der Roteinfärbung zwar stark vom Verkehr belastet, aber aufgrund der Klassifikation und des Ausbaustands als überregionale Straße genau für diese Verkehrsmengen ausgelegt.



Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 2025

0 1 2 km

- ≤ 5.000 Kfz/Tag
- ≤ 10.000 Kfz/Tag
- ≤ 15.000 Kfz/Tag
- ≤ 20.000 Kfz/Tag
- ≤ 25.000 Kfz/Tag
- ≤ 30.000 Kfz/Tag
- > 30.000 Kfz/Tag

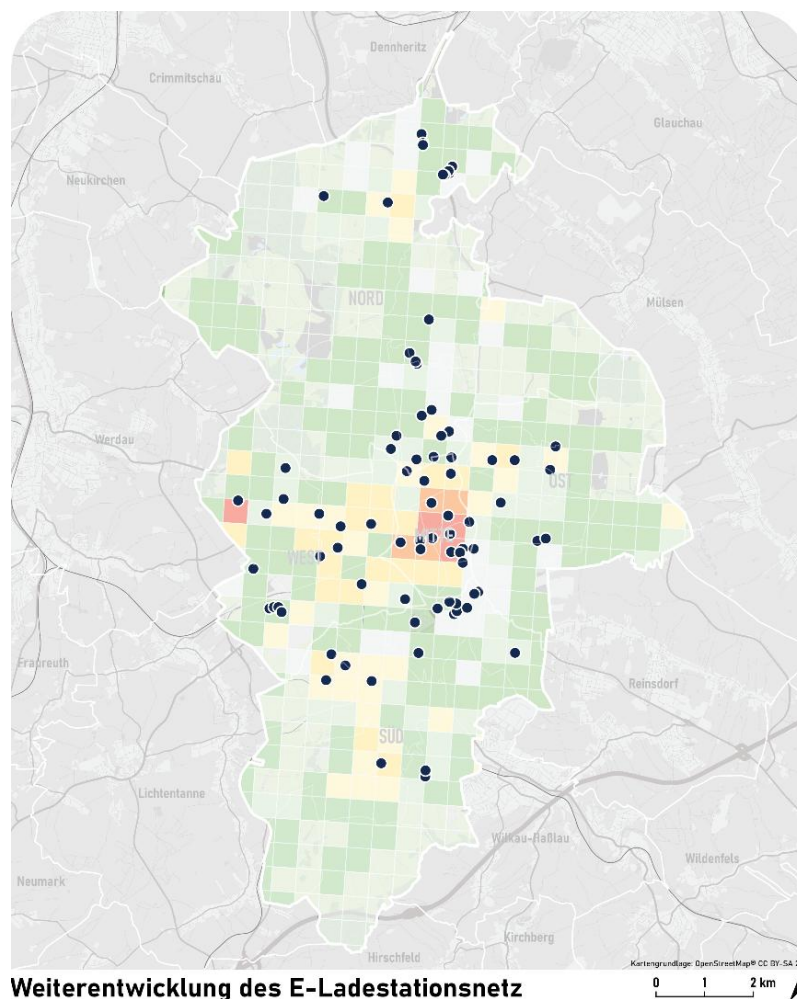
Abbildung 20: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) 2025

3.3.3 E-Mobilität

Die Elektromobilität spielt in Zwickau eine zentrale Rolle, da die Stadt durch ihre lange Automobiltradition und die Präsenz bedeutender Automobilhersteller bzw. -zulieferer eng mit der Zukunft innovativer Mobilität verbunden ist. Besonders prägend war dabei die umfassende Transformation des Volkswagen-Werks Zwickau von einem konventionellen Automobilstandort zu einem auf die Produktion von Elektrofahrzeugen spezialisierten Werk und damit zu einem der bedeutenden europäischen Produktionsstandorte für Elektromobilität. Der Umstieg auf elektrische Antriebe leistet dabei nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und zur Verringerung verkehrsbedingter Lärmbelastungen, sondern stärkt zugleich die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts und eröffnet neue Chancen für Innovation, Wertschöpfung und Beschäftigung.

Die Stadtverwaltung übernimmt bei der Gestaltung dieses Transformationsprozesses eine wichtige Steuerungs- und Unterstützungsfunktion. Sie schafft geeignete Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Elektromobilität, fördert den Ausbau der Ladeinfrastruktur und begleitet den Wandel durch Information und Beteiligung der Bürgerschaft. Grundlage hierfür bildet das E-Mobilitätskonzept der Stadt Zwickau aus dem Jahr 2020. Es bündelt Maßnahmen zum bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur, zur Integration von Elektrofahrzeugen in den städtischen Fuhrpark sowie zur Sensibilisierung der Bevölkerung für die Potenziale der Elektromobilität. Damit dient das Konzept als strategischer Leitfaden, um die Antriebswende in Zwickau systematisch und zukunftsorientiert voranzubringen.

Einen wesentlichen Umsetzungsschritt stellte das Forschungs- und Investitionsvorhaben „E-Com – E-Commuter, E-Community, E-Communicate“ dar, das von 2019 bis 2023 gemeinsam mit Partnern aus Kommunen, Wissenschaft und Wirtschaft umgesetzt wurde. Im Rahmen des Projekts wurden in Zwickau 52 Normalladesäulen und zwei Schnellladesäulen mit insgesamt 108 Ladepunkten an 37 Standorten errichtet. Damit wurde die öffentliche Ladeinfrastruktur insbesondere auch in bislang weniger gut versorgten Stadtteilen deutlich ausgebaut. Zugleich wurden Verfahren zur



Weiterentwicklung des E-Ladestationsnetz

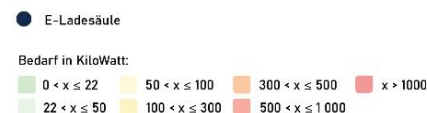


Abbildung 21: E-Ladestationsnetz in Zwickau

bedarfsgerechten Standortwahl, Genehmigung und netzverträglichen Integration von Ladeinfrastruktur praktisch erprobt.

Aktuell verfügt die Stadt Zwickau über ein ausreichend dichtes Netz an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (Stand 2026) (s. Abbildung 21). Durch die mit dem E-Mobilitätskonzept und E-Com geschaffenen konzeptionellen, organisatorischen und infrastrukturellen Grundlagen ist die Stadt für den weiteren bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur gut aufgestellt (s. Abbildung 22).



Abbildung 22: Ladesäule ubineum

3.3.4 Ruhender Verkehr

Zur Analyse der Parkraumsituation wurde am Donnerstag, den 10.04.2025, außerhalb der Ferienzeit, eine videogestützte Parkraumerhebung durchgeführt. Ziel der Erhebung war die Erfassung der aktuellen Auslastung und der Bewirtschaftungsformen der öffentlich zugänglichen Stellplätze im Untersuchungsgebiet unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben (DSGVO etc.).

Die Datenerhebung erfolgte zu vier repräsentativen Zeitpunkten, um die Parkraumnachfrage im Tagesverlauf abzubilden. Die Erhebungen fanden um 06:00 Uhr, 11:00 Uhr, 16:00 Uhr und 22:00 Uhr statt und decken damit sowohl die morgendliche Ausgangssituation als auch die Nutzungsintensität während der Hauptgeschäftszeit, am Nachmittag sowie in den Abendstunden ab.

Für eine differenzierte Auswertung wurde der Untersuchungsraum in sechs Teilbereiche gegliedert. Die durchschnittliche Tagesauslastung ist für die Teilbereiche Innenstadt und Mitte-Nord exemplarisch in Abbildung 23 und Abbildung 24 dargestellt. Die Gesamtauswertung ist dem Anhang D zu entnehmen.

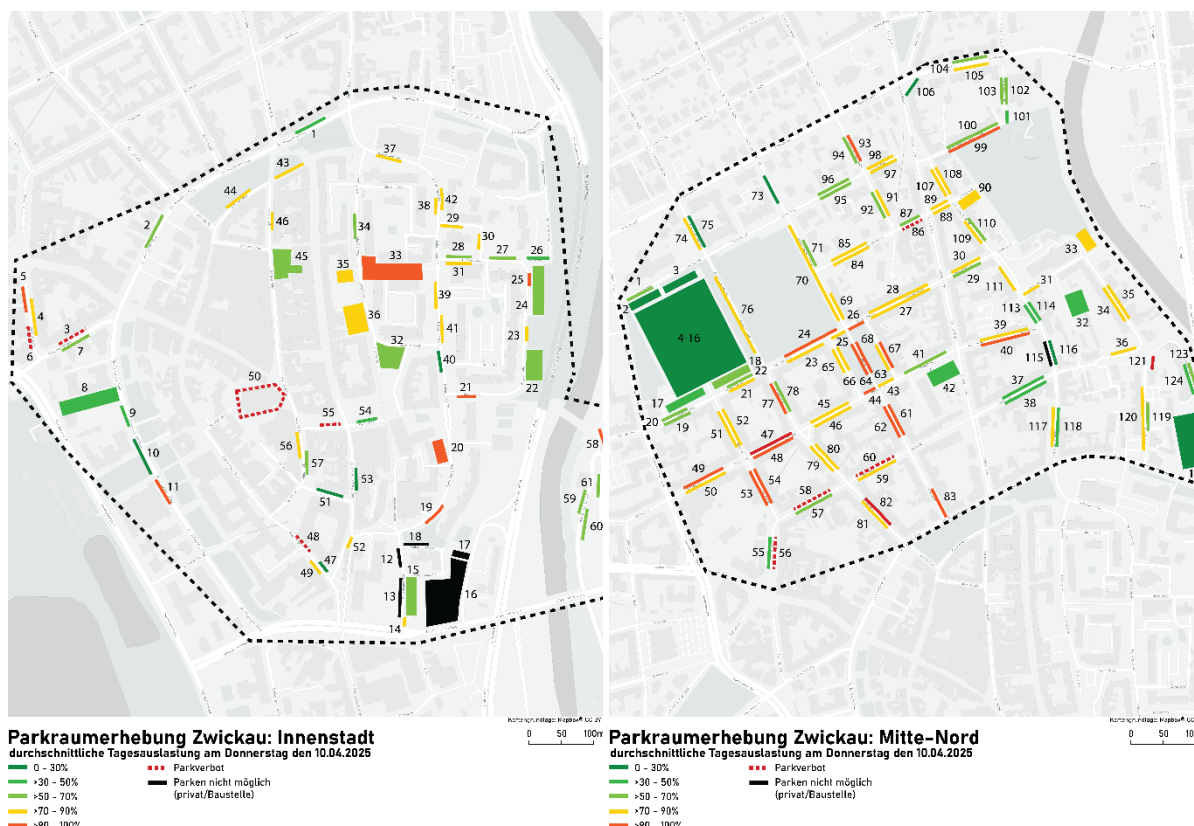


Abbildung 23: durchschnittliche Tagesauslastung der öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt

Abbildung 24: durchschnittliche Tagesauslastung der öffentlichen Stellplätze im Bereich Mitte-Nord

Die Parkraumerhebung zeigt, dass im Untersuchungsgebiet insgesamt ausreichende Parkraumkapazitäten vorhanden sind. Selbst zu den nachfragestärksten Tageszeiten werden die verfügbaren Stellplätze nicht vollständig ausgeschöpft. Ein flächendeckender Mangel an öffentlichen Stellplätzen lässt sich daher aus den Ergebnissen nicht ableiten. Die im Tagesverlauf erkennbaren Unterschiede in der Belegung spiegeln die unterschiedlichen Nutzungsansprüche der Innenstadt wider. Während die Nachfrage insbesondere zur Geschäftszeit ansteigt, stehen in den Morgen- und Abendstunden deutliche Kapazitätsreserven zur Verfügung. Insgesamt bewegt sich die mittlere Auslastung deutlich unterhalb einer kritischen Vollausslastung von >91 % (s. Abbildung 25).

Die Betrachtung der Gesamtbelegung verdeutlicht jedoch lediglich die Situation auf Ebene des gesamten Untersuchungsraums. Lokale Überlastungen einzelner Straßenzüge oder Quartiere können trotz ausreichender Gesamtkapazitäten auftreten.

Kapazität

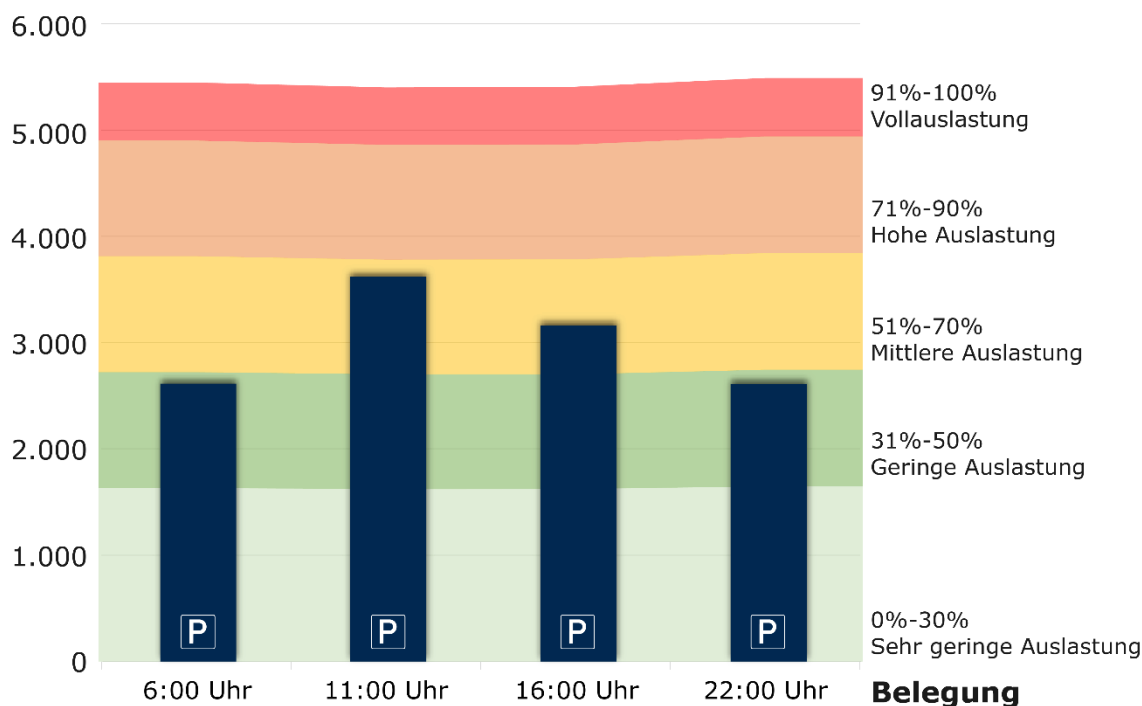


Abbildung 25: Durchschnittliche Auslastung öffentlicher Stellplätze zu den Erhebungszeiten

Ergänzend zur Erhebung der öffentlich zugänglichen Stellplätze bestehen in der Zwickauer Innenstadt weitere privat bewirtschaftete Parkieranlagen, die einen wesentlichen Bestandteil des innerstädtischen Parkraumangebots darstellen. Dazu zählen unter anderem die Tiefgarage Kornmarkt mit 510 Stellplätzen, das Parkhaus Zwickau Arcaden mit 437 Stellplätzen und das Parkhaus Centrum mit 394 Stellplätzen sowie weitere kleinere Anlagen. Die Stadt Zwickau weist diese Angebote in ihrer offiziellen Parkplatzübersicht gesondert als privat bewirtschaftete Stellplätze aus.

Für diese Anlagen lagen im Rahmen der Parkraumerhebung jedoch keine vollständigen und vergleichbaren Belegungs- bzw. Auslastungsdaten vor, sodass sie nicht in die zuvor dargestellte Gesamtauswertung einbezogen werden konnten. Die Ergebnisse zur Parkraumauslastung beziehen sich daher ausschließlich auf die im Untersuchungsgebiet erhobenen öffentlich zugänglichen Stellplätze und bilden das gesamte innerstädtische Parkraumangebot nur teilweise ab.

Für die zukünftige Steuerung des Parkraumangebots ist deshalb eine enge Abstimmung zwischen der Stadt und den privaten Parkraumbetreibern von besonderer Bedeutung. Insbesondere ein regelmäßiger Austausch zu Kapazitäten, Auslastung, Tarifgestaltung, Wegweisung und perspektivisch auch zur Bereitstellung von Belegungsdaten kann dazu beitragen, vorhandene Stellplatzkapazitäten besser zu nutzen und öffentliche sowie private Angebote stärker als gemeinsames innerstädtisches Parkraumsystem zu betrachten.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

3.4.1 Angebotsstruktur

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Zwickau bildet eine wesentliche Säule der städtischen Mobilität und gewährleistet die Erreichbarkeit zentraler Ziele innerhalb des Stadtgebiets sowie der umliegenden Gemeinden. Das Angebot basiert auf dem Zusammenwirken von Straßenbahn- und Busverkehr, die sich hinsichtlich ihrer Funktionen ergänzen und ein weitgehend flächendeckendes Erschließungsnetz bilden.

Eine Besonderheit stellt das Zwickauer Modell dar. Hierbei verkehren Regionalbahnzüge der Vogtlandbahn vom Zwickauer Hauptbahnhof über eine Eisenbahnstrecke bis zur Stadthalle und anschließend auf einem Drei-Schienen-Gleis gemeinsam mit der Straßenbahn bis in das Stadtzentrum. Durch die direkte Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahninfrastruktur entstehen umsteigefreie Verbindungen aus dem Umland in die Innenstadt. Das Zwickauer Modell gilt als Beispiel für eine effiziente Integration von regionalem und städtischem Schienenverkehr.

3.4.2 Erschließungsqualität

Das Rückgrat des ÖPNV bildet die Straßenbahn, die die äußeren Stadtteile mit der Innenstadt verbindet und auf den nachfragestärksten Relationen ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsangebot bereitstellt. Ergänzt wird sie durch ein dichtes Stadtbusnetz, das Bereiche ohne Straßenbahnanbindung erschließt, die Feinverteilung übernimmt und Verbindungen zwischen den Stadtteilen sicherstellt. Regionale Buslinien binden darüber hinaus das Umland an das Oberzentrum Zwickau an. Durch das Zusammenspiel beider Verkehrsmittel wird eine insgesamt gute Erschließungsqualität erreicht. Nahezu alle Stadtteile, mit Ausnahme weniger Randbereiche und dünner besiedelten Ortsteile, wie z. B. in Mosel, Schneppendorf oder auch in Nieder- und Oberplanitz (s. Abbildung 26) sind an den ÖPNV angebunden.

Die Erschließungsstruktur ist dabei überwiegend radial auf die Innenstadt ausgerichtet. Zentrale Umsteigepunkte ermöglichen die Verknüpfung zwischen Stadtbus-, Straßenbahn- und Regionalverkehr und bündeln die wichtigsten Verkehrsbeziehungen innerhalb des Netzes. Zu den bedeutsamsten Verknüpfungspunkten zählen:

- Zwickau Hauptbahnhof
- Georgenplatz
- Neumarkt
- Zwickau Zentrum (Zentrumshaltestelle)
- Stadthalle / Bahnhofshaltestelle Zwickau Schedewitz
- Haltestelle Zwickau-Pölbitz

0 1 2 km

- Abbildung 26: SPNV- und ÖPNV-Netz

Eine wesentliche Verbesserung der Verknüpfungs- und Erschließungsqualität des ÖPNV wird durch den geplanten Neubau der Querspange erreicht. Die Querspange schafft eine neue zweigleisige Straßenbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Werdauer Straße und verbindet damit den Ast zum Hauptbahnhof mit dem bestehenden Straßenbahnnetz in Richtung Marienthal/Klinikum (s. Abbildung 27). Hintergrund der Maßnahme ist unter anderem die Einstellung des Straßenbahnbetriebs zum Hauptbahnhof im Jahr 2019 infolge des fortgeschrittenen Infrastrukturverschleißes. Die Querverbindung ist Bestandteil des beschlossenen Investitionspakets zur Modernisierung der Zwickauer Stadtbahn.

Parallel dazu wird seit 2026 der Bahnhofsvorplatz grundlegend umgestaltet. Bis 2028 entsteht hier ein barrierefreier Verknüpfungspunkt zwischen Straßenbahn, Stadt- und Regionalbus, SPNV und Taxi mit neuen Straßenbahnsteigen in unmittelbarer Nähe des Empfangsgebäudes.

Mit der neuen Streckenführung wird der Hauptbahnhof dauerhaft und in beiden Fahrtrichtungen in das Straßenbahnnetz eingebunden. Die Querspange ermöglicht dabei eine direkte Weiterführung der Straßenbahn zwischen Hauptbahnhof und Werdauer Straße und verbessert damit insbesondere die Netzverknüpfung sowie die betriebliche Flexibilität. Gleichzeitig gewinnt die neue Trassenführung auch im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfelds an Bedeutung. Die derzeit im Umbau befindliche Markthalle, deren zukünftige Nutzung als Vollsortimenter vorgesehen ist, schafft ein zusätzliches Ziel mit hoher Besucherfrequenz.



Abbildung 27: Neue Führung Straßenbahnlinie 4

3.4.3 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität des ÖPNV orientiert sich an der Funktion der einzelnen Linien innerhalb des Gesamtnetzes. Das Straßenbahnnetz übernimmt als leistungsstärkstes Verkehrssystem die Bedienung der nachfragestärksten Relationen und gewährleistet auf den Hauptachsen ein dichtes und regelmäßiges Angebot über einen großen Teil des

Tages. Dadurch entstehen kurze Wartezeiten und eine hohe Verlässlichkeit für die wichtigsten Verbindungen zwischen den großen Wohngebieten und der Innenstadt.

Das Stadtbusnetz ergänzt dieses Grundangebot und übernimmt sowohl die Feinerschließung der Stadtteile als auch die Anbindung von Bereichen außerhalb des Einzugsbereichs der Straßenbahn. Die Bedienungsqualität ist dabei nach der jeweiligen Verkehrsnachfrage abgestuft. Während auf nachfragestarken Relationen, insbesondere der Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt, ein entsprechend verdichtetes Angebot besteht, weisen andere Stadtbuslinien aufgrund geringerer Nachfrage größere Bedienungsintervalle auf. Dadurch wird eine bedarfsgerechte Angebotsgestaltung erreicht. Die Linie 10 nimmt hierbei aufgrund ihrer dichten Bedienung und ihrer Verbindungsfunktion zwischen Weißenborn, Innenstadt, Hauptbahnhof, Planitz, Cainsdorf und Wilkau-Haßlau eine besondere Stellung im Stadtbusnetz ein.

Ein wesentliches Merkmal des Zwickauer ÖPNV ist die konsequente Ausrichtung der Linien auf zentrale Verknüpfungspunkte. Durch die Bündelung der Linien an zentralen Umsteigeknoten bestehen grundsätzlich gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Straßenbahn-, Stadtbus-, Regionalbus- und Schienenverkehr. Ergänzende Verkehrsangebote, wie Nachtbuslinien in nachfrageschwachen Zeiträumen, sichern die Erreichbarkeit auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Mit der geplanten Querspange und der damit verbundenen direkten Einbindung des Hauptbahnhofs in das Straßenbahnnetz ist zudem eine weitere Verbesserung der Bedienungsqualität zu erwarten. Insbesondere die Verkürzung von Umsteigewegen sowie die einfachere Linienführung inkl. verbesserter Netzverknüpfung tragen dazu bei, die Attraktivität des ÖPNV insgesamt zu erhöhen.

Die Bedienungsqualität unterscheidet sich jedoch je nach Tageszeit und Lage im Stadtgebiet. Während auf den Hauptachsen ein attraktives Angebot mit regelmäßigen Fahrten besteht, nimmt die Bedienung auf einzelnen Buslinien insbesondere in den Abendstunden sowie an Sonn- und Feiertagen ab. Dadurch verlängern sich Reise- und Wartezeiten, wodurch der ÖPNV gegenüber dem MIV an Wettbewerbsfähigkeit verliert. Die räumliche Erschließung wird dadurch zwar nur geringfügig beeinflusst, die zeitliche Verfügbarkeit des Angebots stellt jedoch einen wesentlichen Qualitätsfaktor für die Nutzung des ÖPNV dar.

Die Kinder- und Jugendbeteiligung bestätigt diesen Handlungsbedarf: Rund 18 % der Jugendlichen würden Bus und Straßenbahn gern häufiger nutzen, sehen sich jedoch insbesondere durch ungünstige Anbindungen und lange Wartezeiten eingeschränkt (s. Anhang A).

Nahverkehrsplanung

Der Nahverkehrsplan bildet die strategische Grundlage für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt. Er definiert Ziele und Rahmenbedingungen für die Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots und berücksichtigt dabei Aspekte wie Erschließungsqualität, Bedienungsstandards und Verknüpfung der Verkehrsträger. Der NVP stellt damit eine wichtige fachliche Grundlage für die Betrachtung des öffentlichen Verkehrs im Verkehrsentwicklungsplan dar. Der aktuelle NVP wird vom VMS für das Verbandsgebiet für den Zeitraum 2026-2030 fortgeschrieben.

3.4.4 Verknüpfungspunkte

In Zwickau übernehmen mehrere Verknüpfungspunkte eine zentrale Funktion bei der Vernetzung des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs. Sie ermöglichen den Übergang zwischen Straßenbahn, Bus und SPNV und tragen wesentlich zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele innerhalb der Stadt sowie des Umlands bei.

Der Hauptbahnhof ist der bedeutendste Verknüpfungspunkt zwischen dem regionalen Schienenverkehr und dem städtischen ÖPNV. Von hier bestehen direkte SPNV-Verbindungen unter anderem in Richtung Leipzig und Halle sowie nach Chemnitz, Dresden, Hof und in das Vogtland. Über die Regionalbuslinie 111 besteht zudem eine direkte Verbindung zum Industriestandort Mosel und weiter nach Glauchau. Der Industriestandort Mosel stellt als bedeutender Arbeitsplatzschwerpunkt ein wichtiges Ziel im Pendlerverkehr dar. Mit der Umsetzung der Querspange soll der Hauptbahnhof wieder dauerhaft an das Straßenbahnnetz angebunden werden. Gleichzeitig wird der Bahnhofsvorplatz bis 2028 zu einem modernen und barrierefreien Umsteigepunkt zwischen Bahn, Straßenbahn, Stadt- und Regionalbus sowie Taxi umgebaut. Dadurch verbessert sich insbesondere die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der Umstieg zwischen Regionalverkehr und Straßenbahn.

Der Georgenplatz bildet einen wichtigen innerstädtischen Verknüpfungspunkt des städtischen Straßenbahn- und Busnetzes. Hier treffen die Straßenbahn sowie mehrere Stadtbuslinien zusammen und ermöglichen kurze Umsteigewege innerhalb des ÖPNV-Netzes. Der Haltestellenbereich wurde 2025 grundlegend umgestaltet und barrierefrei ausgebaut; die neue Haltestelle wurde Ende November 2025 in Betrieb genommen. Durch die gegenüberliegende Anordnung der Haltestellen konnten die Umsteigebeziehungen vereinfacht und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Mit der Querspange gewinnt der Georgenplatz zusätzlich an Bedeutung, da künftig auch die Verbindung zum Hauptbahnhof über das daran anschließende Straßenbahnnetz hergestellt wird.

Der Neumarkt stellt den zentralen und nachfragestärksten Umsteigepunkt des städtischen ÖPNV-Netzes dar. An Werktagen steigen hier nach Angaben der SVZ knapp 13.000 Fahrgäste ein bzw. aus. Seit Mai 2026 wird der Haltestellenbereich im Rahmen von STADTBahn+ grundlegend modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Darüber hinaus soll durch die Wiederherstellung des derzeit fehlenden Gleisbogens zwischen dem westlichen und südlichen Straßenbahnast die betriebliche Flexibilität erhöht werden.

Der Bahnhaltepunkt Schedewitz bildet gemeinsam mit der unmittelbar angrenzenden Straßenbahn- und Bushaltestelle Stadthalle einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und städtischem ÖPNV. Der Haltepunkt Zwickau-Pölbitz ermöglicht darüber hinaus den Übergang zwischen SPNV und dem Stadtbusverkehr, insbesondere zu den Linien 10 und 11.

Schlussendlich übernehmen auch die Endhaltestellen der Straßenbahn neben ihrer betrieblichen Funktion eine wichtige Aufgabe bei der Erschließung bedeutender Ziele und Wohngebiete im Stadtgebiet. Die Endhaltestelle Klinikum gewährleistet die direkte Anbindung des größten Gesundheitsstandortes der Stadt. Die Endhaltestelle Pölbitz erschließt den nördlichen Stadtbereich und bindet die dortigen Wohngebiete an das Straßenbahnnetz an. Die Endhaltestelle Neuplanitz erschließt die großen Wohngebiete im Süden der Stadt. In der Gegenrichtung bindet die Straßenbahnlinie 3 mit ihrer Endhaltestelle Eckersbach die östlichen Wohngebiete sowie wichtige Ziele im Stadtteil Eckersbach an die Innenstadt an. Damit bilden die Endhaltestellen wichtige Zugangspunkte zum Straßenbahnnetz und stellen zugleich Verknüpfungen zum Busverkehr in den angrenzenden Stadtteilen her.

3.4.5 Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastzahlen des Zwickauer ÖPNV zeigen insgesamt eine steigende Entwicklung. Im Jahr 2025 beförderte die SVZ rund 10,55 Mio. Fahrgäste und damit 2,6 % mehr als

im Vorjahr. Trotz mehrmonatiger Einschränkungen durch die Baumaßnahmen am Georgenplatz setzte sich der positive Trend damit fort.¹³ Dies deutet auf eine stabile beziehungsweise zunehmende Nutzung des öffentlichen Verkehrs hin und bestätigt seine Bedeutung für die Mobilität innerhalb der Stadt. Diese Entwicklung spiegelt sich auch im Modal Split wider: Gegenüber den vorangegangenen Erhebungen konnte der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden.

Die Nachfrage konzentriert sich überwiegend auf die Straßenbahnlinien. Bereits 2023 entfielen rund 5,63 Mio. von insgesamt 8,89 Mio. SVZ-Fahrgästen auf die Straßenbahn; auch 2024 war die Straßenbahn „Rückgrat“ des ÖPNV; mehr als 70 % der Fahrgäste wurden mit den beiden Straßenbahnlinien befördert.¹⁴ Im Busverkehr weist insbesondere die Linie 10 ein deutlich höheres Fahrgastaufkommen als die übrigen Linien auf. Diese übernimmt eine zentrale Durchmesserfunktion zwischen Weißenborn, Innenstadt/Hauptbahnhof und den südlichen Stadtteilen bis Cainsdorf bzw. Wilkau-Haßlau; die SVZ hat ihr Angebot aufgrund der hohen Nachfrage entsprechend verdichtet.¹⁵ Insgesamt zeigt sich, dass insbesondere leistungsfähige Verbindungen zu zentralen Zielbereichen eine hohe Nachfrage erzeugen.

3.5 Radverkehr

Mit einem Modal Split-Anteil von 8 % weist der Radverkehr den geringsten Anteil aller Verkehrsmittel auf. Dies steht in deutlichem Gegensatz zur hohen Fahrradverfügbarkeit in der Bevölkerung: Rund 82 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad. Das vorhandene Potenzial für eine stärkere Fahrradnutzung wird damit im Alltagsverkehr bislang nur unzureichend ausgeschöpft.

Auch die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung bestätigen dieses Bild. Obwohl insbesondere Jugendliche überwiegend über ein eigenes Fahrrad verfügen, wird dieses vor allem in der Freizeit genutzt und spielt für Alltagswege, insbesondere den Schulweg, nur eine untergeordnete Rolle. Als wesentliche Hemmnisse werden vor allem eine als unzureichend empfundene Verkehrssicherheit, längere Wegstrecken sowie die Bevorzugung anderer Verkehrsmittel genannt. Dabei gibt rund ein Viertel der Jugendlichen an, das Fahrrad gern häufiger nutzen zu wollen, wenn sich das Radfahren sicherer anfühlen würde (s. Anhang A). Darüber hinaus stehen nur rund 40 % der Kinder und Jugendlichen geschützte Fahrradabstellmöglichkeiten am Wohnort zur Verfügung.

Gleichzeitig engagiert sich die Stadt Zwickau mit der seit 2022 regelmäßigen Teilnahme an der Aktion STADTRADELN für die Förderung des Radverkehrs und die Sensibilisierung der Bevölkerung für das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel. Die Beteiligung und die zurückgelegten Distanzen haben sich seitdem deutlich erhöht: Während 2022 insgesamt 291 Teilnehmende rund 49.000 km zurücklegten, waren es 2024 bereits 649 Teilnehmende mit rund 142.000 km.¹⁶ Im Jahr 2025 wurde mit 696 angemeldeten Teilnehmenden und insgesamt rund 150.000 geradelten Kilometern ein neuer Zwickauer Höchstwert erreicht.¹⁷ Solche Maßnahmen tragen dazu bei, das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu stärken und den Radverkehr stärker im öffentlichen Fokus zu verankern.

Das Radverkehrskonzept formulierte das Ziel, den Radverkehrsanteil von 5 % (SrV 2018) bis zum Jahr 2028 auf 7 % zu erhöhen. Dieses Ziel wurde bereits mit den aktuellen Erhebungen erreicht beziehungsweise mit einem Modal Split-Anteil von 8 % sogar übertroffen. Bemerkenswert ist dabei, dass bislang nur ein Teil der im Radverkehrskonzept vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt wurde. Das definierte Zielnetz aus dem

¹³ Stadt Zwickau (2026): Fahrgastzahlen der SVZ steigen weiter.

¹⁴ Stadt Zwickau (2024): Städtische Verkehrsbetriebe verzeichnen mehr Fahrgäste.

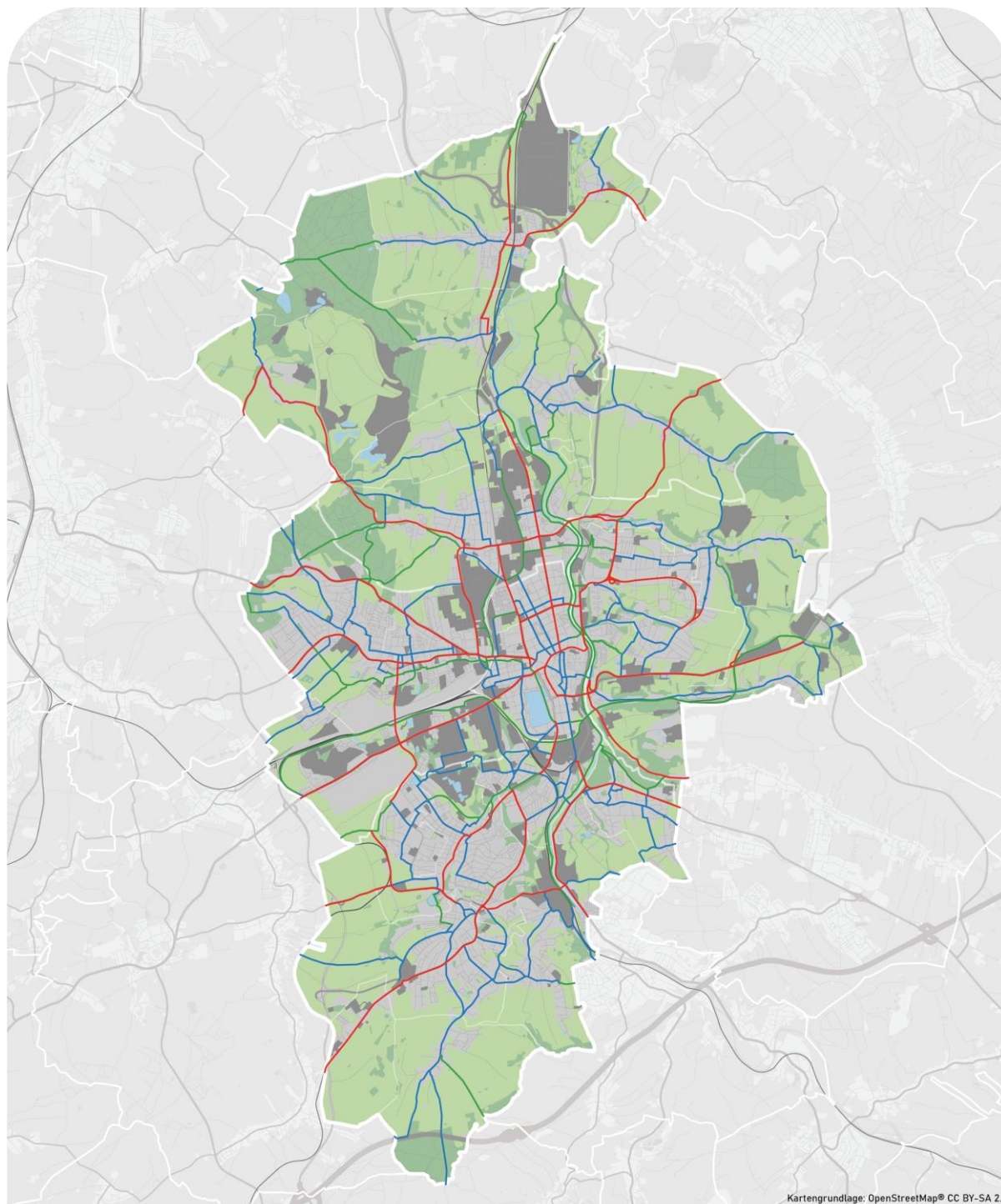
¹⁵ Stadt Zwickau (2023): Neues Busnetz mit etlichen Vorteilen zum Fahrplanwechsel.

¹⁶ Stadt Zwickau (2024): STADTRADELN 2024 – Zwickau radelt sich einige Plätze nach vorn.

¹⁷ Stadt Zwickau (2025): Ergebnisse liegen vor: Zwickauer Stadtradeln 2025 endet mit neuem Rekord.

Radverkehrskonzept ist bisher nur rudimentär umgesetzt worden (s. Abbildung 28). Die Entwicklung deutet darauf hin, dass das Potenzial des Radverkehrs in Zwickau höher einzuschätzen ist als ursprünglich angenommen und die bisher definierten Zielwerte inzwischen überholt sind.

Trotz dieser positiven Entwicklung bestehen weiterhin erhebliche Potenziale zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Insbesondere Verbesserungen der Verkehrssicherheit, der Infrastrukturqualität sowie der Attraktivität des Radverkehrs im Alltagsverkehr sind entscheidend, um die bestehende Diskrepanz zwischen hoher Fahrradverfügbarkeit und vergleichsweise geringer Nutzung weiter zu verringern.



Radverkehrsnetz (Zielnetz)

- Route auf Hauptstraße
- Route im Nebennetz
- Route auf eigenständigen Wegen
- Anschlussrouten Landkreis Zwickau

Kartengrundlage: OpenStreetMap® CC BY-SA 2.0



Abbildung 28: Radverkehrsnetz (Zielnetz) gemäß Radverkehrskonzept der Stadt Zwickau

3.5.1 Infrastruktur

Die Radverkehrsinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren punktuell weiterentwickelt. Dennoch bestehen im Radverkehrsnetz weiterhin Netzlücken, sodass eine durchgängige Radverkehrsführung nicht auf allen Relationen gegeben ist. Radschnellverbindungen sind im Stadtgebiet derzeit nicht vorhanden. Ein besonderer Handlungsbedarf besteht zudem bei der Begleitinfrastruktur. Insbesondere die Anzahl und Qualität sicherer Fahrradabstellanlagen entspricht vielerorts nicht den Anforderungen eines attraktiven Radverkehrs. Dies betrifft sowohl Abstellmöglichkeiten an zentralen Zielorten als auch an Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrs.

Eine wichtige Achse für den Freizeit- und Tourismusverkehr stellt der Mulderadweg dar. Er verläuft entlang der Mulde in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet und bietet eine gute Anbindung an die Innenstadt. Sein Potenzial für den alltäglichen Radverkehr wird jedoch bislang nur teilweise ausgeschöpft.

3.5.2 Netzlücken und Defizite

Das Radverkehrsnetz weist an verschiedenen Stellen Unterbrechungen und Qualitätsunterschiede auf. Auf einzelnen Hauptverkehrsstraßen sind Radverkehrsanlagen gar nicht oder nur teilweise vorhanden oder entsprechen nicht in allen Abschnitten den heutigen Anforderungen. Dies betrifft unter anderem den Dr.-Friedrichs-Ring, die Leipziger Straße, Crimmitschauer Straße, Werdauer Straße, Marienthaler Straße, Olzmannstraße, Reichenbacher Straße, Bürgerschachtstraße, Saarstraße, den Straßenzug Humboldtstraße/Planitzer Straße/Innere Zwickauer Straße, die Lengenfelder Straße sowie die Äußere Dresdner Straße.¹⁸

Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept bildet die strategische Grundlage für die Förderung des Radverkehrs in Zwickau. Es verfolgt das Ziel, den Radverkehr als umweltfreundliche und alltagstaugliche Mobilitätsform zu stärken und die Rahmenbedingungen für ein sicheres, komfortables und durchgängiges Radverkehrsnetz zu verbessern. Hierzu werden Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur, zur Schließung von Netzlücken, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur Weiterentwicklung weiterer Begleitinfrastruktur definiert.

Für die Stadt Zwickau wurde im Jahr 2022 ein stadtweites Radverkehrskonzept erarbeitet. Als planerische Handlungsgrundlage wurde dabei ein Zielnetz für den Radverkehr in Zwickau entwickelt, welches in Routen auf Hauptstraßen, Routen im Nebennetz und Routen auf eigenständigen Wegen unterscheidet.

Für die Umsetzung wurden dabei auch bereits Konfliktstellen und Netzlücken identifiziert, die in Maßnahmen und Handlungsansätzen adressiert werden. Seit Beschluss des Konzeptes wurden jedoch erst wenige Maßnahmen umgesetzt und es besteht nach wie vor ein hoher Handlungsbedarf zur Sicherstellung einer durchgehenden und konfliktfreien Befahrbarkeit mit dem Rad in Zwickau.

¹⁸ Quelle: Stadt Zwickau (2022): Radverkehrskonzept.

Darüber hinaus führen abschnittsweise endende Radverkehrsanlagen zu Unterbrechungen der Wegeführung. Diese erschweren eine durchgängige und komfortable Nutzung des Radverkehrs, insbesondere auf längeren Relationen.

3.5.3 Abstellanlagen

Im städtischen Radverkehrskonzept wurden fehlende und qualitativ mangelhafte Radabstellmöglichkeiten insbesondere an wichtigen Ziel- und Verknüpfungspunkten bemängelt. Hierzu zählen Bahnhöfe, Haltestellen, Versorgungsstandorte und die Innenstadt.¹⁹ Die Schaffung zusätzlicher und qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen ist daher ein ausdrücklich benanntes Handlungsfeld des 2022 beschlossenen Radverkehrskonzeptes. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen aus den Beteiligungsformaten im Zuge der Erarbeitung des VEP. Hier wurden zusätzliche und bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen vorgeschlagen, damit künftig mehr Menschen das Rad nutzen.

Vorschläge aus dem Radverkehrskonzept zur Erhöhung der Anzahl an Radabstellanlagen im Privaten bspw. über entsprechende Regelungen bei Neubauvorhaben, im öffentlichen Raum und an zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkten wurden bislang nur teilweise umgesetzt. Gleichzeitig befinden sich weitere Maßnahmen in Vorbereitung bzw. Umsetzung. Hierzu zählen insbesondere neue Fahrradabstellanlagen an den SPNV-Haltestellen Oberrothenbach, Pölbitz und Schedewitz sowie am Hauptbahnhof. Für mehrere dieser Vorhaben liegen Fördergrundlagen vor; am Hauptbahnhof wurde eine Abstellanlage bereits fertiggestellt bzw. in die laufende Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes integriert (Stand 2026). Die Idee zur Integration von Fahrradparken im Bahnhofsgelände selbst (ehemaliger Verkaufsraum der Deutschen Bahn) wurde bisher nicht realisiert.

3.6 Fußverkehr

Das Zufußgehen stellt eine zentrale Mobilitätsform innerhalb der Stadtteile und insbesondere in der Innenstadt dar. In Zwickau werden rund 75 % der Wege mit einer Länge von weniger als einem Kilometer zu Fuß bewältigt. Dabei handelt es sich überwiegend um innerstädtische Wege, die häufig im Zusammenhang mit alltäglichen Erledigungen und Versorgungswegen stehen.

3.6.1 Wegenetz

Die kompakte Stadtstruktur mit zahlreichen Wohnstandorten im unmittelbaren Innenstadtbereich sowie in den Stadtteilzentren bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“. Die räumliche Nähe von Wohnen, Versorgung, Dienstleistungen und Freizeitangeboten ermöglicht in vielen Bereichen kurze und damit fußläufig gut bewältigbare Wege. Gleichzeitig sind einzelne größere Einzelhandels- und Freizeitstandorte, beispielsweise das Glück-Auf-Center, vorrangig auf den MIV ausgerichtet und für den Fußverkehr teilweise nur eingeschränkt erreichbar.

Auch vor dem Hintergrund einer alternden und perspektivisch schrumpfenden Bevölkerung bleibt die Sicherstellung kurzer und gut erreichbarer Wege von besonderer Bedeutung. Eine wohnortnahe Versorgung sowie eine ausgewogene Nutzungsmischung in den Stadtteilen tragen dazu bei, notwendige Wege zu verkürzen und die selbstständige Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu unterstützen. Gleichzeitig bestehen auch in zentrumsfernen Stadtteilen Potenziale zur weiteren Stärkung des Fußverkehrs und der Nahmobilität.

Voraussetzung für einen attraktiven Fußverkehr sind sichere, barrierefreie und komfortabel nutzbare Wege. Breite und gut ausgebaute Gehbereiche, sichere

¹⁹ StadtLabor (2021): Radverkehrskonzept der Stadt Zwickau.

Querungsmöglichkeiten sowie eine ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums erhöhen die Aufenthaltsqualität und fördern das Zufußgehen als selbstverständliche Mobilitätsoption im Alltag. Insbesondere Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen sowie abschnittsweise bestehende Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit schränken die Qualität der Nahmobilität derzeit ein und stellen wichtige Handlungsfelder für die zukünftige Entwicklung dar (s. Abbildung 29).

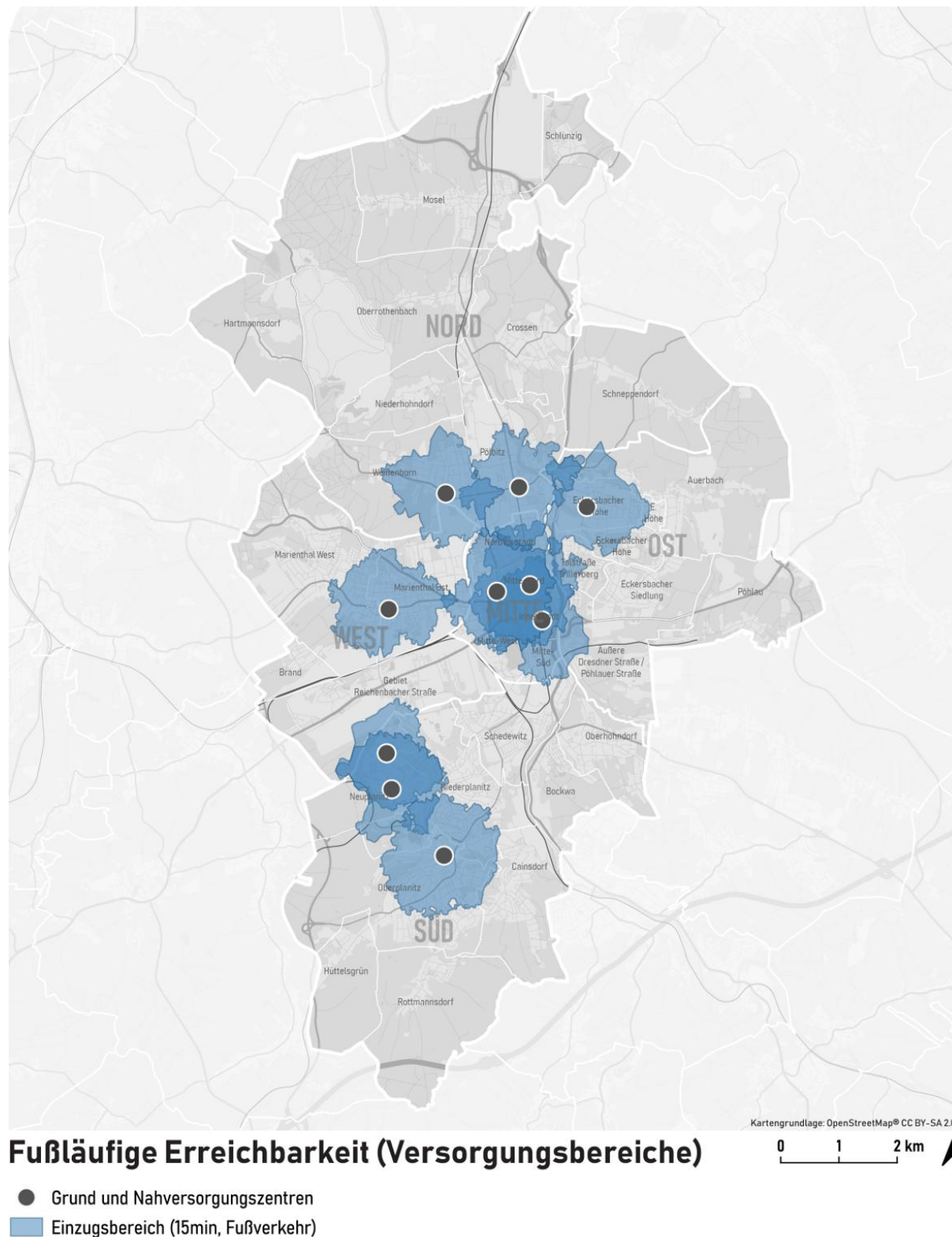


Abbildung 29: Fußläufige Erreichbarkeit

3.6.2 Schul- und Alltagswege

Mit einem Anteil von 26 % am Modal Split der Wege zu Schule, Ausbildung und Studium stellt er nach dem öffentlichen Verkehr (33 %) und dem MIV (38 %) das dritt wichtigste Verkehrsmittel dar. Den höchsten Anteil erreicht der Fußverkehr bei Einkaufswegen, was seine besondere Bedeutung für die Erreichbarkeit der Nahversorgung und anderer Ziele des täglichen Bedarfs unterstreicht.

Auch die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung verdeutlichen die Relevanz des Fußverkehrs. Rund 31 % der Kinder und 32 % der Jugendlichen legen ihren Schulweg überwiegend zu Fuß zurück. Im Freizeitverkehr steigt dieser Anteil auf 43 % bei den Kindern beziehungsweise 37 % bei den Jugendlichen. Insgesamt sind Kinder und Jugendliche aufgrund ihres Alters und der eingeschränkten Pkw-Verfügbarkeit in besonderem Maße auf den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr angewiesen. Gleichzeitig zeigt die Beteiligung, dass sich die Mobilitätspräferenzen mit zunehmendem Alter verändern. Während lediglich rund 12 % der Jugendlichen angeben, künftig häufiger zu Fuß unterwegs sein zu wollen, wünschen sich 25 % eine stärkere Nutzung des MIV. Dies verdeutlicht die Attraktivität des Pkw für einen Teil der Jugendlichen und unterstreicht die Bedeutung eines attraktiven, sicheren und komfortablen Umweltverbunds, um die heute hohe Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel auch im weiteren Lebensverlauf zu erhalten.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Fußverkehr bereits einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung kurzer Alltags- und Schulwege leistet. Um diese Rolle langfristig zu sichern, kommt insbesondere einer fußgängerfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums mit sicheren Quermöglichkeiten, barrierefreien Wegen sowie einer guten Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen eine hohe Bedeutung zu.

3.6.3 Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit

Die Barrierefreiheit ist ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen und inklusiven Mobilitätsentwicklung. Sie ermöglicht Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, älteren Menschen, Familien mit Kinderwagen sowie Personen mit temporären Einschränkungen eine selbstständige und sichere Nutzung des Verkehrsraums. Im Fußverkehr betrifft dies insbesondere die barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen. Abgesenkte Bordsteine, taktile Leitelemente, ausreichend breite Gehwege sowie gut erkennbare und sichere Quermöglichkeiten tragen dazu bei, die Erreichbarkeit wichtiger Ziele für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern.

In Zwickau wurden in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt. Gleichzeitig bestehen im Stadtgebiet weiterhin Bereiche, in denen Barrieren im öffentlichen Raum die uneingeschränkte Nutzbarkeit von Gehwegen, Querungsstellen oder Haltestellen erschweren. Diese sind häufig auf den historischen Straßenraum oder ältere Infrastrukturen zurückzuführen.

Auch die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung verdeutlichen den bestehenden Handlungsbedarf. Rund 39 % der Teilnehmenden stimmen der Aussage zu, dass sich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in Zwickau kaum mobil bewegen können. Demgegenüber sind lediglich etwa 9 % der Befragten der Auffassung, dass eine problemlose Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gewährleistet ist. Bei zukünftigen Um- und Ausbaumaßnahmen sollte die barrierefreie Gestaltung daher konsequent berücksichtigt werden. Dabei sollten insbesondere bestehende Barrieren im Fußverkehr schrittweise abgebaut und wichtige Wegeverbindungen sowie Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs barrierefrei ausgestaltet werden.

3.6.4 Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ist ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität des Fußverkehrs und die allgemeine Lebensqualität in der Stadt. Sie wird unter anderem durch die Gestaltung des Straßenraums, den Grünanteil, die Sauberkeit, die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsmöglichkeiten beeinflusst.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigen, dass die Aufenthaltsqualität in Zwickau überwiegend kritisch bewertet wird. Rund 51 % der Teilnehmenden geben an, sich eher oder ganz ungern im öffentlichen Raum aufzuhalten. Demgegenüber stehen lediglich knapp 19 %, die sich eher oder sehr gerne im öffentlichen Raum aufhalten. Damit wird deutlich, dass die Aufenthaltsqualität aus Sicht der Bevölkerung Verbesserungspotenziale aufweist.

Dieses Bild wird durch die räumliche Verteilung der Hinweise aus der Beteiligung bestätigt. Rückmeldungen zur Aufenthaltsqualität konzentrieren sich insbesondere auf die Innenstadt sowie die angrenzenden Stadtteile. Dies deutet darauf hin, dass gerade in den am stärksten frequentierten Bereichen des Stadtgebiets die Anforderungen an die Qualität des öffentlichen Raums besonders hoch sind.

Auch die Kinder- und Jugendbeteiligung verdeutlicht die Bedeutung einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums. In ihren Zeichnungen zur heutigen Situation dominieren versiegelte Flächen, Straßen, parkende und fahrende Autos sowie eine insgesamt eher graue Gestaltung. Grünflächen und Bäume werden dagegen nur vereinzelt dargestellt. In den Zukunftsbildern verändert sich dieses Bild deutlich: Die Kinder wünschen sich einen sauberen, begrünten und lebendigen öffentlichen Raum mit mehr Bäumen, Blumen und Aufenthaltsflächen sowie deutlich weniger Kfz-Verkehr. Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere Grünstrukturen, Sauberkeit und eine geringere Dominanz des motorisierten Verkehrs entscheidend für die wahrgenommene Aufenthaltsqualität sind. Mit der 2026 abgeschlossenen Neugestaltung des Planitzer Marktes liegt hierzu ein aktuelles lokales Beispiel vor, bei dem Aufenthaltsflächen, eine Neuordnung des Verkehrsraums und barrierefreie Haltestellen miteinander verbunden wurden (s. Abbildung 30).

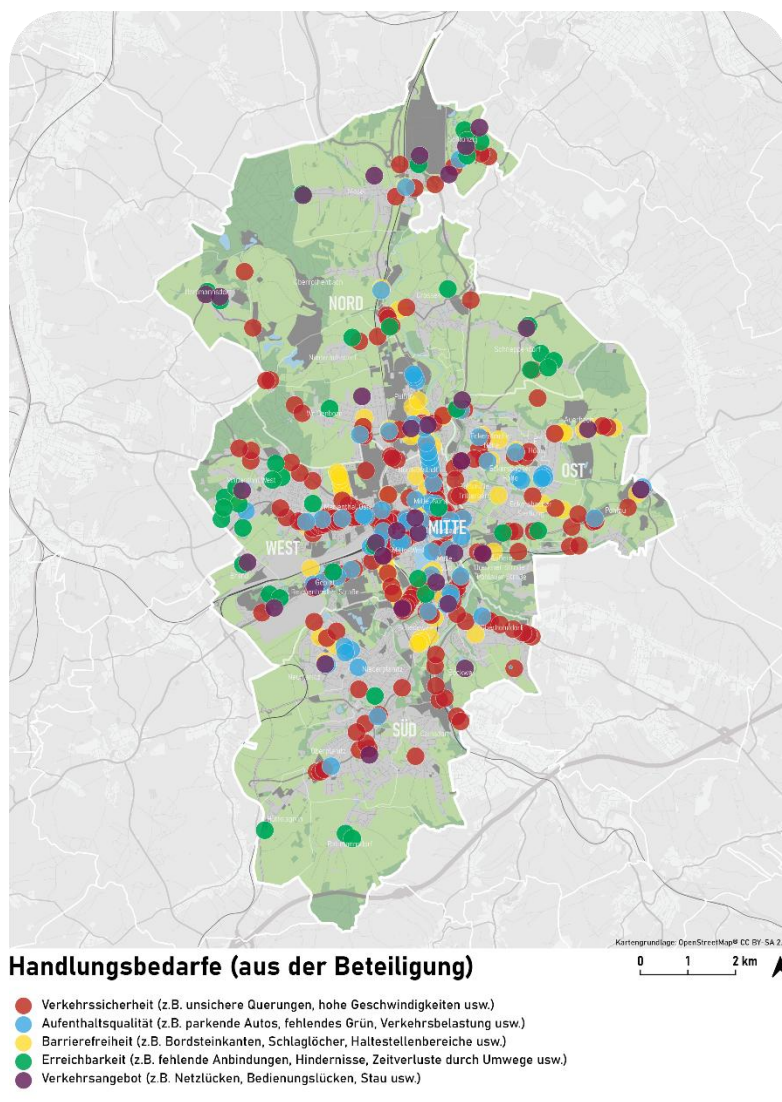


Abbildung 30: Handlungsbedarfe aus der Online-Beteiligung und Zeichnung aus der Kinder- und Jugendbeteiligung

3.7 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrsgeschehens in Zwickau und sichert die Erreichbarkeit von Industrie-, Gewerbe- und Handelsstandorten sowie die Versorgung der Bevölkerung. Als bedeutender Industrie- und Automobilstandort weist Zwickau ein erhöhtes Aufkommen an gewerblichen Fahrten sowie Güterverkehr auf. Gleichzeitig ergeben sich durch die räumliche Lage der Gewerbestandorte und deren Einbindung in das Straßennetz unterschiedliche Anforderungen an die Verkehrsführung.

3.7.1 Gewerbeverkehr

Die gewerblichen Fahrten konzentrieren sich auf die größeren Gewerbe- und Industriegebiete sowie auf die innenstadtnahen Dienstleistungs- und Handelsstandorte. Eine besondere Bedeutung besitzen die Gewerbeflächen entlang der Reichenbacher Straße, die aufgrund ihrer hohen Arbeitsplatzdichte und der Vielzahl ansässiger Unternehmen ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen erzeugen.

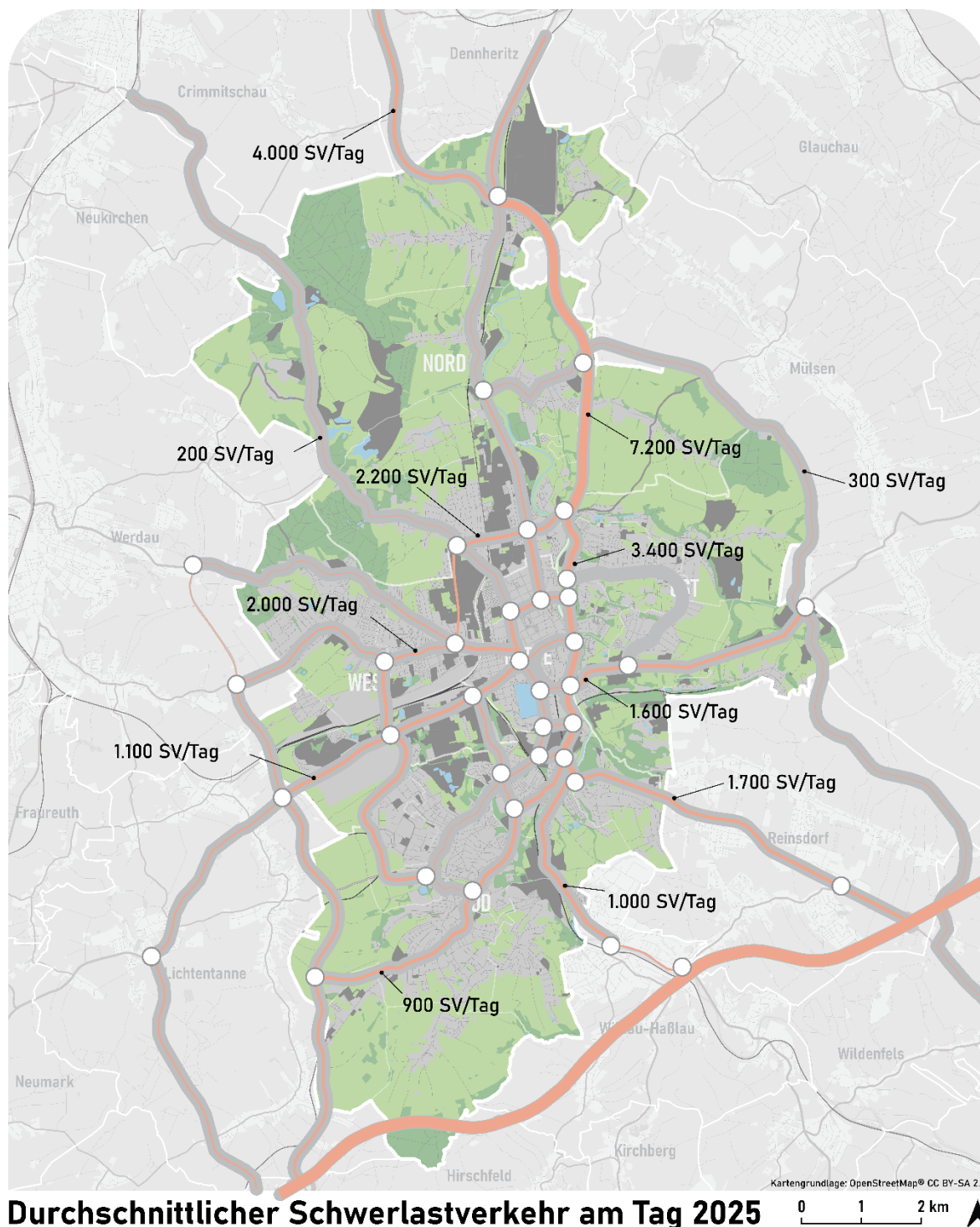
Für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes ist eine leistungsfähige Erreichbarkeit dieser Standorte von zentraler Bedeutung. Gleichzeitig müssen die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs mit den Zielen einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung in Einklang gebracht werden. Insbesondere dort, wo Hauptverkehrsstraßen zugleich wichtige Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen übernehmen, entstehen Nutzungskonflikte zwischen Wirtschaftsverkehr und den Ansprüchen anderer Verkehrsteilnehmender sowie urbanen Ansprüchen an Lebensqualität.

3.7.2 Liefer- und Logistikverkehre

Der Liefer- und Logistikverkehr übernimmt eine wichtige Funktion für die Versorgung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie produzierenden Unternehmen. Neben der klassischen Warenbelieferung nimmt insbesondere der kleinteilige Lieferverkehr infolge des zunehmenden Onlinehandels kontinuierlich zu. Dadurch steigt die Anzahl der Lieferfahrzeuge, während sich die Sendungsgrößen (Paketgrößen) gleichzeitig verringern.²⁰

Insbesondere in der Innenstadt bestehen dadurch erhöhte Anforderungen an eine effiziente Organisation des Lieferverkehrs. Begrenzte Flächen im Straßenraum sowie konkurrierende Nutzungsansprüche durch Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr führen dazu, dass Lieferprozesse zunehmend koordiniert werden müssen. Eine leistungsfähige und gleichzeitig stadtverträgliche Organisation der Lieferverkehre gewinnt daher zukünftig weiter an Bedeutung (s. Abbildung 31).

²⁰ Bundesverband Paket- und Expresslogistik e. V. (BPEX) (2023): BIEK-Vorsitzender Marten Bosselmann zur Gewichtsbegrenzung von Paketen.



— < 8.000 Fahrzeuge im Liefer- und
Güterverkehr an einem Werktag (SV/Tag)

Abbildung 31: Schwerlastverkehr an einem durchschnittlichen Werktag (SVw) 2025

3.7.3 Schwerverkehr

Der Schwerverkehr wird maßgeblich durch die industrielle Struktur Zwickaus geprägt. Mit dem Volkswagen-Werk Mosel befindet sich einer der größten Industriestandorte der Region unmittelbar vor den Toren der Stadt. Entsprechend kommt der Anbindung des Werkes über die B 93 zur A 4 eine herausragende Bedeutung für den regionalen und

überregionalen Güterverkehr zu. Die Verkehrsmodellierung bestätigt diese Funktion durch hohe Schwerverkehrsbelastungen auf der B 93 sowie den nördlichen Zufahrtssachsen.

Darüber hinaus weist die Reichenbacher Straße aufgrund ihrer Erschließungsfunktion für zahlreiche Gewerbe- und Industrieflächen eine erhöhte Bedeutung für den Schwerverkehr auf. Insgesamt orientiert sich der Schwerverkehr überwiegend am klassifizierten Straßennetz und den leistungsfähigen Hauptverkehrsachsen.

Gleichzeitig zeigt die Analyse, dass das bestehende Straßennetz nicht auf allen Relationen eine eindeutige Trennung zwischen Wirtschaftsverkehr und städtischem Verkehr ermöglicht. Dadurch werden Schwerverkehre teilweise auch über innerstädtische Hauptverkehrsstraßen geführt, die neben ihrer Verkehrsfunktion eine wichtige Bedeutung für den Umweltverbund sowie für die angrenzende Wohn- und Geschäftsnutzung besitzen. Ein Beispiel hierfür ist die Humboldtstraße, auf der hohe Schwerverkehrsanteile mit einer wichtigen innerstädtischen Verbindungsfunktion zusammentreffen. Daraus ergeben sich Zielkonflikte hinsichtlich Verkehrssicherheit, Lärm, Aufenthaltsqualität und der Querbarkeit des Straßenraums.

Vor diesem Hintergrund besteht eine wesentliche Aufgabe der zukünftigen Verkehrsplanung darin, das Spannungsfeld zwischen einer leistungsfähigen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs und den Anforderungen sensibler Stadtbereiche zu bewältigen, welcher auch im Rahmen der Regionalkammer von der IHK thematisiert wurde, zu überwinden. Eine klare Netzhierarchie sowie die Bündelung des Schwerverkehrs auf geeigneten Hauptverkehrsachsen stellen hierfür wichtige Voraussetzungen dar.

3.8 Umwelt und Verkehr

3.8.1 Lärm

Die Stadt Zwickau verfügt über einen fortgeschriebenen Lärmaktionsplan nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, Verkehrslärmbelastungen systematisch zu erfassen, Lärmschwerpunkte zu identifizieren und Maßnahmen zur Minderung der Belastungen sowie zur langfristigen Vermeidung von Verkehrslärm zu entwickeln. Seit 2006 wird die Lärmaktionsplanung in Zwickau kontinuierlich fortgeschrieben und regelmäßig überprüft.

Der derzeit gültige Lärmaktionsplan Stufe 3 wurde Anfang 2022 beschlossen, im Jahr 2024 auf Grundlage der aktualisierten Lärmkartierung überprüft sowie im Juni 2026 ergänzt. Im Rahmen der Fortschreibung wurden insgesamt 18 Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet untersucht. Neben der Höhe der Lärmbelastung fließen auch Aspekte wie Fahrbahnzustand, Radverkehrsinfrastruktur, Querungsmöglichkeiten, städtebauliche Entwicklung, die Förderung des Umweltverbunds sowie die Verkehrsorganisation in die Bewertung ein.

Die Lärmaktionsplanung verfolgt dabei einen integrierten Ansatz. Neben punktuellen Maßnahmen an einzelnen Straßenabschnitten werden auch gesamtstädtische Strategien berücksichtigt, die langfristig zu einer Reduzierung der Verkehrslärmbelastung beitragen. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds, zur Verkehrsberuhigung sowie zur Verbesserung der Verkehrsorganisation. Damit bestehen enge inhaltliche Schnittstellen zum Verkehrsentwicklungsplan, dessen Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Lärmaktionsplanung leisten können.

Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierung erfolgt nach einem EU-weit standardisierten Berechnungsverfahren unter Berücksichtigung verschiedener Einflussfaktoren, darunter Verkehrsmengen, Straßenbelag, zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die vorhandene Bebauungsstruktur. Die daraus resultierenden Lärmkarten ermöglichen eine europaweit vergleichbare Darstellung und Bewertung der durch den Straßenverkehr verursachten Lärmbelastung. Sie liefern wichtige Hinweise auf lärmbelastete Bereiche, in denen gesundheitlich relevante Belastungen auftreten können und dienen als Grundlage für die Identifizierung möglicher Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung.

Die Ergebnisse der EU-Lärmkartierung ersetzen jedoch nicht die Anwendung der in Deutschland geltenden lärmtechnischen Berechnungsverfahren. Sie können daher auf mögliche Betroffenheiten hinweisen, begründen jedoch keine unmittelbare rechtliche Betroffenheit und Umsetzung von vorgeschlagenen Maßnahmen nach deutschem Recht. Für eine entsprechende Bewertung sind gegebenenfalls weitere Prüfschritte unter Anwendung der einschlägigen nationalen Regelwerke erforderlich.

In der Stadt Zwickau wurden in der vergangenen Stufe 3 insgesamt 18 Lärmschwerpunkte, an denen die zulässigen Lärmemissionswerte überschritten werden, lokalisiert. Hierzu zählen vornehmlich die Hauptverkehrsstraßen, wie die Leipziger Straße, Marienthaler Straße sowie die Reichenbacher Straße und Humboldtstraße.

3.8.2 Luftqualität

Im Stadtgebiet von Zwickau sind aktuell keine gesundheitsgefährdenden Luftwerte bekannt (Stand 2026). An der einzigen Messstation Werdauer Straße/Crimmitschauer Straße werden die von der EU zulässigen Grenzwerte für Stickstoffdioxid, Stickstoffmonoxid und Feinstaub im Jahresmittel nicht überschritten.²¹ Der VEP 2040 zielt darauf ab, dass künftig die neuen Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub ab 2030 eingehalten werden.

Aus dem Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt gehen Maßnahmenvorschläge zur Erhaltung und Verbesserung der Luftqualität und des Luftaustausches hervor. Es wird die Erhaltung und Schaffung von Frischluftschneisen zur Durchlüftung des Stadtgebietes empfohlen. Ebenso gilt es, das Mikroklima durch den Erhalt, die Etablierung und Erweiterung von kühlenden und Frischluft produzierenden Strukturen wie Grün- und Wasserflächen zu forcieren. Dies kann u. a. durch die Entsiegelung von Flächen geschehen.²²

²¹ Grenzwerte ab 2030 für Stickstoffdioxid (NO₂) 20 statt 40 µg/m³ und Feinstaub (PM_{2,5}) 10 statt 25 µg/m³ aus Umweltbundesamt (2026): Auch 2025 wurden alle Grenzwerte zur Luftqualität eingehalten.

²² Stadtverwaltung Zwickau (2013): Energie- und Klimaschutzkonzept Stadt Zwickau.

3.8.3 Klimaschutz und CO₂-Bilanz

Die Landes- und bundesweiten Ziele schreiben die Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 vor. Der Verkehrssektor soll in den kommenden Jahren seine CO₂-Emissionen um 48 % bis 2030 senken.

Bis auf den Verkehrssektor sind in den Sektoren Landwirtschaft, Gebäude sowie Industrie und Energie schon nennenswerte Reduktionen seit 1990 erzielt worden. Der Verkehrssektor hat hier jedoch noch Nachholbedarf. Im Jahr 2011 lag der Anteil in der Stadt Zwickau noch bei 28 %.²³

Dabei nimmt der technologische Fortschritt in der Antriebstechnologie den wesentlichen Part zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ein (Antriebswende). Hinzu kommt die Neustrukturierung und Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, um eine Gleichberechtigung unter den Verkehrsarten herzustellen (Mobilitätswende).

3.8.4 Pkw-Dichte

Der öffentliche Straßenraum stellt eine begrenzte Ressource dar, die zahlreichen und teilweise konkurrierenden Nutzungsansprüchen gerecht werden muss. Neben der eigentlichen Verkehrsfunktion übernimmt dieser wichtige Aufgaben als Aufenthaltsraum, Bewegungsraum für den Fuß- und Radverkehr, Standort für Stadtgrün, Außengastronomie, Lieferverkehre oder technische Infrastruktur. Gleichzeitig wird ein erheblicher Teil dieser Flächen dauerhaft durch den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr beansprucht. Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt, dass dieser Flächenbedarf trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen weiter zunimmt.

Häufig wird angenommen, dass eine sinkende Einwohnerzahl automatisch mit einem geringeren Verkehrsaufkommen und einem geringeren Flächenbedarf für den Kfz-Verkehr einhergeht. Die Entwicklung in Zwickau zeigt jedoch ein differenzierteres Bild. Während die Einwohnerzahl zwischen 2010 und 2024 um rund 6 % zurückging, stieg die Zahl der zugelassenen Pkw im gleichen Zeitraum um rund 3,5 % an. Die Motorisierung entwickelt sich somit entgegen der Bevölkerungsentwicklung und führt zu einer kontinuierlichen Zunahme der Pkw-Dichte.

²³ Stadtverwaltung Zwickau (2013): Energie- und Klimaschutzkonzept Stadt Zwickau.

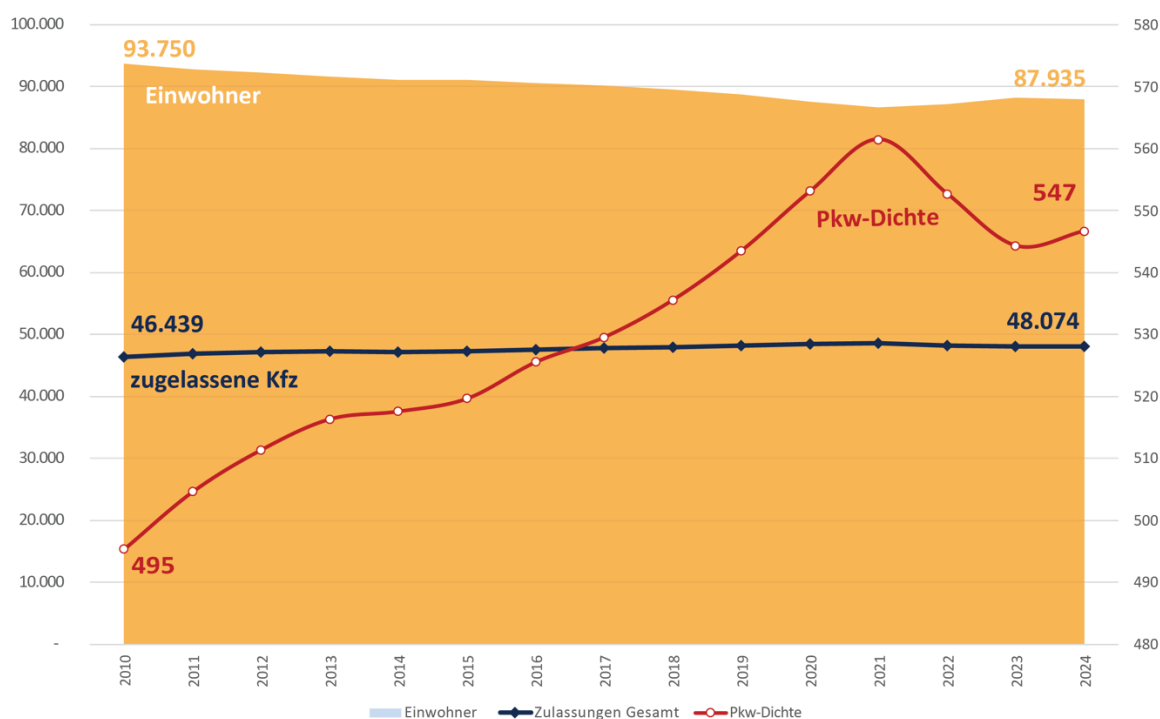


Abbildung 32: Pkw-Dichte (Pkw/1.000 Einwohner) Zwickau

Mit derzeit 547 Pkw je 1.000 Einwohner weist Zwickau eine vergleichsweise hohe Motorisierung auf (s. Abbildung 32). Der Wert liegt über dem sächsischen Durchschnitt von 534 Pkw je 1.000 Einwohner und deutlich über den Vergleichswerten anderer sächsischer Großstädte wie Chemnitz (484 Pkw), Dresden (396 Pkw) oder Leipzig (372 Pkw). Bundesweit liegt der Durchschnitt bei rund 580 Pkw je 1.000 Einwohner und damit geringfügig über dem Niveau Zwickaus. Die hohe Pkw-Dichte verdeutlicht, dass der private Fahrzeugbesitz in Zwickau weiterhin eine große Bedeutung besitzt und dass der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr nicht nennenswert sinken wird.

Jedes zusätzlich zugelassene Fahrzeug erhöht den Bedarf an Stellflächen. Bereits ein einzelner Pkw beansprucht als Stellplatz eine Fläche von etwa 12,5 m², hinzu kommen je nach Art der Parkanlage zusätzliche Erschließungs- und Fahrflächen. Mit steigender Fahrzeugzahl wächst somit auch die insgesamt für das Parken benötigte Fläche. Insbesondere in dicht bebauten Wohnquartieren sowie an größeren Arbeitsstandorten macht sich dies durch zunehmenden Parkdruck bemerkbar. Freie Stellplätze werden knapper, die Auslastung bestehender Parkflächen steigt und der Wettbewerb um den verfügbaren Straßenraum nimmt zu.

Die zunehmende Flächeninanspruchnahme durch parkende Fahrzeuge wirkt sich unmittelbar auf die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums aus. Flächen, die für den ruhenden Verkehr bereitgestellt werden, stehen anderen städtischen Funktionen nicht mehr zur Verfügung. Dadurch entstehen Nutzungskonflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten und Aufenthaltsansprüchen. Gleichzeitig sinken die Möglichkeiten, öffentliche Räume aufzuwerten, Grünflächen anzulegen oder Flächen für eine menschenzentrierte Stadtentwicklung bereitzustellen. Das Thema Parken entwickelt sich daher zunehmend zu einem zentralen Konfliktfeld der kommunalen Verkehrs- und Stadtplanung.

Eine besondere Situation besteht in Zwickau und vielen weiteren Städten Sachsens durch die historisch gewachsenen Garagenhöfe. Diese entstanden überwiegend in der DDR-Zeit als wichtige Ergänzung des Stellplatzangebots und prägen vielerorts bis heute

das Stadtbild. Aufgrund veränderter Fahrzeuggrößen und -abmessungen entsprechen zahlreiche Garagen jedoch nicht mehr den Anforderungen heutiger Pkw. Insbesondere größere Fahrzeuge lassen sich vielfach nur eingeschränkt oder gar nicht in den bestehenden Garagen unterbringen. In der Folge werden viele Garagen heute für Lagerzwecke oder andere Nutzungen verwendet und stehen ihrer ursprünglichen Funktion als Stellplatz nicht mehr zur Verfügung. Dadurch reduziert sich das nutzbare Stellplatzangebot außerhalb des öffentlichen Straßenraums zusätzlich und der Druck auf den Straßenraum wird weiter verstärkt.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass die Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr in Zwickau trotz rückläufiger Bevölkerungsentwicklung weiter zunimmt. Ursache hierfür ist die steigende Motorisierung und die damit verbundene Zunahme der Pkw-Dichte. Die begrenzten Flächen des öffentlichen Raums geraten dadurch zunehmend unter Nutzungsdruck. Vor dem Hintergrund konkurrierender Anforderungen an Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit gewinnt ein effizientes und flächensparendes Parkraummanagement künftig weiter an Bedeutung.²⁴

3.9 Zusammenfassende Analyse und Handlungsbedarfe

3.9.1 Analyse

Die Stadt Zwickau nimmt eine bedeutende Stellung in der Region ein, die künftig sogar noch an Bedeutung gewinnen wird. Denn in einer insgesamt schrumpfenden Region stellt Zwickau weiterhin das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum dar. Die Menschen werden vermehrt zum Arbeiten, Einkaufen oder auch für Freizeitaktivitäten nach Zwickau fahren, selbst wenn gerade eines der wirtschaftlichen Aushängeschilder, die Automobilproduktion, in einer Krise steckt.

Die vergangenen Prognosen hinsichtlich der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie des Mobilitätsverhaltens sind stellenweise veraltet oder überholt. Trotz vieler Einzelkonzepte und Planungen sind seit dem letzten Verkehrsentwicklungsplan nur wenige Projekte in die Umsetzung überführt worden. Die Folge sind lokale Überlastungen und temporäre Engpässe im städtischen Verkehrssystem. Dies liegt vor allem auch an den Pendlerverflechtungen mit der Region und der generellen Zunahme an Pkw pro Einwohner.

Die Infrastruktur der Automobilstadt ist auf eben jenes Verkehrsmittel und eine ehemals größere Bevölkerungszahl ausgerichtet. Mehrspurige, gut ausgebaute Straßen säumen das Stadtbild. Eine funktionierende und sichere Infrastruktur ist für die Randbereiche Zwickaus und die Region von enormer Bedeutung, in der Unterhaltung jedoch kostspielig. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund einer abnehmenden Bevölkerung.

Trotz rückläufiger Einwohnerzahlen nehmen die Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet nicht im gleichen Maße ab, teilweise sind diese auf einem konstant hohen Niveau vergangener Jahre oder haben stellenweise sogar zugenommen, in anderen Bereichen sind die Belastungen zurückgegangen. Es fehlt eine aktuelle Gesamtstrategie, ein Überbau, der sämtliche Einzelkonzepte bündelt und in einen übergeordneten Plan zur künftigen Verkehrs- und Mobilitätsausrichtung der Stadt überführt.

Der Pkw ist im Reisezeitvergleich nahezu konkurrenzlos, während der ÖPNV insbesondere im regionalen Verkehr nicht umfassend wettbewerbsfähig ist. Dieser verfügt zwar über eine gute Erschließung im Stadtgebiet und eine direkte Anbindung über das Zwickauer Modell in einen Teil des Umlandes, leidet jedoch punktuell an eingeschränkter Angebotsqualität am Abend und an Wochenenden sowie fehlender Abstimmung zwischen den Betreibern.

²⁴ Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) (2025): Flächenverbrauch – Worum geht es? und Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) (2014): Flächeninanspruchnahme: Fachbeitrag zum Landschaftsprogramm.

Der Radverkehr nimmt trotz hoher Fahrradbesitzquote eine untergeordnete Rolle in der Alltagsmobilität ein. Dies liegt vor allem an der fehlenden bzw. einer unvollständigen und unsicheren Infrastruktur. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Fahrrad verhältnismäßig wenig auf ihren Schulwegen, wie sich auch im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung herausgestellt hat (s. Anhang A).

Deutlich stärker ist der Fußverkehr. Hier zeigt sich die sehr gute Versorgungslage mit kurzen Wegen zu den alltäglichen Zielen in den Stadtteilzentren. Allerdings bestehen Defizite bei der Barrierefreiheit, dem Komfort und der Aufenthaltsqualität.

3.9.2 Handlungsbedarfe

Die Stadt funktioniert bis auf wenige lokale Ausnahmen aus verkehrlicher Sicht. Ein grundsätzliches Kapazitätsproblem besteht nicht. Vielmehr bestehen die Herausforderungen in der Erhaltung und Sanierung der bestehenden Infrastrukturen sowie in der Anpassung an veränderte Mobilitätsbedürfnisse einer abnehmenden und immer älter werdenden Bevölkerung. Denn die Bedeutung Zwickaus innerhalb der Region als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum nimmt künftig zu und erzeugt Handlungsbedarfe in einer effizienten Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen zur Reduzierung des Instandhaltungsaufwandes.

Eine funktionierende, sichere und auf alle Verkehrsmittel ausgerichtete Infrastruktur hat auch einen positiven Einfluss auf die Ansiedlung von Arbeitsplätzen, wodurch letztendlich Zwickaus wirtschaftliche Rolle gestärkt wird. Daher ergeben sich für Zwickau für die künftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung vier übergeordnete Handlungsbedarfe:

- Verbesserung der Erreichbarkeit und Stärkung der Attraktivität Zwickaus für die eigene Bevölkerung und die Region
- Eine stadtverträgliche, effiziente und zuverlässige Abwicklung der Verkehre
- Eine intelligente und effiziente Nutzung der vorhandenen Flächen und Infrastrukturen
- Die Verzahnung von städtebaulichen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen vor dem Hintergrund einer alternden, schrumpfenden Bevölkerung

Für die jeweiligen Verkehrsmittel ergeben sich aus der vorangegangenen Analyse folgende Handlungsbedarfe (s. Abbildung 33):



- Erhalt und Sanierung eines leistungsfähigen Kfz-Systems für Stadt und Region
- eine effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen und stadtverträgliche Abwicklung des Kfz- und Lkw-Verkehrs
- Unterstützung innovativer Technologien und Ansätze zur Positionierung Zwickaus als smarte Automobilstadt



- Erhalt und Optimierung des ÖPNV-Angebotes und der Zuverlässigkeit
- Verbesserung der Anbindung in die Region zur Stärkung Zwickaus in der Region, auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels
- Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel am Hauptbahnhof und den ÖPNV-Verknüpfungspunkten



- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein zusammenhängendes, verständliches Radnetz
- Schließung von Netzlücken
- Errichtung von sicheren Radabstellanlagen in zentralen Bereichen



- Erhöhung der Verkehrssicherheit in zentralen Bereichen
- Herstellung einer barrierefreien Fußverkehrsinfrastruktur gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und den Stadtteilzentren

Abbildung 33: Handlungsbedarfe pro Verkehrsmittel

4 Leitbild und Zielsystem

Auf Grundlage der analysierten Rahmenbedingungen sowie der Ergebnisse der Bestandsaufnahme werden im folgenden Kapitel die strategischen Grundlagen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Zwickau formuliert. Das Leitbild beschreibt die angestrebte Entwicklungsperspektive bis zum Jahr 2040 und definiert die wesentlichen Leitlinien für ein zukunftsfähiges, leistungsfähiges und nachhaltiges Mobilitätssystem. Es dient als gemeinsamer Orientierungsrahmen für Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bürgerschaft und bildet die Grundlage für die Entwicklung konkreter Maßnahmen und Projekte. Das Leitbild wurde im Rahmen des Beteiligungs- und Abstimmungsprozesses gemeinsam mit Politik, Verwaltung, Fachakteuren und Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet und im Wirtschafts-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss im Oktober 2025 einstimmig von der Politik beschlossen.²⁵ Die nachfolgende Abbildung 34 fasst die einzelnen Bearbeitungsbausteine zusammen.

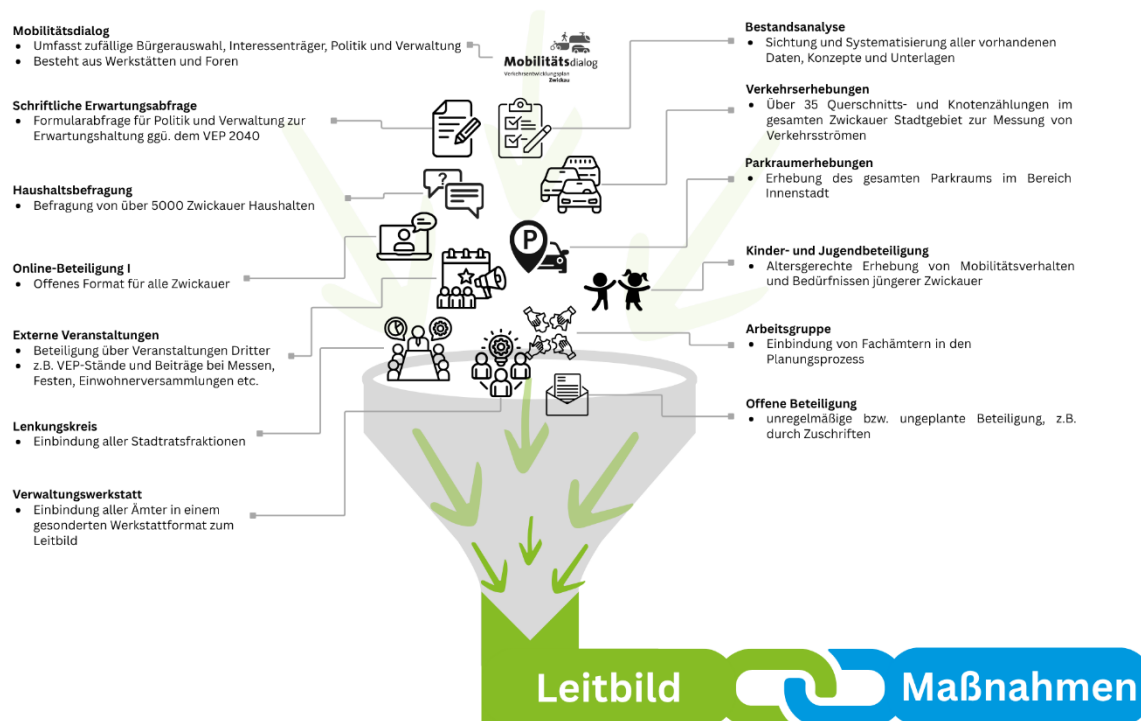


Abbildung 34: Leitbildentwicklung im VEP 2040

Zur Konkretisierung des Leitbildes werden strategische Leitziele und thematische Handlungsfelder definiert, die die zentralen Herausforderungen und Entwicklungsschwerpunkte der Mobilität in Zwickau adressieren. Ergänzend werden ein Indikatorensystem und Monitoringgrößen entwickelt, um die Umsetzung und Wirksamkeit des Verkehrsentwicklungsplans langfristig nachvollziehen und bewerten zu können. Dadurch wird eine transparente und überprüfbare Steuerung der Mobilitätsentwicklung bis zum Jahr 2040 ermöglicht und ein politisch beschlossener strategischer Orientierungsrahmen für die zukünftige Mobilitätspolitik der Stadt geschaffen.

²⁵ Das Leitbild zum VEP 2040 wurde im WUSA 10/2025 unter der DS Nr. BV/145/2025 einstimmig beschlossen.

4.1 Mobilität für eine starke Stadt – Leitbild für Zwickau

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 VEP 2040 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 (s. Abbildung 35).



Abbildung 35: Beschlossenes Leitbild des VEP 2040 der Stadt Zwickau

4.2 Strategische Leitziele

Das Leitbild der Stadt Zwickau gliedert sich in vier strategische Zielbilder. Diese wurden aus den umfangreichen Analysearbeiten, den Mobilitätswerkstätten und -foren, unter Einbindung von Verwaltung und Politik sowie fachlichen Einschätzungen in einem

iterativen Prozess gebildet und stellen fortan einen klaren Rahmen zur Entwicklung konkreter Maßnahmen für Zwickau dar.

Im Zuge des Mobilitätsdialogs wurden am häufigsten Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Sicherheit genannt. Diese Schwerpunktsetzung wird durch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung (s. Kap. 3.1) und der Online-Beteiligung (s. Kap. 1.2.3) bestätigt: Zuverlässigkeit, Sicherheit und Erreichbarkeit werden von den Befragten für die zukünftige Mobilität als besonders wichtig bewertet; auch Barrierefreiheit und Bezahlbarkeit weisen eine sehr hohe Bedeutung auf. Die vier Leitziele für Zwickau lauten:

- Attraktive und lebenswerte Stadt
- Mobilität für Alle
- Stärkung einer effizienten Mobilität
- Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

Jedes der vier Zielbilder gliedert sich in drei Teilziele, die nachfolgend vorgestellt werden.

4.2.1 Attraktive und lebenswerte Stadt

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

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

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

4.2.2 Mobilität für Alle

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

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

4.2.3 Stärkung einer effizienten Mobilität

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

Erhöhung der Zuverlässigkeit – Die Mobilitätsinfrastruktur und alle Verkehrsmittel sind verlässlich und bringen alle sicher ans Ziel.

Förderung der Umweltverträglichkeit – Die Mobilität wird effizient mit möglichst geringem Aufwand und mit möglichst geringen Umweltbelastungen durchgeführt.

4.2.4 Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft

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

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

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

4.3 Handlungsprämissen

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 Zielhorizont 2040 nicht in allen Bereichen realistisch sein wird. Kommunale, finanzielle und personelle Ressourcen sowie ein begrenztes Flächenangebot 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 (siehe Abbildung 36):

Handlungsprämisse 1

Klare Vorgaben für alle Verkehrsträger

(Vorrangnetze für Kfz/Lkw, ÖPNV, Rad und Fuß)

Handlungsprämisse 2

Trennung der Verkehrsträger wo möglich

(Verbesserung der Sicherheit, Reisekomfort, Reisezeit, wenn möglich)

Handlungsprämisse 3

Flexible Nutzung des öffentlichen Raums

(Nutzungskonflikte innovativ durch Flexibilität lösen, wenn möglich)

Handlungsprämisse 4

Nutzung von Opportunitäten

(Trotz knapper Ressourcen Projekte anschieben, Fördermittel bestmöglich akquirieren und nutzen)

Abbildung 36: Handlungsprämissen für das Leitbild der Stadt Zwickau

Die unter Handlungsprämisse 1 definierten Zielnetze mit klaren Vorgaben für den Kfz-, ÖPNV- sowie Fuß- und Radverkehr bilden das **Grundgerüst zur Herstellung eines sicheren, leistungsfähigen Netzes** für die jeweiligen Verkehrsträger. In den Vorrangnetzen für den Kfz-, ÖPNV- und Radverkehr sowie in den Vorrangbereichen des Fußverkehrs werden **klare Ausbau- und Qualitätsstandards sowie eine Bevorrechtigung des jeweiligen Verkehrsträgers** an die künftige Planung adressiert. Die jeweiligen Qualitätsstandards und die Hierarchisierung der vier Netzebenen sind dem Kapitel 6 zu den Zielnetzen zu entnehmen.

Unter Handlungsprämisse 2 wird eine **konsequente Trennung der Verkehrsarten in den jeweiligen Zielnetzen** verfolgt, sofern dies der öffentliche Raum ermöglicht. Durch diesen Ansatz wird die Nutzung und Fortbewegung in einem gewachsenen Verkehrssystem wie der Stadt Zwickau vereinfacht. Die **Verkehrssicherheit, der Reisekomfort, die Reisezeit und letztendlich die Attraktivität** eines jeden Verkehrsmittels werden gesteigert.

In den Bereichen, in denen eine Trennung der Verkehrsarten nicht möglich ist, kann eine **flexible Nutzung des knappen Guts öffentlicher Raum** ein Lösungsansatz sein, die Kosten für die Bereitstellung und Unterhaltung von Infrastruktur zu verringern. Hierzu gehört auch die multifunktionale Nutzung von Flächen, wie z. B. Parkflächen. Halbüffentliche Parkflächen können tagsüber der Kundschaft und nachts bspw. den Bewohnerinnen und Bewohnern in Quartieren mit hohem Parkdruck zur Verfügung stehen.

Mit der Nutzung von Opportunitäten sollen darüber hinaus geeignete Umsetzungsfenster und Fördermöglichkeiten frühzeitig aufgegriffen werden, um Projekte auch unter begrenzten kommunalen Ressourcen planerisch vorzubereiten und schrittweise voranzutreiben.

Über diese Handlungsprämissen hinaus verbindet der VEP zwei strategische Perspektiven: **Innenwirkung** entsteht durch die stärkere Verzahnung der Mobilitätsplanung mit der Stadt-, Flächen- und Gewerbeentwicklung. **Außenwirkung** zielt darauf, Zwickaus Funktion als Oberzentrum zu stärken und die regionalen Verkehrs- und Mobilitätsbeziehungen entsprechend weiterzuentwickeln. Beide Perspektiven sind bei der Entwicklung von Maßnahmenpaketen, deren Priorisierung sowie der Nutzung von Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten gemeinsam zu berücksichtigen.

4.4 Handlungsfelder

Da die Bestandsaufnahme und -analyse bereits klassischerweise nach Verkehrsmitteln gegliedert wurden (s. Kap. 3), bleibt die stringente Unterteilung nach Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr (Bus, Straßenbahn und Bahn) und Kfz-Verkehr auch für die Entwicklung der Handlungsfelder bestehen. Ergänzend kommt das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement hinzu, welches seinen Schwerpunkt auf nicht bauliche Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation setzt. Die insgesamt fünf Handlungsfelder sind nicht trennscharf einem der vier Leitziele zuzuordnen, sondern sind als leitzielübergreifende Handlungsfelder zu verstehen.

4.4.1 Fußverkehr

Alle Wege beginnen und enden mehr oder minder zu Fuß. Die eigenen Füße stellen für die meisten Menschen die niederschwelligste Art der Fortbewegung dar. Daher ist es das Ziel, eine sichere, möglichst barrierefreie und umwegfreie sowie attraktive Infrastruktur für alle Menschen zu schaffen. Darüber hinaus nehmen die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten sowie eine generelle Stärkung der Nahmobilität durch eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen eine zentrale Rolle ein.

4.4.2 Radverkehr

Der Radverkehr spielt in der Alltagsmobilität der Zwickauerinnen und Zwickauer eine untergeordnete Rolle, obwohl in den Zwickauer Haushalten ausreichend Fahrräder vorhanden sind (s. Kap. 3.1.2). Ein durchgängiges, sicheres und komfortables Radverkehrsnetz ist für den Alltagsgebrauch unerlässlich. Ebenso gehören sichere Abstellanlagen und die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, in erster Linie mit dem Umweltverbund, dazu.

4.4.3 Öffentlicher Verkehr

Ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Verkehr (ÖV) bildet das Rückgrat einer umweltfreundlichen Mobilität. In Zwickau ist dies ein System bestehend aus Straßenbahn- und Buslinien sowie im regionalen Kontext der Regionalverkehr, der als sogenanntes Zwickauer Modell sogar mit einer Linie ins Zentrum geführt wird (s. Kap. 3.4.1). Schwerpunkte im ÖV liegen in der Verbesserung von Angebot, Erreichbarkeit, Verlässlichkeit und Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen.

4.4.4 Kfz-Verkehr

Der überwiegende Teil der Zwickauerinnen und Zwickauer nutzt das eigene Auto zur täglichen Fortbewegung (s. Kap. 3.1.2). Insbesondere in der Verknüpfung von Stadt und Region ist der Pkw für viele Menschen alternativlos. Daher gilt es künftig, eine effiziente, sichere und verträgliche Abwicklung des MIV und Wirtschaftsverkehrs gerade im innerstädtischen Bereich zu gewährleisten. Schwerpunkte im Kfz-Verkehr betreffen unter anderem die Netzgestaltung, Verkehrslenkung, Parkraummanagement sowie die Berücksichtigung von Liefer- und Wirtschaftsverkehren.

4.4.5 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement ergänzt infrastrukturelle Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Fuß, Rad sowie ÖV und Kfz-Verkehr durch Information, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit zur Steigerung der Bekanntheit und der Akzeptanz neuer oder alternativer Angebote zum Pkw. Es unterstützt generell die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und multimodaler Angebote und begleitet die Umsetzung des VEP durch Kommunikations- und Beteiligungsmaßnahmen.

4.5 Indikatorensystem

Damit die im VEP 2040 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 (s. Kap. 9.3.1). 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. Anhand von quantitativen Messungen (z. B. Verkehrszählungen) sowie qualitativen Aspekten (z. B. durch Befragungen) soll eine Bewertung der im Leitbild genannten Ziele möglich sein. Dabei liegen viele der Indikatoren der Verwaltung bereits vor. Wichtig sind daher eine kontinuierliche Pflege, Fortschreibung und regelmäßige Überprüfung.

5 Zielentwicklungen und Verkehrsprognosen

Das Kapitel 5 ordnet die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung Zwickaus bis 2040 anhand einer modellgestützten Verkehrsprognose ein und beschreibt die angestrebte Zielentwicklung des VEP. Die Annahmen und Randbedingungen der Verkehrsprognose werden in Kapitel 5.1 erläutert. Darauf aufbauend erfolgt die Einordnung der zukünftigen Verkehrsentwicklung als Grundlage für die Zielnetze und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans.

5.1 Zukunftstrends für Zwickau

5.1.1 Annahmen und Randbedingungen der Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose wurde für den Zeithorizont 2040 entwickelt und baut auf dem Analysemodell des Jahres 2025 auf. Grundlage der Modellrechnung sind die zum Zeitpunkt der Bearbeitung verfügbaren Prognosen zur Bevölkerungs-, Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung sowie weitere verkehrsrelevante Strukturdaten. Die Prognose beschreibt einen Referenzfall unter den derzeit absehbaren Rahmenbedingungen und dient als Grundlage für die Bewertung der zukünftigen Verkehrsentwicklung sowie der im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehenen Maßnahmen.

Ein wesentlicher Einflussfaktor der zukünftigen Verkehrsentwicklung ist die demografische Entwicklung. Sowohl die kleinräumige Einwohnerprognose der Stadt Zwickau als auch die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaates Sachsen prognostizieren eine Bevölkerungsabnahme. Bis 2040 wird diese um 5.000 bis 10.000 Einwohner abnehmen (s. Abbildung 37). Gleichzeitig verändert sich die Altersstruktur der Bevölkerung, das Durchschnittsalter steigt. Darüber hinaus wurde die 3. Regionalisierte Schüler- und Absolventenprognose des Freistaates Sachsen sowie die daraus resultierenden Veränderungen der Bildungsverkehre berücksichtigt. Auch hier sind negative Prognosen berechnet worden. Auf Basis dieser Prognosen wurden die Pendlerverflechtungen zwischen Zwickau und dem Umland entsprechend fortgeschrieben.

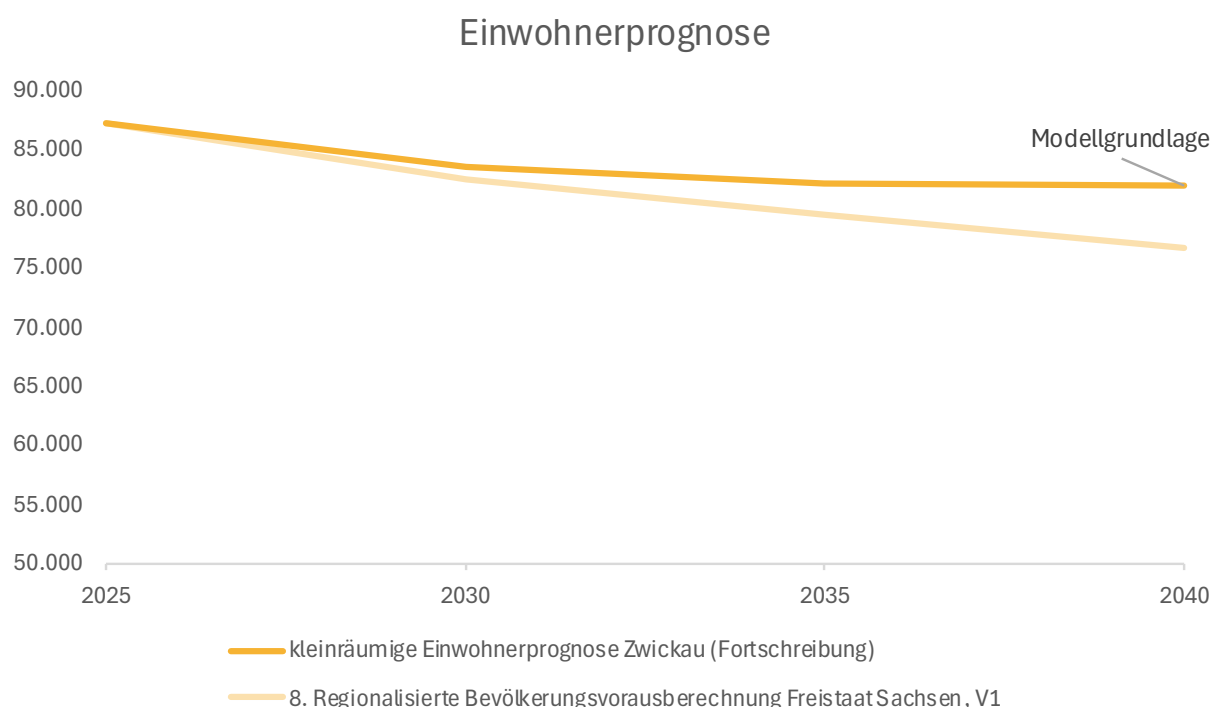


Abbildung 37: Einwohnerprognose Stadt Zwickau

Für die Zukunftsszenarien und Prognosen wurde auf die kleinräumige Einwohnerprognose aufgrund des Detaillierungsgrades für die Stadt zurückgegriffen. Dies ist insbesondere für die verkehrliche Wirkungsabschätzung und den Aufbau des Verkehrsmodells wichtig.

Neben den demografischen Entwicklungen wurden auch zukünftige Veränderungen der Siedlungs- und Infrastruktur berücksichtigt.²⁶ Hierzu zählen rechtskräftige Bebauungspläne sowie bereits konkret geplante Infrastrukturmaßnahmen. Mit Projektstart wurde von einer Erweiterung des Volkswagen-Werkes in Mosel ausgegangen, deren Realisierung aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen im Industrie- und Dienstleistungssektor zunehmend unsicher ist (s. Kap. 2.2.3). Neben der Erweiterung des VW-Werkes sind der Neubau der Justizvollzugsanstalt sowie die geplante Führung der Straßenbahnlinie 4 über den Hauptbahnhof (Querspange) von verkehrlicher Relevanz. Die Entwicklung der Arbeitsplätze orientiert sich überwiegend an der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung der Stadt und wurde zusätzlich um die erwarteten Beschäftigungseffekte aus den geplanten Entwicklungsflächen ergänzt.

Die Prognose berücksichtigt sowohl den Binnenverkehr innerhalb Zwickaus als auch die Verkehrsbeziehungen mit dem Umland. Hierzu wurden die Pendlerverflechtungen sowie der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr entsprechend der zugrunde liegenden Strukturprognosen angepasst. Die Entwicklung des Güterverkehrs basiert auf der Verkehrsprognose 2040 des Bundesministeriums für Verkehr und wurde in die Modellrechnung integriert.

Das grundsätzliche Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wurde gegenüber dem Analysejahr als konstant angenommen. Dies betrifft insbesondere die Wegehäufigkeit, die Verkehrsmittelwahl sowie die verkehrliche Bewertung der einzelnen Verkehrsmittel. Die Verkehrsprognose bildet damit einen plausiblen Referenzzustand unter den heute bekannten Rahmenbedingungen ab und ermöglicht eine konsistente Bewertung der zukünftigen Verkehrsentwicklung.

Nicht berücksichtigt wurden grundlegende Veränderungen des Mobilitätsverhaltens oder derzeit nicht belastbar prognostizierbare Entwicklungen, beispielsweise infolge neuer Mobilitätsangebote, einer fortschreitenden Digitalisierung oder Automatisierung des Verkehrs sowie weiterer gesellschaftlicher Veränderungen. Die Ergebnisse sind daher nicht als exakte Vorhersage der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zu verstehen, sondern als modellgestützte Abschätzung unter definierten Annahmen. Die Prognose dient als Referenzentwicklung für die Bewertung der im Verkehrsentwicklungsplan entwickelten Maßnahmen und ermöglicht deren verkehrliche Einordnung im Vergleich zu einer Entwicklung ohne weitergehende Eingriffe.

5.1.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis 2040

Auf Grundlage der beschriebenen Rahmenbedingungen zeigt die Verkehrsprognose bis zum Jahr 2040 eine insgesamt leicht rückläufige Verkehrsnachfrage. Gegenüber dem Analysejahr 2025 verringert sich die Zahl der täglichen Wege im Stadtgebiet von rund 407.000 auf etwa 387.000 und damit um rund 5 %. Maßgeblicher Einflussfaktor ist dabei die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung, durch die sich die Anzahl der Wege im Stadtgebiet insgesamt verringert. Gleichzeitig verändern sich auch die Altersstruktur sowie die räumliche Verteilung einzelner Verkehrsbeziehungen.

Der Rückgang fällt bei den einzelnen Verkehrsmitteln unterschiedlich aus. Während die Anzahl der Wege im Fuß- und Radverkehr aufgrund der demografischen Entwicklung und punktuell fehlender bzw. unzureichender Infrastruktur stärker zurückgeht (rund 11 %), reduziert sich der MIV insgesamt lediglich um rund 4 %. Ursächlich hierfür ist insbesondere die konstant hohe Bedeutung Zwickaus als Oberzentrum in der Region sowie der prognostizierte Anstieg des Lieferverkehrs, der bis zum Jahr 2040 deutlich

²⁶ Stand der Prognosedaten: Januar 2026.

zunehmen und einen Teil der Rückgänge im MIV kompensieren wird. Auch für den öffentlichen Verkehr wird insgesamt ein leichter Rückgang der Verkehrsmenge prognostiziert. Dieser ist im Wesentlichen auf die sinkende Zahl innerstädtischer Wege infolge der Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen. Gleichzeitig wirken geplante Angebotsverbesserungen einer stärkeren Abnahme entgegen. Hierzu zählen insbesondere die im Rahmen des GVFG-Programms vorgesehene Straßenbahn-Querspange mit der direkten Anbindung des Hauptbahnhofs. Weitere Angebotsausweitungen im Schienenpersonennahverkehr, beispielsweise durch Taktverdichtungen, würden die regionale Erreichbarkeit Zwickaus stärken. Dadurch kann der öffentliche Verkehr seine Bedeutung innerhalb des Gesamtverkehrssystems trotz leicht rückläufiger Nachfrage langfristig sichern.

Trotz des erwarteten Bevölkerungsrückgangs bleibt die grundsätzliche Struktur der Verkehrsnachfrage weitgehend erhalten. Die wichtigsten Quell- und Zielbeziehungen innerhalb des Stadtgebietes sowie zwischen Zwickau und dem Umland bestehen auch im Prognosejahr fort. Veränderungen zeigen sich daher überwiegend in der Intensität der Verkehrsströme und weniger in deren räumlicher Ausprägung. Die prognostizierte Entwicklung ist insgesamt als moderat einzustufen. Ein Rückgang der Verkehrsnachfrage bedeutet nicht zwangsläufig eine spürbare Entlastung des Verkehrssystems. Vielmehr bleiben die heutigen Hauptverkehrsachsen sowie die wesentlichen Verkehrsbeziehungen auch künftig von zentraler Bedeutung für die Mobilität in Zwickau.

Tabelle 4: Entwicklung des Verkehrsaufkommens

	Gesamtverkehr	Fußverkehr	Radverkehr	MIV	ÖV
2025	407.000	47.000	21.000	299.000	40.000
2040	387.000	42.000	19.000	287.000	38.000
Veränderung 2040 zu 2025	-5 %	-11 %	-11 %	-4 %	-4 %

Die räumliche Auswertung der Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr zeigt, dass sich die Veränderungen im Straßennetz auf wenige Bereiche konzentrieren. Während im überwiegenden Teil des Stadtgebiets leichte bis moderate Rückgänge der Verkehrsbelastung zu erwarten sind, treten lokal auch Zunahmen infolge geplanter Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen auf. Die deutlichsten Belastungszunahmen ergeben sich im Bereich Mosel. Ursache ist die (zu Projektbeginn geplante) Erweiterung des Volkswagen-Werkes sowie die damit verbundene Entwicklung zusätzlicher Arbeitsplätze und des Wirtschafts- und Güterverkehrs im Umfeld des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 116 „für das Gebiet Zwickau-Mosel – Erweiterung VW-Werk“. Die Auswirkungen reichen bis auf die Altenburger Straße. Die höchste Zunahme der Verkehrsbelastung wird auf der B 175 im Bereich des Volkswagen-Werkes mit bis zu rund 3.000/24h im Querschnitt prognostiziert. Dies entspricht einer Veränderung von ca. 20 % gegenüber dem Analysejahr.

Ein weiterer Bereich mit steigenden Verkehrsbelastungen befindet sich an der Olzmannstraße. Hier führt insbesondere der Neubau der Justizvollzugsanstalt einschließlich der neuen Erschließungsstraße zu zusätzlichen Verkehrsströmen. Im Bereich der neuen Zufahrt werden Zunahmen von bis zu rund 2.500 Kfz/24h prognostiziert.

Abgesehen von diesen lokal begrenzten Entwicklungen sind im übrigen Stadtgebiet überwiegend rückläufige Verkehrsbelastungen zu erwarten. Die stärksten Entlastungen zeigen sich auf der Lengenfelder Straße, wo die Verkehrsbelastung um bis zu 1.700 Kfz/24 h zurückgeht. Dies entspricht einer Abnahme von ca. 17 %. Weitere Rückgänge ergeben sich auf der Reichenbacher Straße. Je nach Abschnitt werden hier Abnahmen bis zu 1.600 Kfz/24 h prognostiziert. Die prozentuale Veränderung liegt bei 9 %.

Tabelle 5: Veränderung des Verkehrsaufkommens auf ausgewählten Straßen

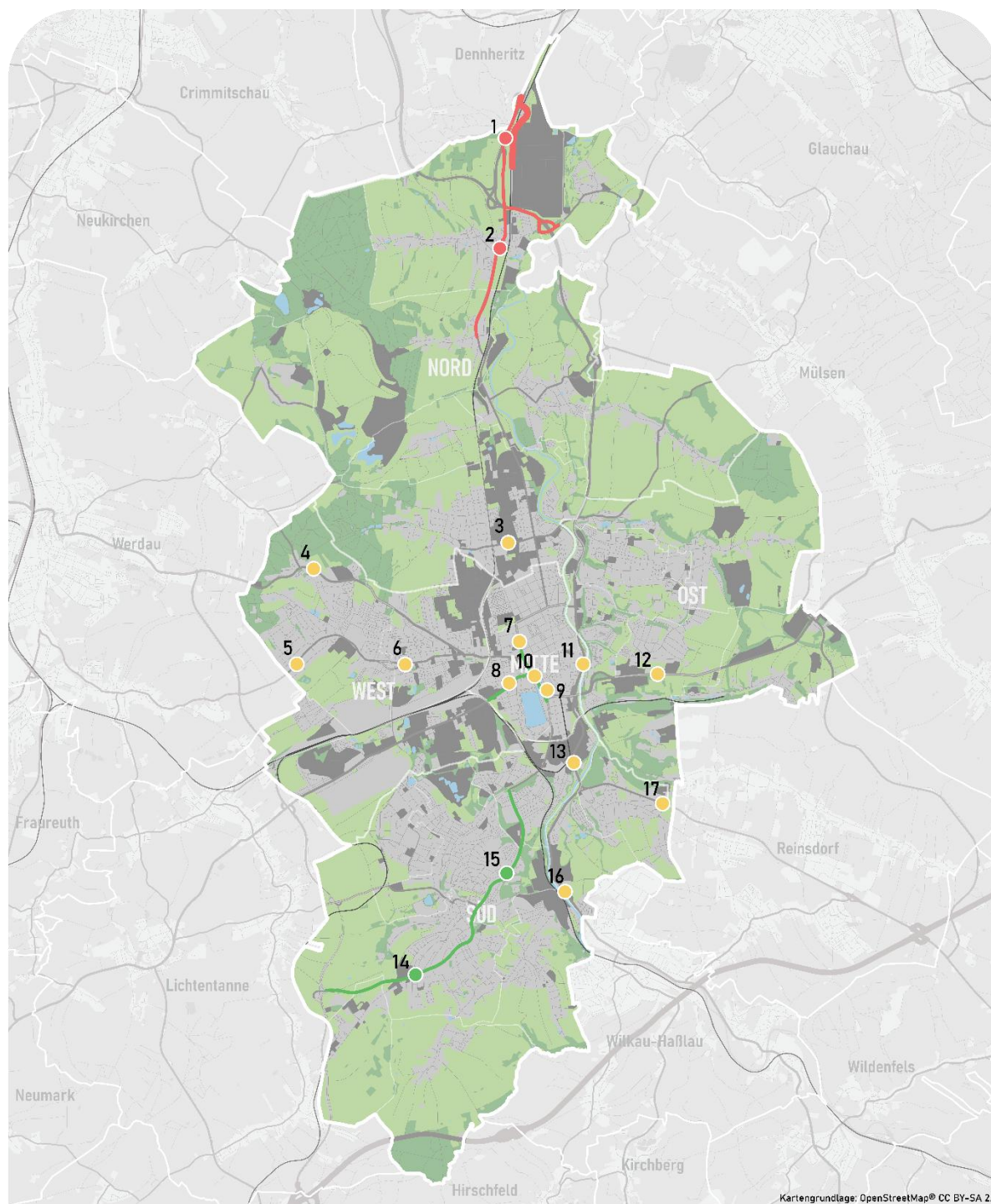
Nr.	Straße	Differenz	Prozentuale Veränderung
1	B175	3.030	20 %
2	Glauchauer Straße	1.850	33 %
3	Pölbitzer Straße	-650	-5 %
4	Werdauer Straße	-50	-1 %
5	Steinpleiser Straße	-820	-8 %
6	Marienthaler Straße	-1.070	-6 %
7	Crimmitschauer Straße	-1.390	-5 %
8	Reichenbacher Straße	-1.560	-9 %
9	Dr.-Friedrichs-Ring	150	3 %
10	Humboldtstraße	-1.130	-5 %
11	B93	-730	-4 %
12	Äußere Dresdner Straße	-270	-3 %
13	Oskar-Arnold-Straße	-1.580	-5 %
14	Lengenfelder Straße West	-1.690	-17 %
15	Lengenfelder Straße Ost	-1.730	-12 %
16	Muldestraße	-130	-1 %
17	Wildenfelser Straße	-60	0 %

Die in der Tabelle 5 aufgeführten Veränderungen des Verkehrsaufkommens sind in der nachfolgenden Abbildung 38 visualisiert. Die größten Differenzen (Zu- und Abnahmen) sind farbig hervorgehoben. Diese betreffen in erster Linie die Bereiche rund um das VW-Werk sowie die Lengenfelder Straße sowie Reichenbacher Straße, Crimmitschauer Straße und Humboldtstraße.

Verkehrsmodellierung

Städtische oder auch regionale Verkehrsmodelle werden mithilfe von verschiedenen Verkehrsdaten aufgebaut und können sowohl den Ist-Zustand als auch Prognosen im Straßennetz für bspw. den Kfz-Verkehr oder den ÖPNV abbilden. Durch dieses Simulationsinstrument können auf objektiver Basis Auswirkungen auf Verkehr, Umwelt und Infrastruktur beziffert und verglichen werden. Dadurch können Fehlplanungen und damit einhergehende finanzielle Risiken minimiert werden.

Der Aufbau und die Pflege eines städtischen Verkehrsmodells eignen sich daher im Vorfeld von größeren infrastrukturellen Vorhaben, um verschiedene Varianten zu simulieren und somit Fehlplanungen und finanzielle Risiken zu minimieren.



Veränderung des Verkehrsaufkommens bis 2040

- Abnahmen bis -2.000 Kfz/Tag
- Zunahmen bis +3.000 Kfz/Tag
- Messpunkt

Abbildung 38: Übersicht Veränderung des Verkehrsaufkommens bis 2040

Für den öffentlichen Verkehr ergibt sich trotz der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung insgesamt eine weitgehend stabile Entwicklung. Während die Nachfrage im innerstädtischen Binnenverkehr leicht zurückgeht, wirken sich Angebotsverbesserungen im Stadt- und Regionalverkehr stabilisierend aus. Mit der geplanten Führung der Straßenbahnlinie 4 über den Hauptbahnhof (Querspange) wird die Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Schienenpersonennahverkehr verbessert und damit für Pendler attraktiver. Gleichzeitig führt die geänderte Linienführung zu einer Verlagerung der Fahrgastnachfrage von der Buslinie 10 auf die Straßenbahnlinie 4 (s. Abbildung 39).

Im Regionalverkehr werden insbesondere auf den Verbindungen in Richtung Leipzig und Chemnitz Fahrgastzuwächse von rund 22 % beziehungsweise 24 % prognostiziert. Die Sachsen-Franken-Magistrale Leipzig-Zwickau wird derzeit (Stand 2026) umfassend saniert und künftig schneller befahrbar sein. Zudem sollen nach Abschluss der Arbeiten mehr Güterzüge die Strecke befahren können.²⁷

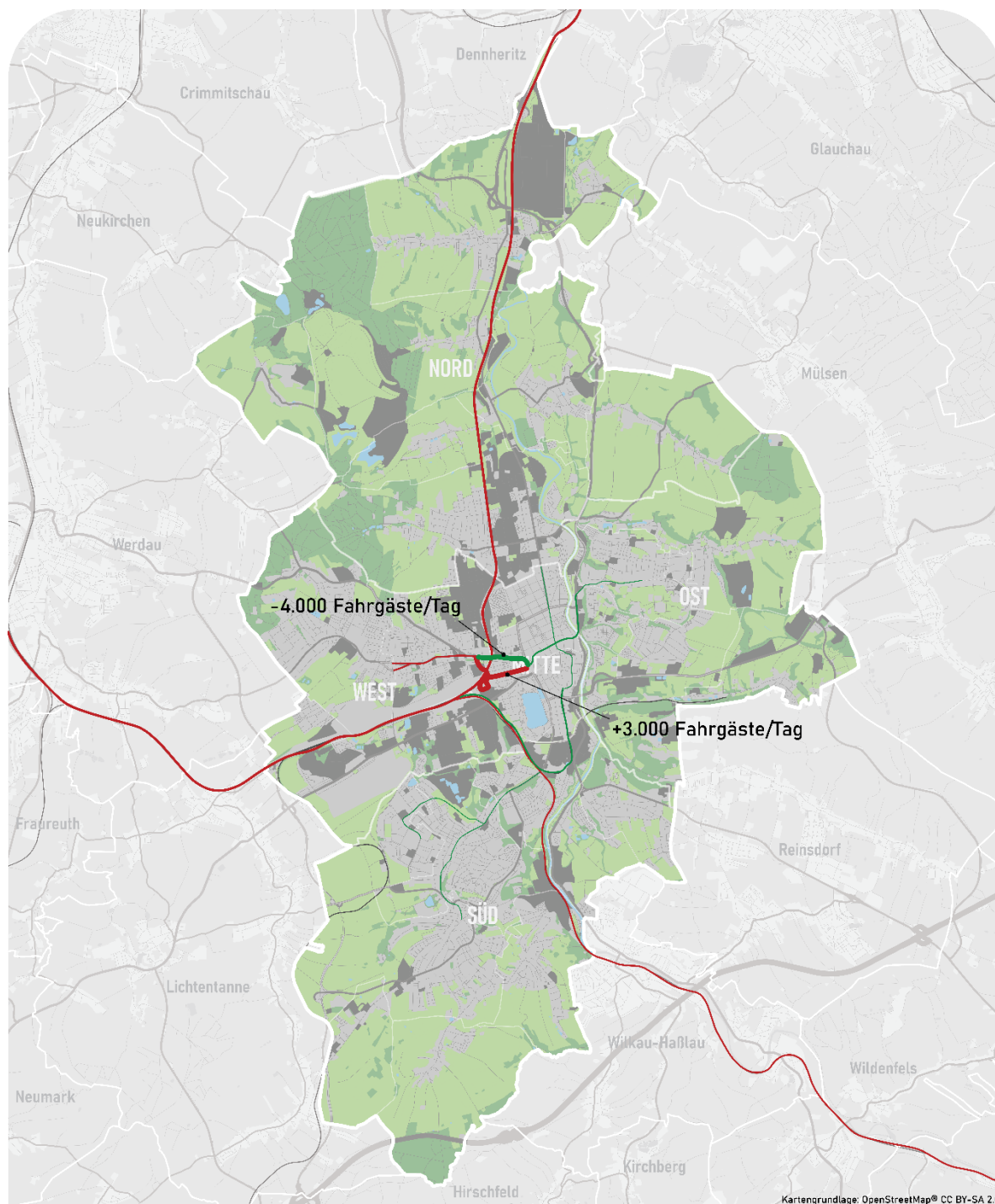
Im übrigen Stadtgebiet sind überwiegend leichte Rückgänge der Fahrgastzahlen zu erwarten, die im Wesentlichen auf die demografische Entwicklung zurückzuführen sind. Die Verschiebung hin zu einer älteren Bevölkerung kann eine Chance zur Gewinnung neuer Fahrgäste sein, die durch entsprechende barrierearme, direkte Wege mit Bus und Straßenbahn einen leichteren Zugang zum ÖPNV erhalten als heute.

5.1.3 Einordnung der Ergebnisse

Die allgemeinen Abnahmen der Verkehrsmengen bedeuten im Umkehrschluss nicht, dass sich die verkehrlichen Herausforderungen Zwickaus von allein lösen. Trotz punktueller Rückgänge bei allen Verkehrsträgern bleiben die Probleme wie punktuelle Überlastungen der Straßen zum Berufsverkehr, fehlende Mobilitätsalternativen für eine alternde Bevölkerung und nicht zuletzt die Unterhaltung der Infrastrukturen, allen voran der Straßen, bestehen.

Die prognostizierten Rückgänge im Fuß- und Radverkehr sind auch auf die in Teilen mangelhafte oder gänzlich fehlende Infrastruktur zurückzuführen, wodurch gerade für schutzbedürftige Altersgruppen die Verkehrssicherheit leidet (s. Kap. 1.2 und 3.2). Daher sind Maßnahmen, die dem prognostizierten Trend entgegenwirken, umso wichtiger. Im ÖPNV sind die Investitionen in die Angebotsqualität und die Sanierung der Infrastruktur schon jetzt spürbar; die Fahrgastzahlen haben sich seit Corona wieder stabilisiert und werden auch laut Prognose nur geringfügig sinken. Entscheidend ist hier, dass die bereits laufenden bzw. ausstehenden Maßnahmen im ÖPNV großzügig durch Bundesmittel gefördert werden. Auch für den Fuß- und Radverkehr stehen Landes- und Bundesfördermittel bereit. Eine Sanierung oder gar ein Ausbau der Kfz-Infrastrukturen ist dagegen nur bedingt förderfähig. Daher wird es für die künftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung Zwickaus um einen integrierten und durchdachten Fördermitteleinsatz gehen, von dem auch der Kfz-Verkehr profitieren kann.

²⁷ Mitteldeutscher Rundfunk (2026): Ersatzverkehr: Bahn sperrt wieder Strecke Altenburg – Zwickau.



Veränderung des Fahrgastaufkommens bis 2040

- Abnahmen bis -4.000 Fahrgäste/Tag
- Zunahmen bis +3.000 Fahrgäste/Tag

Abbildung 39: Differenzbelastung im ÖPNV 2025/2040

5.2 Wirkungsabschätzung der Referenzentwicklung

5.2.1 Verkehrliche Wirkungen

Der prognostizierte Rückgang der Gesamtverkehrsnachfrage um rund 5 % führt nicht zu einer spürbaren Entlastung des Verkehrsnetzes im Alltagsbetrieb. Die wichtigsten Hauptverkehrsachsen bleiben auch im Jahr 2040 weiterhin hoch belastet, während sich die räumliche Struktur der Verkehrsströme nur geringfügig verändert.

Damit zeigt die Prognose, dass bestehende Engpässe und Nutzungskonflikte im Straßennetz weiterhin bestehen bleiben. Auch wenn einzelne Abschnitte Entlastungen erfahren, reicht die Größenordnung der Rückgänge nicht aus, um eine grundlegende Verbesserung der verkehrlichen Situation im Bestand zu bewirken. Gleichzeitig entstehen durch punktuelle Entwicklungen neue bzw. verstärkte Belastungsschwerpunkte. Die Verkehrsentwicklung bleibt damit insgesamt selektiv und räumlich konzentriert.

Im öffentlichen Verkehr führt die Entwicklung ebenfalls nicht zu einer grundlegenden Strukturveränderung. Zwar stabilisieren Angebotsverbesserungen und der Ausbau des Regionalverkehrs die Nachfrage, jedoch verschieben sich Verkehrsströme lediglich zwischen einzelnen Relationen. Der ÖPNV gewinnt damit vor allem durch qualitative Verbesserungen an Bedeutung, nicht durch stark steigende Fahrgastzahlen.

5.2.2 Umweltwirkungen

Auf Basis der vorliegenden Mobilitätsdaten zeigt sich zwischen 2025 und 2040 ein Rückgang der Verkehrsleistung im MIV, die durch die Zwickauer Bevölkerung verursacht wird. Die täglichen Personenkilometer (Pkm) an einem durchschnittlichen Werktag reduzierten sich von knapp 1,14 Mio. Pkm auf etwa 1,02 Mio. Pkm, also um ca. 119.000 Pkm pro Werktag. Für die Berechnung der Klimawirkung wird pauschal der aktuelle verfügbare Emissionsfaktor des Umweltbundesamtes (Bezugsjahr 2024) von 164 g CO₂ pro Personenkilometer für beide Betrachtungsjahre angewendet. Ebenso wird eine konstante Wegelänge angenommen. Daraus ergeben sich rechnerisch CO₂-Einsparungen in der Größenordnung von knapp 20 Tonnen pro Werktag. Da davon auszugehen ist, dass sich die reale Flottenzusammensetzung (u. a. durch den steigenden Anteil an Elektrofahrzeugen) bis 2040 hin zu weniger CO₂-Ausstoß pro Kilometer entwickeln wird, dürfte die tatsächliche Emissionsreduktion im Jahr 2040 noch ein Stück höher ausfallen als hier konservativ berechnet.

Insbesondere die Reduktion des MIV trägt zu geringeren Emissions- und Lärmbelastungen bei. Diese Entlastungen bleiben jedoch begrenzt, da die räumliche Konzentration des Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen weitgehend bestehen bleibt. Damit werden auch im Prognosejahr weiterhin relevante Umweltbelastungen entlang dieser Korridore auftreten, wenn auch in leicht reduzierter Intensität. Gleichzeitig unterstützt die prognostizierte Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie die zunehmende Bedeutung des Regionalverkehrs potenzielle Verlagerungseffekte, die zu einer weiteren Stabilisierung der Umweltwirkungen beitragen können.

Die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor werden durch die zunehmende Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs und den prognostizierten Bevölkerungsrückgang weiter sinken (s. Kap. 3.8.3). Die Lärmemissionen (s. Kap. 3.8.1) sowie Null-Verkehrstote (Vision Zero) (s. Kap. 3.2) und auch die Pkw-Dichte bleiben davon jedoch weitestgehend unberührt. Auch die Anforderungen, die sich aus einer zunehmend älter werdenden Bevölkerung ergeben, werden durch diese Entwicklungen nicht automatisch gelöst.

5.2.3 Städtebauliche Wirkungen

Die Prognose zeigt, dass sich die Anforderungen an den städtischen Raum trotz leicht sinkender Verkehrsmengen nicht grundlegend verringern. Die bestehenden Verkehrsachsen behalten ihre funktionale Bedeutung, sodass auch künftig eine hohe Flächenkonkurrenz im Straßenraum bestehen bleibt. Gleichzeitig verschieben sich die Anforderungen an die Stadtentwicklung zunehmend von quantitativen Verkehrsfragen hin zu qualitativen Aspekten der Erreichbarkeit und Nutzungsqualität. Der demografische Wandel führt dazu, dass ein wachsender Anteil der Wege im unmittelbaren Wohnumfeld stattfindet und damit die Bedeutung der Stadtteile als Versorgungs- und Lebensräume zunimmt.

Aus den Prognoseergebnissen wird deutlich, dass insbesondere die Erreichbarkeit von Stadtteilzentren, die Sicherung wohnortnaher Versorgungsstrukturen sowie die Qualität des öffentlichen Raums an Bedeutung gewinnen. Eine gute fußläufige Erreichbarkeit, barrierefreie Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität werden damit zu zentralen Voraussetzungen für eine selbstständige Mobilität in einer alternden Gesellschaft. Dies ergibt sich nicht nur aus städtebaulichen Zielsetzungen, sondern direkt aus den prognostizierten Veränderungen der Mobilitätsnachfrage und der demografischen Struktur.

6 Zielnetze

Die Zielnetze bilden einen zentralen Baustein des Verkehrsentwicklungsplans 2040 und beschreiben die langfristig angestrebte Struktur des zukünftigen Verkehrssystems in Zwickau. Sie übersetzen die im Leitbild und Zielsystem formulierten strategischen Zielsetzungen in räumlich konkretisierte Netzkonzepte und zeigen auf, welche Verbindungen, Achsen und Knotenpunkte für die zukünftige Mobilitätsentwicklung von besonderer Bedeutung sind. Dabei werden die Anforderungen aller relevanten Verkehrsarten berücksichtigt und zu einem integrierten Gesamtverkehrssystem zusammengeführt.

Die Zielnetze verfolgen das Ziel, die Erreichbarkeit wichtiger Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen dauerhaft sicherzustellen und gleichzeitig die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu schaffen. Hierfür werden innerhalb der einzelnen Verkehrsarten unterschiedliche Netzebenen definiert, die entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und Funktion ausgestaltet werden sollen. Die Zielnetze dienen dabei nicht als detaillierte Ausbauplanung, sondern als strategischer Orientierungsrahmen für zukünftige Infrastrukturmaßnahmen, Investitionsentscheidungen und vertiefende Fachplanungen.

Die Entwicklung der Zielnetze erfolgt auf Grundlage der Ist-Situation des Netzes sowie der Bestandsanalyse, der identifizierten Stärken und Schwächen des heutigen Verkehrssystems, der übergeordneten Planungsziele sowie der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses. Gleichzeitig berücksichtigen die Netzkonzepte die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten und deren Zusammenwirken innerhalb eines integrierten Mobilitätssystems. Die nachfolgenden Kapitel erläutern die methodischen Grundlagen der Netzkonzeption und stellen die Zielnetze für die einzelnen Verkehrsträger im Detail dar.

6.1 Methodik der Netzkonzeption

Erstmals werden im VEP 2040 sämtliche Verkehrsträger nach einer einheitlichen Systematik betrachtet und in ein gemeinsames räumliches Zielnetz überführt. Dadurch wird sichergestellt, dass die zukünftige Entwicklung der einzelnen Verkehrsarten nicht isoliert erfolgt, sondern aufeinander abgestimmt ist und eine leistungsfähige, sichere und effiziente Mobilitätsentwicklung unterstützt.

Die Zielnetze stellen dabei keinen abschließenden Endzustand dar. Vielmehr sind sie als strategisches Planungsinstrument zu verstehen, das im Rahmen zukünftiger Fachplanungen sowie bei veränderten Rahmenbedingungen fortgeschrieben und weiterentwickelt werden kann.

Ergänzend wurden im Rahmen der Erarbeitung des VEP 2040 verschiedene Planfälle sowie mögliche Netzergänzungen und Netzveränderungen in unterschiedlichen Varianten untersucht und teilweise mithilfe des Verkehrsmodells hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen bewertet. Diese Untersuchungen dienen dazu, mögliche Entwicklungsperspektiven und deren Auswirkungen auf das Verkehrssystem frühzeitig aufzuzeigen. Ein Großteil der untersuchten Planfälle wurde jedoch bewusst noch nicht in die Zielnetze übernommen, da hierfür weitergehende fachliche, räumliche, städtebauliche, umweltbezogene oder wirtschaftliche Prüfungen erforderlich sind. Die Planfälle sind daher nicht als bereits festgelegte Netzergänzungen zu verstehen, sondern bilden eine Grundlage für nachfolgende Planungs- und Entscheidungsprozesse. Bei entsprechender Konkretisierung und nachgewiesener Eignung können daraus zu einem späteren Zeitpunkt Anpassungen oder Ergänzungen der Zielnetze abgeleitet werden.

6.1.1 Netzebenen

Zur Entwicklung eines integrierten und verkehrsträgerübergreifenden Zielnetzes wurde für alle Verkehrsarten eine einheitliche Netzhierarchie definiert. Diese ist anhand der Netzebenen und Bezeichnungen, nicht aber in den jeweiligen Anforderungen an

infrastrukturelle Qualitäten wie Führungsformen, vergleichbar und unterstützt eine konsistente Ableitung der Maßnahmen. Gleichzeitig wird deutlich, welche Verbindungen innerhalb des städtischen Verkehrssystems eine vergleichbare strategische Bedeutung besitzen, auch wenn sich die konkreten Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten unterscheiden.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2040 werden ausschließlich die beiden strategisch relevanten Netzebenen Vorrangnetz und Hauptnetz betrachtet. Das Vorrangnetz bildet die übergeordneten, stadtweiten sowie regional bedeutsamen Verbindungen mit besonderer Funktion für die Erreichbarkeit wichtiger Ziele und die Bündelung der Verkehrsströme. Es stellt das Grundgerüst der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur dar und übernimmt je nach Verkehrsträger unterschiedliche Funktionen, beispielsweise als leistungsfähige Hauptachse des öffentlichen Verkehrs, als hochwertige Radverkehrsverbindung oder als Bündelungsachse des motorisierten Individualverkehrs.

Das Hauptnetz ergänzt dieses Grundgerüst und gewährleistet die flächendeckende Vernetzung der Stadtteile sowie die Anbindung wichtiger Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen an das Vorrangnetz. Es übernimmt damit die zentrale Verbindungsfunktion innerhalb des Stadtgebietes und stellt sicher, dass alle relevanten Quell- und Zielbereiche leistungsfähig erreichbar bleiben.

Im Fußverkehr werden die funktional entsprechenden Ebenen aufgrund des stärker flächenbezogenen Ansatzes als Vorrangbereiche und Hauptfußwegeachsen bezeichnet.

Die darunterliegenden Netzebenen des Ergänzungsnetzes sowie der lokalen Erschließungsnetze werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans bewusst nicht vertieft betrachtet. Ihre Ausgestaltung erfolgt in den jeweiligen Fachplanungen, beispielsweise im Nahverkehrsplan, im Radverkehrskonzept, im Fußverkehrskonzept oder weiteren sektoralen Planwerken. Der Verkehrsentwicklungsplan definiert hierfür den strategischen Rahmen sowie die übergeordneten Entwicklungsachsen, während die detaillierte Netzgestaltung und infrastrukturelle Ausformung den nachgelagerten Planungen vorbehalten bleibt (siehe Abbildung 40).

	MIV	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr
Vorrangnetz	Bedeutsame Schnellverbindungen im Stadtgebiet und in die Region	Bedeutsame Schnellverbindungen (von Nahversorgungs-/ Arbeitsplatz-/ Bildungsschwerpunkten in die Innenstadt und zu bedeutenden Wohnstandorten)	Bedeutsame Schnellverbindungen (von Nahversorgungs-/ Arbeitsplatz-/ Bildungsschwerpunkten in die Innenstadt und zu bedeutenden Wohnstandorten)	Fußwegenetz in zentralen Bereichen
Hauptnetz	Städtische Hauptverkehrsstraßen mit Verbindungsfunktion	Stadtbedeutsame Verbindungen (von den Stadtteilen zu den Nahversorgungs-/ Bildungsschwerpunkten)	Stadtbedeutsame Verbindungen (von den Stadtteilen zu den Versorgungsschwerpunkten)	Verbindungsachsen (Hauptfußwegeachsen mit Verbindungsfunktion)
Ergänzungsnetz	Lokale Verbindungen (Sammel- und Erschließungsstraßen)	Stadtteilverbindungen (Zubringer zu Nahversorgungs- und höherwertigeren ÖPNV-Angeboten)	Stadtteilverbindungen	nachfragestarke Fußwege (z.B. Schulwege)
Grundsätze	Die generelle Leistungsfähigkeit des städtischen Straßennetzes muss gegeben sein. Insgesamt ist keine Erhöhung der (freien) Kapazitäten für den Kfz-Verkehr vorgesehen.	Der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilität, da dieser <ul style="list-style-type: none"> • vollständig barrierefrei, • weitgehend wetterunabhängig, • gering topographiesensitiv ist. 	Im Radwegenetz gibt es keine Netzlücken und hochwertige Fahrbahn-Oberflächen, um eine durchgehende Befahrbarkeit und hohe Verkehrssicherheit sicherzustellen.	Der Fußverkehr ist der flexibelste Verkehrsträger, die möglichen Entfernungen sind aber eingeschränkt. So übernimmt er die Funktion der Nahbereichser-schließung. Er ist wesentliche Voraussetzung für einen barrierefreien Zugang zur gesellschaftlichen Teilhabe.

Abbildung 40: Netzhierarchieebenen und Grundsätze der Zielnetze

Die gewählte Hierarchisierung schafft damit eine gemeinsame Grundlage für sämtliche Verkehrsträger und ermöglicht eine integrierte Betrachtung des Verkehrssystems. Gleichzeitig bleibt ausreichend Flexibilität erhalten, um zukünftige Entwicklungen sowie neue Anforderungen im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans oder der Fachplanungen berücksichtigen zu können.

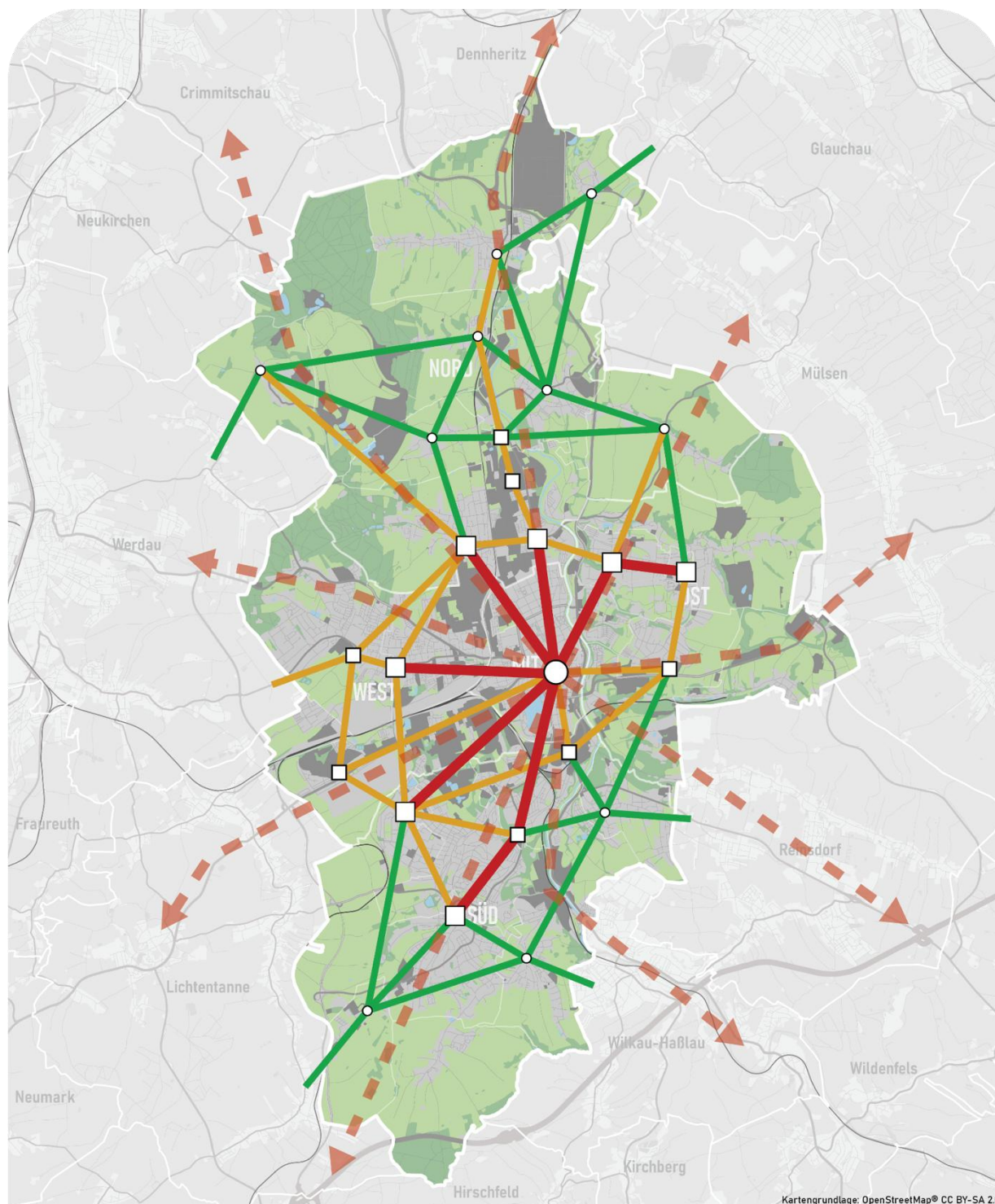
6.1.2 Netzentwicklung

Die Entwicklung der Zielnetze orientiert sich an den Grundsätzen der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Ziel der RIN ist die Entwicklung eines verkehrsträgerübergreifend abgestimmten Verkehrssystems, das die Erreichbarkeit wichtiger Ziele sicherstellt und gleichzeitig die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsarten berücksichtigt. Ausgehend von den räumlichen Strukturen und den funktionalen Beziehungen innerhalb des Stadtgebietes wurde daher zunächst eine verkehrsmittelunabhängige Netzstruktur entwickelt, welche die Grundlage für sämtliche verkehrsträgerspezifischen Zielnetze bildet.

Hierfür wurden zunächst die für die Mobilität relevanten Knotenpunkte innerhalb des Stadtgebietes identifiziert. Neben der Innenstadt und den Stadtteilzentren wurden dabei insbesondere bedeutende Wohn- und Gewerbestandorte, Bildungs- und Forschungseinrichtungen, größere Arbeitgeber, wichtige Einzelhandels- und Versorgungsstandorte, Freizeit- und Kultureinrichtungen, zentrale Haltestellen und Bahnhöfe sowie weitere bedeutende Quellen und Ziele des Verkehrs berücksichtigt. Ergänzt wurden diese durch regionale Verknüpfungspunkte und Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsnetz.

Auf Grundlage dieser Knotenstruktur wurden die wesentlichen Nachfragebeziehungen zwischen den einzelnen Zielpunkten analysiert und zu einem idealisierten Knoten-Verbindungs-System zusammengeführt. Dieses bildet die wesentlichen Mobilitätskorridore innerhalb des Stadtgebietes unabhängig von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur ab und beschreibt somit die langfristig erforderlichen Verbindungsbeziehungen zwischen den wichtigsten städtischen Funktionen.

Im anschließenden Planungsschritt wurden diese idealisierten Verbindungsachsen auf das bestehende Verkehrsnetz übertragen. Hierbei erfolgte für jeden Verkehrsträger eine fachliche Bewertung der vorhandenen Infrastruktur hinsichtlich ihrer Eignung, Leistungsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten. Neben der heutigen Netzstruktur wurden dabei auch bestehende Planungen, städtebauliche Entwicklungen, topographische Rahmenbedingungen sowie identifizierte Defizite und Potenziale berücksichtigt. Das Ergebnis sind verkehrsträgerspezifische Zielnetze, welche die langfristig anzustrebende Netzstruktur für den Fußverkehr, den Radverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den motorisierten Individualverkehr beschreiben (siehe Abbildung 41).



Knotenpunkts-Netz

- Regionale Korridore
- Vorrangnetz
- Hauptnetz
- Ergänzungsnetz

Abbildung 41: Knotenpunkts-Netz Stadt Zwickau

Durch dieses Vorgehen entsteht eine konsistente und nachvollziehbare Ableitung sämtlicher Zielnetze aus einer gemeinsamen räumlichen Grundstruktur. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass die einzelnen Verkehrsträger nicht isoliert entwickelt werden, sondern sich gegenseitig ergänzen und gemeinsam ein leistungsfähiges, vernetztes und zukunftsfähiges Mobilitätssystem für die Stadt Zwickau bilden.

6.2 Zielnetz Fußverkehr

Der Fußverkehr bildet die Grundlage jeder Mobilität, da nahezu jeder Weg zu Fuß beginnt oder endet. Gleichzeitig übernimmt er insbesondere auf kurzen Distanzen sowie innerhalb der Innenstadt und der Stadtteilzentren eine wesentliche Funktion für die Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität und Teilhabe am öffentlichen Leben. Das Zielnetz Fußverkehr verfolgt daher das Ziel, attraktive, sichere und möglichst barrierefreie Wegeverbindungen zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen des Alltags zu schaffen.

Im Unterschied zu den übrigen Verkehrsträgern erfolgt die Netzentwicklung im Fußverkehr nicht ausschließlich entlang linearer Verbindungsachsen. Vielmehr stehen insbesondere Bereiche mit hohem Fußverkehrsaufkommen, vielfältigen Nutzungsansprüchen und einer hohen Aufenthaltsfunktion im Mittelpunkt der Betrachtung. Das Zielnetz gliedert sich daher in Vorrangbereiche sowie Hauptfußwegeachsen, welche unterschiedliche Funktionen innerhalb des Fußverkehrssystems übernehmen.

Die Entwicklung des Zielnetzes orientiert sich an den wesentlichen Wegeverbindungen zwischen Wohngebieten, Stadtteilzentren, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Bildungseinrichtungen, Versorgungsstandorten sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen. Neben der sicheren Erreichbarkeit dieser Ziele spielt insbesondere die Qualität des öffentlichen Raums eine zentrale Rolle.

6.2.1 Vorrangbereiche

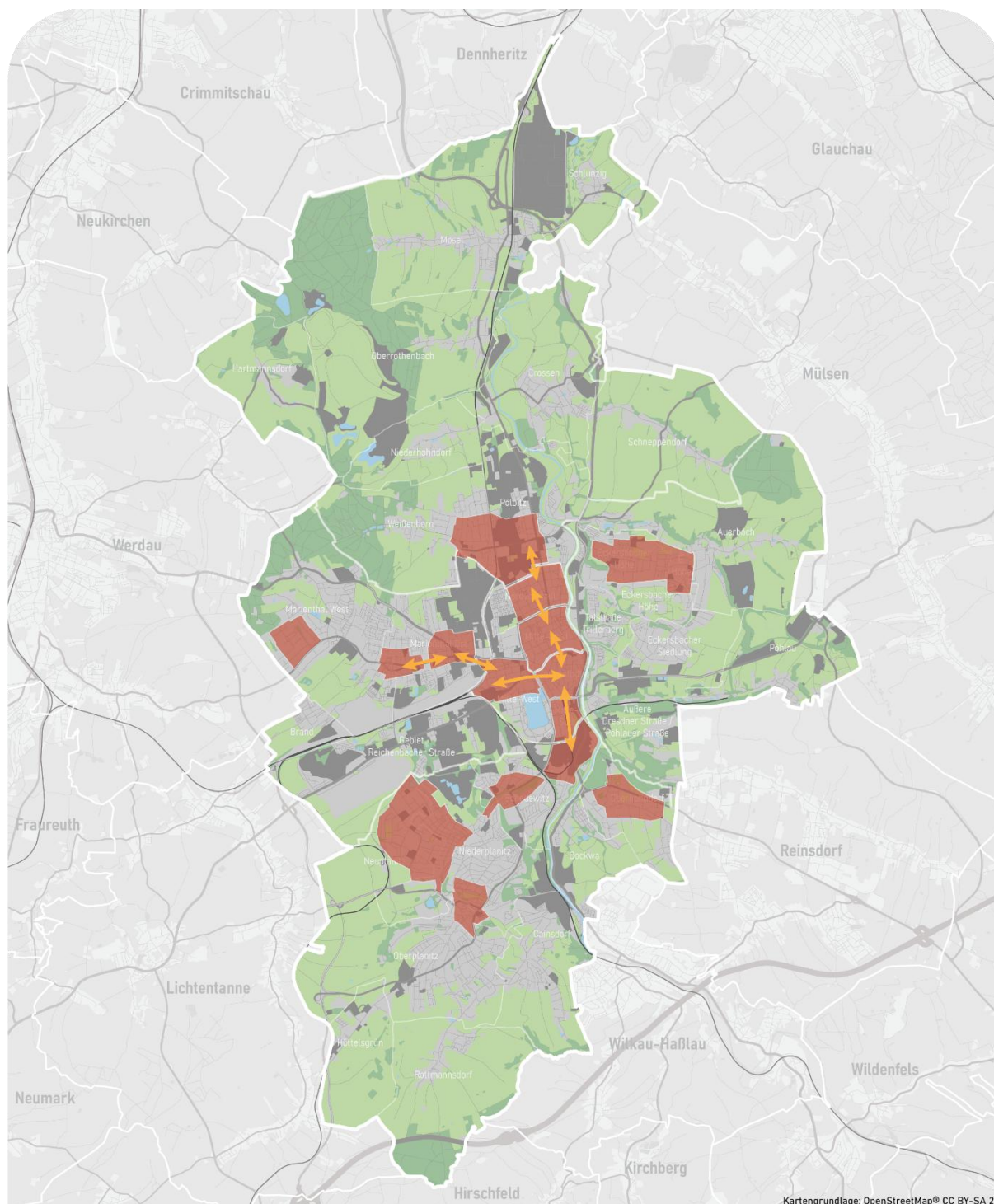
Die Vorrangbereiche umfassen die Innenstadt sowie weitere zentrale Bereiche mit besonders hohem Fußverkehrsaufkommen und hoher Aufenthaltsfunktion. Hierzu zählen insbesondere Geschäftsbereiche, zentrale Plätze, öffentliche Einrichtungen sowie bedeutende Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs. In diesen Bereichen steht nicht allein die Wegeverbindung im Vordergrund, sondern die Gestaltung des gesamten öffentlichen Raums als Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsraum.

Entsprechend werden an die Vorrangbereiche besonders hohe Qualitätsanforderungen gestellt. Hierzu zählen ausreichend breite und hindernisfreie Gehflächen, sichere Querungsstellen, eine hohe Aufenthaltsqualität, eine barrierefreie Gestaltung, attraktive Stadtmöblierung sowie eine gute Orientierung und Beleuchtung.

6.2.2 Hauptfußwegeachsen

Die Hauptfußwegeachsen ergänzen die Vorrangbereiche und verbinden diese mit den Wohnquartieren sowie wichtigen Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Sie übernehmen die übergeordnete Verbindungsfunktion innerhalb des Fußverkehrsnetzes und gewährleisten die sichere und komfortable Erreichbarkeit zentraler Ziele im Stadtgebiet.

Im Unterschied zu den Vorrangbereichen steht hier weniger die Aufenthaltsfunktion als vielmehr eine leistungsfähige und möglichst direkte Wegeführung im Vordergrund. Dennoch sollen auch auf den Hauptfußwegeachsen eine hohe Aufenthaltsqualität, sichere Querungsmöglichkeiten sowie eine möglichst barrierefreie Gestaltung gewährleistet werden. Gleichzeitig bilden sie die wesentlichen Zubringer zu den Vorrangbereichen und verknüpfen diese mit den übrigen Stadtteilen (s. Abbildung 42).



Zielnetz Fußverkehr

- Vorrangbereiche
- Hauptfußwegeachsen

Abbildung 42: Zielnetz Fußverkehr

6.2.3 Hinweise zur Weiterentwicklung

Die Weiterentwicklung des Fußverkehrsnetzes sollte schrittweise auf Grundlage vertiefter Fußverkehrskonzepte erfolgen. Hierbei können insbesondere Erkenntnisse aus systematischen Begehungen, Planungsspaziergängen, Beteiligungsverfahren sowie Barrierefreiheitsanalysen berücksichtigt werden. Neben der Optimierung bestehender Wegebeziehungen sollten insbesondere Defizite bei Querungsstellen, Gehwegbreiten, Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit systematisch erfasst und priorisiert werden.

Darüber hinaus empfiehlt sich eine regelmäßige Überprüfung der Vorrangbereiche und Hauptfußwegeachsen im Zuge städtebaulicher Entwicklungen oder neuer Nutzungen. Insbesondere im Umfeld von Schulen, Kindertagesstätten, Bahnhöfen, Haltestellen sowie zentralen Versorgungsbereichen können sich veränderte Anforderungen an das Fußverkehrsnetz ergeben, die im Rahmen zukünftiger Fachplanungen zu berücksichtigen sind.

6.3 Zielnetz Radverkehr

Der Radverkehr übernimmt trotz prognostizierter Rückgänge eine zunehmend wichtige Rolle innerhalb eines multimodalen Mobilitätssystems und besitzt insbesondere im Alltagsverkehr erhebliche Entwicklungspotenziale. Dies haben vor allem die umfassenden Beteiligungsformate gezeigt (s. Kap. 1.2 und 3.2). Ziel des Radverkehrsnetzes ist es, die wichtigsten Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Versorgungsstandorte sowie Freizeit- und Erholungsziele durch direkte, sichere und komfortable Verbindungen miteinander zu verknüpfen. Gleichzeitig soll die Anbindung an regionale Radverkehrsverbindungen gewährleistet werden.

Das Radverkehrsnetz gliedert sich in ein Vorrangnetz sowie ein Hauptnetz, die unterschiedlichen Funktionen innerhalb des Gesamtsystems übernehmen und sich hinsichtlich ihrer Qualitätsanforderungen unterscheiden (s. Abbildung 43).

6.3.1 Radverkehrsvorrangnetz

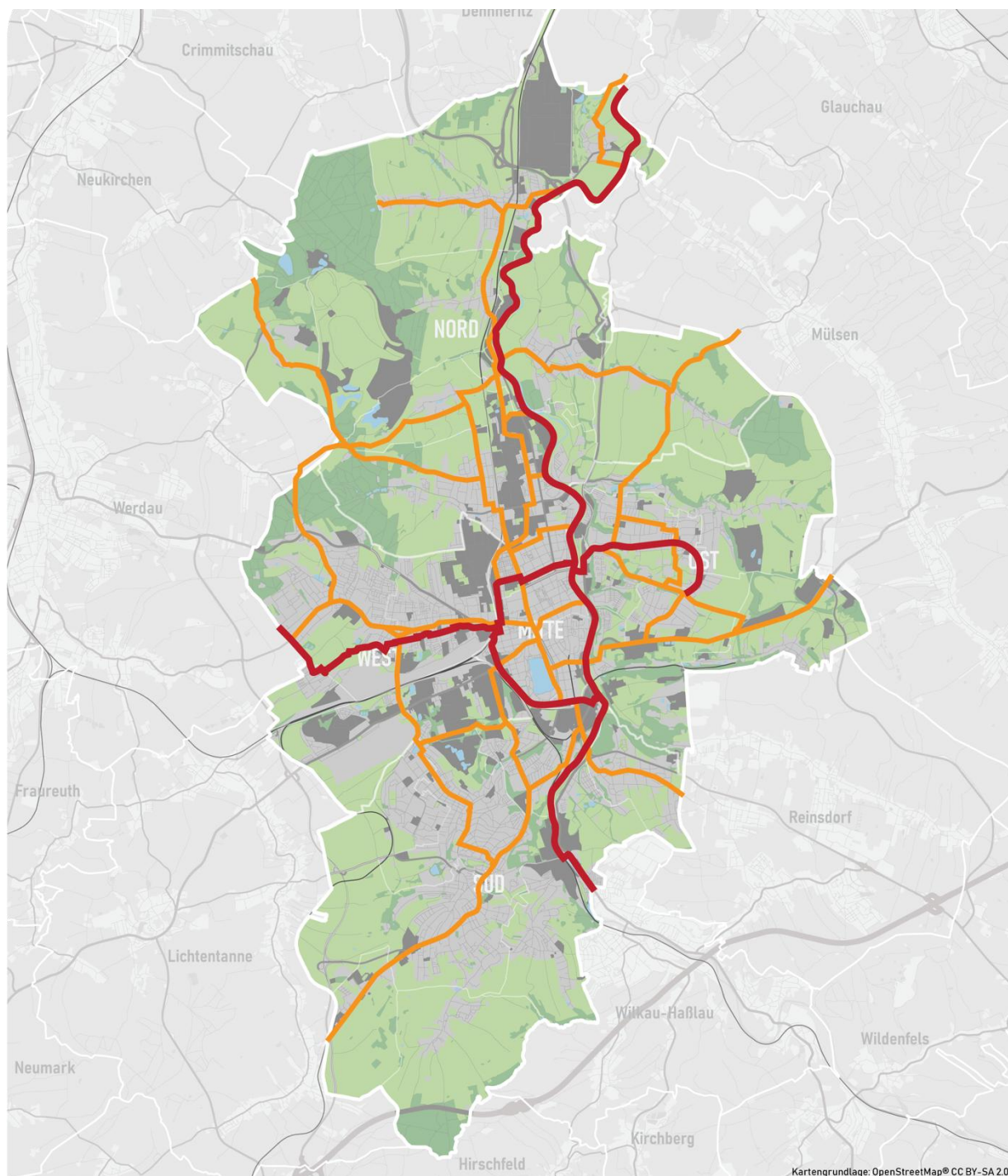
Das Vorrangnetz umfasst die wichtigsten Radverkehrsachsen innerhalb des Stadtgebietes und in die Region bspw. entlang des Mulderadwegs in Richtung Glauchau oder nach Wilkau-Haßlau ins Erzgebirge. Es verbindet die Innenstadt, die Stadtteilzentren sowie bedeutende Wohn-, Gewerbe-, Bildungs- und Freizeitstandorte möglichst direkt miteinander und stellt gleichzeitig die Anbindung an regionale Radverkehrsverbindungen sicher.

Auf diesen Achsen werden besonders hohe Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur gestellt. Ziel ist eine möglichst unterbrechungsfreie, komfortable und sichere Führung mit hoher Reisegeschwindigkeit sowie einer möglichst eigenständigen Führung des Radverkehrs. Hierdurch soll das Fahrrad insbesondere auf mittleren Entfernungen als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr gestärkt werden.

6.3.2 Radverkehrshauptnetz

Das Hauptnetz ergänzt das Vorrangnetz und gewährleistet die flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes. Es verbindet Wohnquartiere mit dem Vorrangnetz sowie wichtigen Einrichtungen des täglichen Bedarfs und übernimmt die Verknüpfung innerhalb der einzelnen Stadtteile.

Im Unterschied zum Vorrangnetz steht hierbei weniger eine möglichst hohe Reisegeschwindigkeit als vielmehr eine sichere, komfortable und durchgängige Erreichbarkeit im Vordergrund. Gleichzeitig stellt das Hauptnetz sicher, dass sämtliche relevanten Quell- und Zielbereiche an das übergeordnete Radverkehrsnetz angebunden werden.



Zielnetz Radverkehr

- Vorrangnetz
- Hauptnetz

Abbildung 43: Zielnetz Radverkehr

6.3.3 Hinweise zur Weiterentwicklung

Die Übernahme und Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes sollte in der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes erfolgen und regelmäßig an neue städtebauliche Entwicklungen angepasst werden. Neben der Optimierung bestehender Straßenräume sollten insbesondere neue, vom Kraftfahrzeugverkehr unabhängige Trassen geprüft werden. Hierzu zählen ehemalige Bahntrassen, Gewässerbegleitwege, Wirtschaftswege oder sonstige eigenständige Wegeverbindungen, die zukünftig hochwertige Radverkehrsachsen ermöglichen können. Darüber hinaus sollten Netzlücken systematisch geschlossen sowie neue Wohn- und Gewerbegebiete frühzeitig in das Zielnetz integriert werden.

Für die Netzqualität gelten die in Kapitel 7.3 formulierten ERA-basierten Zielwerte. Mit dem Zielnetz für Zwickau wird der dort genannte Erreichbarkeitswert noch nicht vollständig erreicht; angesichts der Ausgangslage bildet es jedoch eine gute Grundlage für die weitere Netzentwicklung. Darüber hinaus sind bei der Weiterentwicklung des Netzes möglichst direkte und komfortable Verbindungen mit geringen Umwegfaktoren, einer durchgängigen Befahrbarkeit, einer sozial sicheren Wegeführung sowie einer ganzjährig nutzbaren Infrastruktur anzustreben. Ziel ist ein möglichst lückenloses, sicheres und leistungsfähiges Radverkehrsnetz, das den Anforderungen des Alltagsradverkehrs ebenso gerecht wird wie den zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen der Stadt Zwickau.

6.4 Zielnetz Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr bildet das Rückgrat einer modernen, urbanen Mobilität und übernimmt eine zentrale Funktion für die leistungsfähige und umweltfreundliche Erschließung des Stadtgebietes. Ziel des ÖPNV-Zielnetzes ist es, die wichtigsten Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Versorgungsstandorte sowie regionale Verknüpfungspunkte mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot zu verbinden und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den Umweltverbund zu leisten.

Die Entwicklung des Zielnetzes orientiert sich an den wesentlichen Nachfragekorridoren zwischen den bedeutenden Zentren und Einrichtungen des Stadtgebietes. Aufbauend auf dem verkehrsträgerübergreifenden Knoten-Verbindungs-System wurden die wichtigsten Verbindungsachsen identifiziert und auf das bestehende beziehungsweise langfristig anzustrebende ÖPNV-Netz übertragen. Dabei bilden insbesondere die Straßenbahn sowie leistungsfähige Buslinien das Grundgerüst des zukünftigen Angebots.

Das Zielnetz gliedert sich in ein Vorrangnetz sowie ein Hauptnetz, welche unterschiedliche Aufgaben innerhalb des öffentlichen Verkehrs übernehmen, wobei sowohl schienengebundener als auch straßengebundener ÖPNV nochmals unterschiedlich bewertet werden müssen (s. Abbildung 44).

6.4.1 Bahn- und Straßenbahnnetz

Das Bahn- und Straßenbahnnetz bildet das leistungsfähigste Grundgerüst des öffentlichen Personennahverkehrs in Zwickau und übernimmt die wichtigsten übergeordneten Verbindungsfunktionen innerhalb des Stadtgebietes sowie in die Region. Aufgrund der vorhandenen Infrastruktur, der hohen Beförderungskapazitäten sowie der überwiegend eigenständigen beziehungsweise bevorrechtigten Verkehrsführung wird das gesamte Bahn- und Straßenbahnnetz dem Vorrangnetz zugeordnet.

Der Schienenpersonennahverkehr verbindet Zwickau mit den regionalen und überregionalen Zentren und verfügt aufgrund seiner weitgehend kreuzungsfreien Infrastruktur über eine hohe Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Gleichzeitig übernimmt die Straßenbahn innerhalb des Stadtgebietes die tragende Rolle des öffentlichen Verkehrs und verbindet die wichtigsten Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Versorgungsstandorte miteinander.

Das Bahn- und Straßenbahnnetz bildet somit die Grundlage für die Entwicklung des gesamten ÖPNV-Systems.

6.4.2 Busvorrangnetz

Das Busvorrangnetz ergänzt das schienengebundene Vorrangnetz der Straßenbahnlinien 3 und 4 dort, wo leistungsfähige Busverbindungen wesentliche Verbindungsfunktionen innerhalb des Stadtgebietes übernehmen. Hierzu zählen die Buslinien 10, 11 und 12, welche aufgrund ihrer hohen Fahrgastnachfrage sowie ihrer vielfältigen Erschließungs- und Verbindungsfunktion Bestandteil des Vorrangnetzes sind.

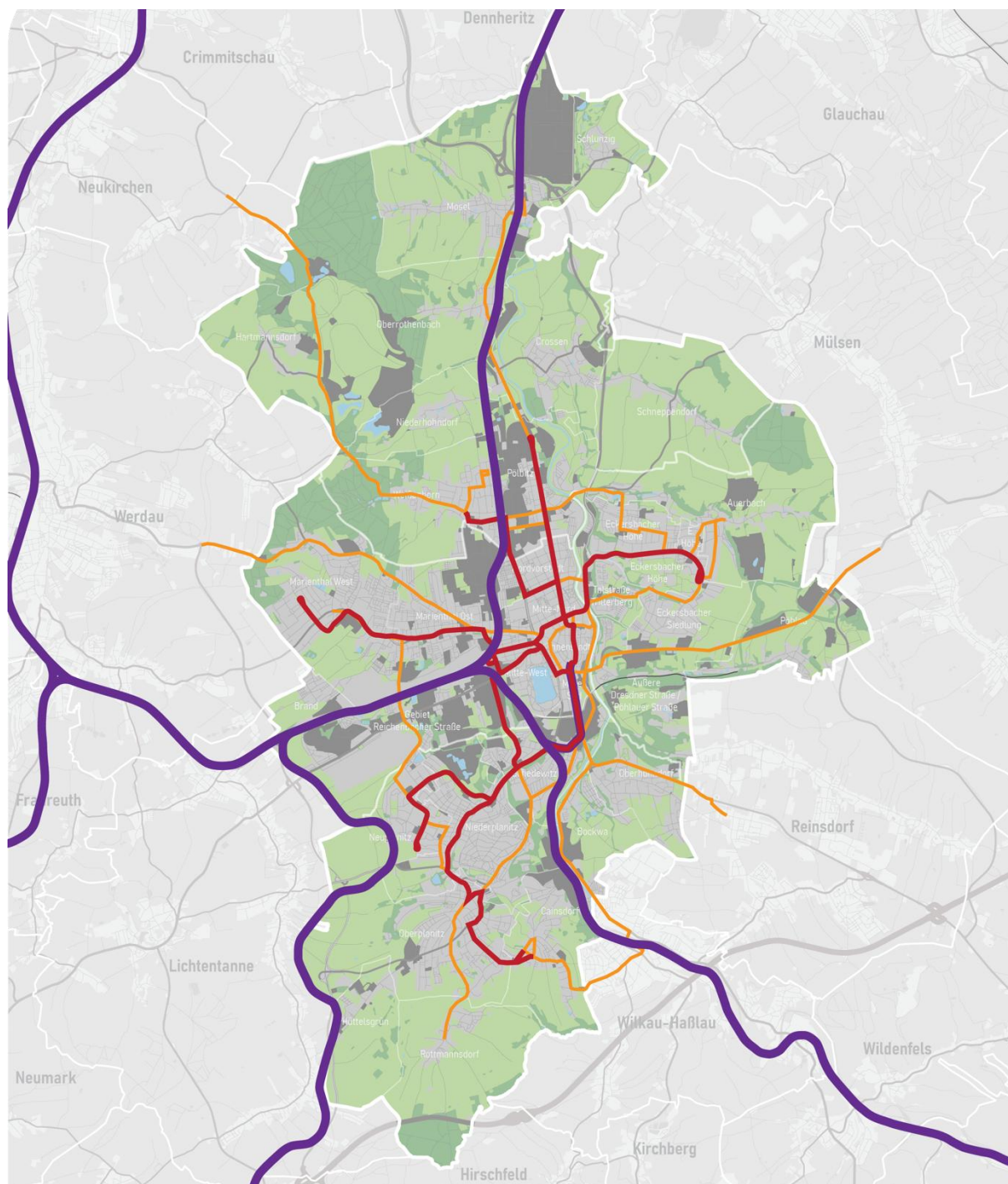
Die Linien verbinden mehrere bedeutende Wohn-, Bildungs- und Arbeitsstandorte sowie zentrale Einrichtungen miteinander und übernehmen gleichzeitig wichtige Zubringerfunktionen zum Straßenbahn- und Bahnnetz. Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung sind für diese Verbindung langfristig hohe Qualitätsstandards hinsichtlich Reisegeschwindigkeit, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Angebotsqualität anzustreben. Hierzu gehören unter anderem eine möglichst bevorrechtigte Verkehrsführung, eine leistungsfähige Haltestelleninfrastruktur sowie eine kontinuierliche Optimierung der Betriebsqualität.

6.4.3 Bushauptnetz

Das Bushauptnetz übernimmt die flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes und ergänzt das Bahn-, Straßenbahn- und Busvorrangnetz. Es verbindet die Wohnquartiere mit den Stadtteilzentren, wichtigen öffentlichen Einrichtungen sowie den übergeordneten Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrs und gewährleistet damit die Erreichbarkeit sämtlicher Stadtbereiche.

Dem Bushauptnetz werden sämtliche weiteren Stadtbuslinien sowie die Regionalbuslinien zugeordnet. Diese übernehmen sowohl Erschließungsfunktionen innerhalb des Stadtgebietes als auch Verbindungen in das Umland und ergänzen damit das leistungsfähige Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs.

Im Vordergrund stehen hierbei eine zuverlässige Erschließung, attraktive Umsteigebeziehungen sowie eine gute zeitliche Abstimmung mit dem Bahn- und Straßenbahnverkehr. Gleichzeitig sollte das Bushauptnetz kontinuierlich an neue städtebauliche Entwicklungen, veränderte Mobilitätsbedürfnisse sowie zukünftige Anforderungen des Nahverkehrsplans angepasst werden.



ÖPNV-Zielnetz

- Vorrangnetz
- Hauptnetz
- SPNV-Netz

Abbildung 44: ÖPNV-Zielnetz

6.4.4 Mobilitätsdrehscheiben

Mobilitätsdrehscheiben beziehungsweise Mobilitätsstationen übernehmen eine zentrale Funktion bei der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung intermodaler Mobilität und damit zur Verknüpfung der Zielnetze des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Sie ermöglichen einen komfortablen Wechsel zwischen Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Sharing-Angeboten sowie dem Fußverkehr und verbessern dadurch die Attraktivität alternativer Mobilitätsformen insgesamt.

Im Stadtgebiet Zwickau sollten Mobilitätsdrehscheiben insbesondere an größeren Verknüpfungshaltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie an den Bahnhöfen eingerichtet beziehungsweise weiterentwickelt werden. Hierzu zählen insbesondere Standorte mit hohen Umsteigezahlen sowie einer wichtigen Funktion für den regionalen und städtischen Verkehr. Dies sind

- der Zwickauer Hauptbahnhof,
- die Bahnhaltepunkte Mosel, Oberrothenbach, Pölbitz, Cainsdorf und Schedewitz,
- die Endhaltestellen der Straßenbahnlinien in Mariantal (Klinikum), Pölbitz, Eckersbach und Neuplanitz sowie
- die zentralen Verknüpfungspunkte zwischen Straßen-/Regionalbahn und Busverkehr am Georgenplatz, Stadthalle, Neumarkt und Zentrum

Je nach Bedeutung des jeweiligen Standortes können Mobilitätsdrehscheiben unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen. Hierzu gehören beispielsweise hochwertige Fahrgastinformationen, barrierefreie Haltestellen, sichere Fahrradabstellanlagen, Bike-and-Ride- sowie Park-and-Ride-Angebote, Carsharing- und Fahrradverleihsysteme, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie ergänzende Serviceangebote. Durch eine bedarfsgerechte Ausstattung können Mobilitätsdrehscheiben zu zentralen Knotenpunkten eines integrierten Mobilitätssystems weiterentwickelt und die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger nachhaltig verbessert werden.

6.4.5 Hinweise zur Weiterentwicklung

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Zielnetzes erfolgt im Rahmen zukünftiger Fortschreibungen des Nahverkehrsplans. Neben der qualitativen Verbesserung bestehender Straßenbahn- und Busangebote sollten insbesondere Möglichkeiten zur Reaktivierung von Schienenstrecken, zum Ausbau der Straßenbahninfrastruktur sowie zur Entwicklung neuer leistungsfähiger Busangebote geprüft werden. Ergänzend gewinnen innovative Bedienungsformen wie Schnellbuslinien, Metrobusse, On-Demand-Verkehre oder perspektivisch autonome Kleinbusse zunehmend an Bedeutung. Förderprogramme von Bund und Land bieten hierbei die Möglichkeit, sowohl infrastrukturelle Maßnahmen als auch innovative Betriebsformen schrittweise umzusetzen. Das Zielnetz ist regelmäßig an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen und im Zuge zukünftiger Fortschreibungen weiterzuentwickeln.

6.5 Zielnetz Kfz-Verkehr

Das Zielnetz des Kfz-Verkehrs verfolgt das Ziel, den prognostizierten Kfz-Verkehr leistungsfähig, sicher und stadtverträglich abzuwickeln. Anders als die Zielnetze des sogenannten Umweltverbundes wird das Kfz-Netz nicht aus einer angebotsorientierten Betrachtung entwickelt, sondern orientiert sich an der zukünftigen Funktion des Straßennetzes unter Berücksichtigung der angestrebten Mobilitätsziele.

Ausgehend vom verkehrsträgerübergreifenden Knoten-Verbindungs-System sowie den Ergebnissen der Verkehrsmodellierung wurden diejenigen Straßenzüge identifiziert, die langfristig die Bündelung des motorisierten Verkehrs übernehmen sollen. Ziel ist es,

den Verkehr auf geeigneten Vorrang- und Hauptachsen zu konzentrieren und gleichzeitig sensiblere Stadträume vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Das Zielnetz gliedert sich in ein Vorrangnetz sowie ein Hauptnetz, welche unterschiedliche Funktionen innerhalb des Straßennetzes übernehmen (s. Abbildung 45).

6.5.1 Kfz-Vorrangnetz

Das Vorrangnetz umfasst die wichtigsten Hauptverkehrsachsen mit stadtweiter und regionaler Bedeutung. Es übernimmt die Bündelung des motorisierten Verkehrs sowie die Anbindung an das übergeordnete, bundesweite Straßennetz und verbindet die wichtigsten Quell- und Zielbereiche des Stadtgebietes.

Auf diesen Achsen steht eine leistungsfähige und effiziente Verkehrsabwicklung im Vordergrund. Gleichzeitig sollen sie den Verkehr möglichst auf hierfür geeignete Straßen konzentrieren und dadurch eine Entlastung sensibler Stadträume ermöglichen.

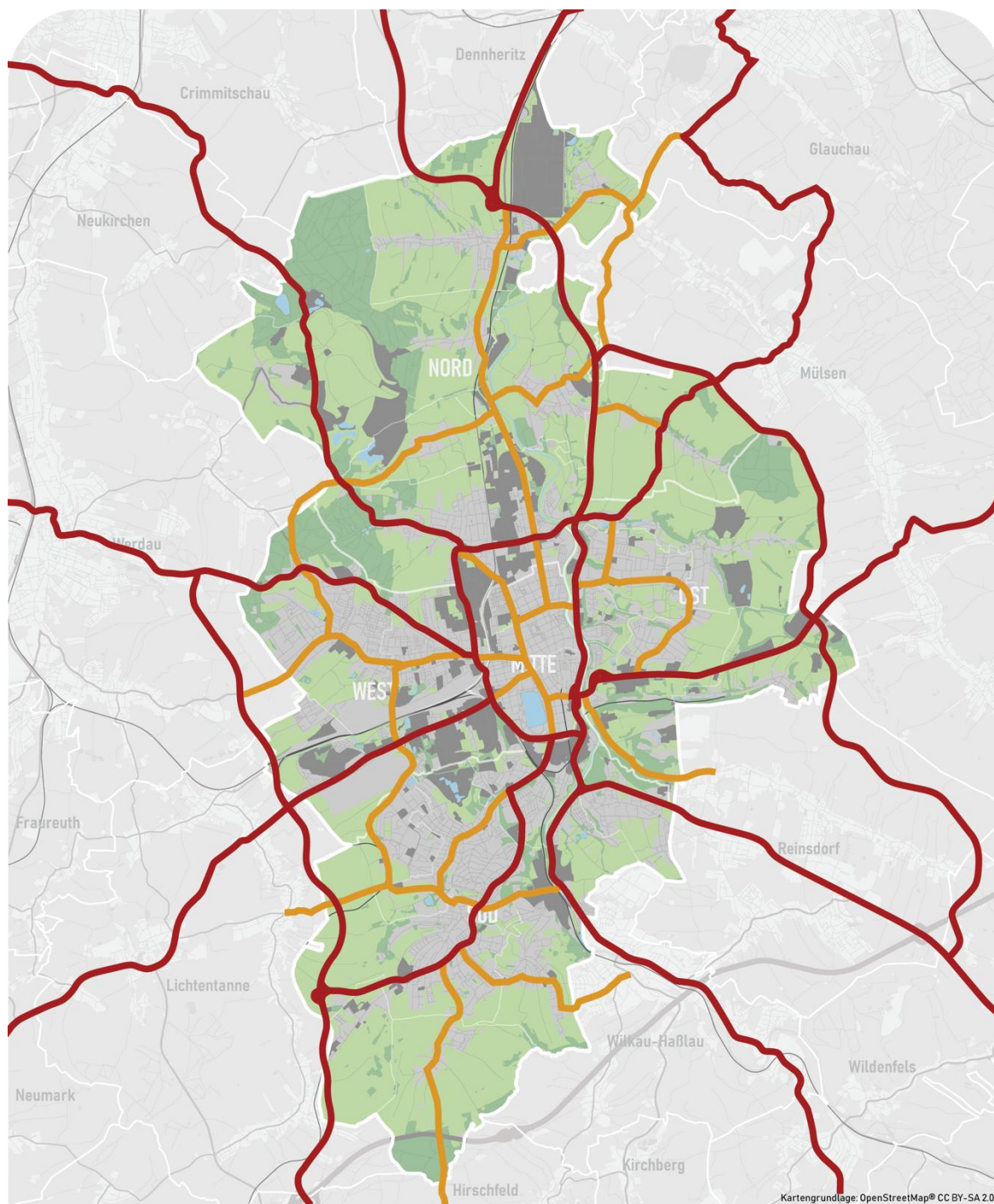
Im Kfz-Vorrangnetz findet sich zudem mit der sog. Innenstadttangente eine Wegeführung wieder, die aktuell noch nicht existiert. Die Aufnahme der Innenstadttangente in das Kfz-Vorrangnetz stellt dabei keine Vorwegnahme der noch ausstehenden Planungs- und Entscheidungsprozesse dar. Für die Verbindung bestehen bereits planerische Überlegungen; zudem befindet sich ein entsprechendes Bebauungsplanverfahren in Bearbeitung. Vor diesem Hintergrund wird die Innenstadttangente im VEP 2040 als Bestandteil des Zielnetzes berücksichtigt, um die mit einer möglichen Realisierung verbundenen verkehrlichen Entwicklungsmöglichkeiten abzubilden.

Eine solche Verbindung könnte neue Möglichkeiten für die Führung und Bündelung des Kfz-Verkehrs eröffnen, die innerhalb des bestehenden Straßennetzes nur eingeschränkt umsetzbar wären. Ihre Bedeutung geht dabei über die reine Schaffung einer zusätzlichen Straßenverbindung hinaus: Durch eine veränderte Verteilung der Verkehrsströme könnten auf bestehenden Achsen neue Handlungsspielräume entstehen, die auch für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV sowie für die städtebauliche Gestaltung genutzt werden könnten. Der Innenstadttangente kommt damit im Zielnetz eine potenzielle Schlüsselfunktion für die weitere Entwicklung des Gesamtverkehrssystems zu. Ob und in welchem Umfang diese Potenziale tatsächlich erschlossen werden können, ist im Rahmen der weiteren Planungen und Prüfungen zu konkretisieren.

6.5.2 Kfz-Hauptnetz

Das Hauptnetz ergänzt das Vorrangnetz und verbindet die Stadtteile untereinander sowie mit den übergeordneten Vorrangachsen. Es übernimmt die Erschließung wichtiger Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsbereiche und gewährleistet die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebietes.

Im Unterschied zum Vorrangnetz erfolgt die Gestaltung dieser Straßen stärker unter Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsarten sowie der angrenzenden Nutzungen. Neben einer ausreichenden Leistungsfähigkeit gewinnen daher auch Aspekte der Stadtverträglichkeit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität an Bedeutung.



Kfz-Zielnetz

- Vorrangnetz
- Hauptnetz

Abbildung 45: Kfz-Zielnetz

6.5.3 Hinweise zur Weiterentwicklung

Die Weiterentwicklung des Kfz-Zielnetzes sollte sich auf die gezielte Optimierung bestehender Hauptverkehrsachsen sowie die Prüfung notwendiger Netzergänzungen konzentrieren. Hierzu zählen insbesondere Ortsumgehungen, Netzschlüsse oder Straßenneubauten, sofern diese zur Bündelung des Verkehrs und zur Entlastung sensibler Stadträume beitragen. Gleichzeitig sollten freiwerdende Potenziale im bestehenden Straßennetz genutzt werden, um die Flächenverteilung zugunsten der Mobilitätsziele und einer insgesamt höheren Aufenthaltsqualität weiterzuentwickeln.

6.6 Zielnetz Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt Zwickau. Das Zielnetz verfolgt das Ziel, Industrie-, Gewerbe- und Logistikstandorte sowie bedeutende Einzelhandels- und Versorgungsbereiche leistungsfähig mit dem übergeordneten Straßennetz zu verbinden und gleichzeitig Nutzungskonflikte mit sensiblen Stadtbereichen möglichst zu vermeiden.

Die Entwicklung des Zielnetzes orientiert sich an den bedeutenden Wirtschaftsstandorten sowie den wichtigsten Verkehrsbeziehungen des Güter- und Lieferverkehrs. Es bildet vor allem die Hauptachsen bzw. die vom Schwerlastverkehr zu bevorzugenden Routen durch das Stadtgebiet ab. Es soll sichergestellt werden, dass alle Gewerbe- und Industriestandorte direkten oder indirekten Zugang zu diesem Netz haben, wobei gleichzeitig darauf geachtet wird, sensible Bereiche zu entlasten.

6.6.1 Gewerbestandorte

Zwickau ist durch zahlreiche Gewerbe- und Industriestandorte geprägt, die sich überwiegend entlang der übergeordneten Verkehrsachsen sowie in den Randbereichen des Stadtgebietes konzentrieren. Zu den bedeutendsten Standorten zählen unter anderem die Gewerbe- und Industriegebiete Zwickau-Mülsen, Bütttenstraße, Kopernikusstraße, Crossen, Reinsdorfer Straße sowie weitere gewerblich genutzte Flächen im Norden und Osten der Stadt. Ergänzt werden diese durch den Volkswagen-Standort mit seinen zahlreichen Zulieferbetrieben sowie weitere Unternehmen aus den Bereichen Maschinenbau, Chemie, Logistik und Dienstleistungen, die den Wirtschaftsstandort Zwickau maßgeblich prägen.

Die räumliche Verteilung der Gewerbestandorte orientiert sich bewusst an einer guten Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Insbesondere die Bundesstraßen B 93 und B 173 sowie die Autobahn A 72 bilden die wichtigsten Erschließungsachsen für den Wirtschaftsverkehr. Größere Gewerbestandorte wie das Industrie- und Gewerbegebiet Zwickau-Mülsen verfügen über eine direkte bzw. leistungsfähige Anbindung an diese Verkehrsachsen und bieten damit gute Voraussetzungen für den Güter- und Lieferverkehr.

Für die zukünftige Entwicklung der Gewerbestandorte kommt einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur eine zentrale Bedeutung zu. Unternehmen sind auf eine zuverlässige Erreichbarkeit für Lieferverkehre, den regionalen und überregionalen Gütertransport sowie auf kurze Reisezeiten und möglichst direkte Führungen angewiesen. Eine besondere Bedeutung besitzt die Cainsdorfer Brücke für die Anbindung angrenzender Gewerbestandorte im südlichen Stadt-Umland-Bereich. Die derzeitigen verkehrlichen Einschränkungen wirken sich insbesondere auf den Wirtschafts- und Lieferverkehr aus. Der geplante Ersatzneubau stellt daher ein relevantes Infrastrukturvorhaben zur Sicherung einer leistungsfähigen Erreichbarkeit dar. Gleichzeitig gilt es, die durch Schwerlast- und Güterverkehre entstehenden Belastungen so gering wie möglich zu halten und in sensiblen Bereichen zu vermeiden.

Aus verkehrsplanerischer Sicht gilt es daher, die Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen für den Wirtschaftsverkehr langfristig zu sichern und gleichzeitig Nutzungskonflikte mit Wohngebieten zu minimieren.

6.6.2 Schwerverkehrsnetz

Für den Wirtschafts- und Güterverkehr wurde ein definiertes Lkw-Routennetz, das die wichtigsten Verkehrsachsen für den Schwerverkehr bündelt und eine leistungsfähige Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte (s. Abbildung 46) sicherstellt, entwickelt. Im Gegensatz zu den Netzhierarchien anderer Verkehrsträger wird beim Schwerverkehr bewusst nicht zwischen einem Vorrang- und einem Hauptnetz unterschieden. Stattdessen bildet ein zusammenhängendes Lkw-Routennetz die maßgebliche Infrastruktur für den Schwerlastverkehr.

Das Lkw-Routennetz orientiert sich an den leistungsfähigen Bundes- und Staatsstraßen sowie den Anbindungen an die Autobahn A 72 und verbindet sämtliche bedeutenden Gewerbe- und Industriestandorte mit dem übergeordneten Straßennetz. Ziel ist es, Güter- und Lieferverkehre möglichst direkt und leistungsfähig zu führen sowie unnötige Fahrten durch empfindliche Wohngebiete zu vermeiden.

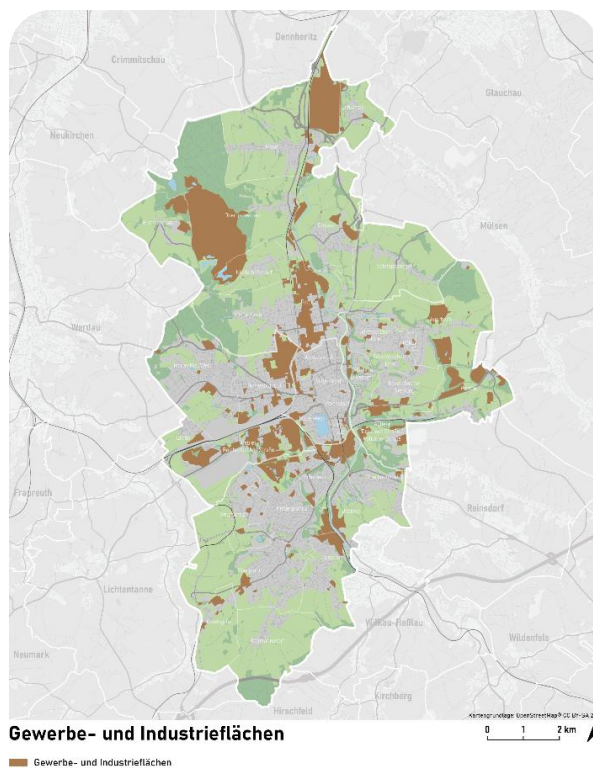


Abbildung 46: Gewerbe- und Industrieflächen

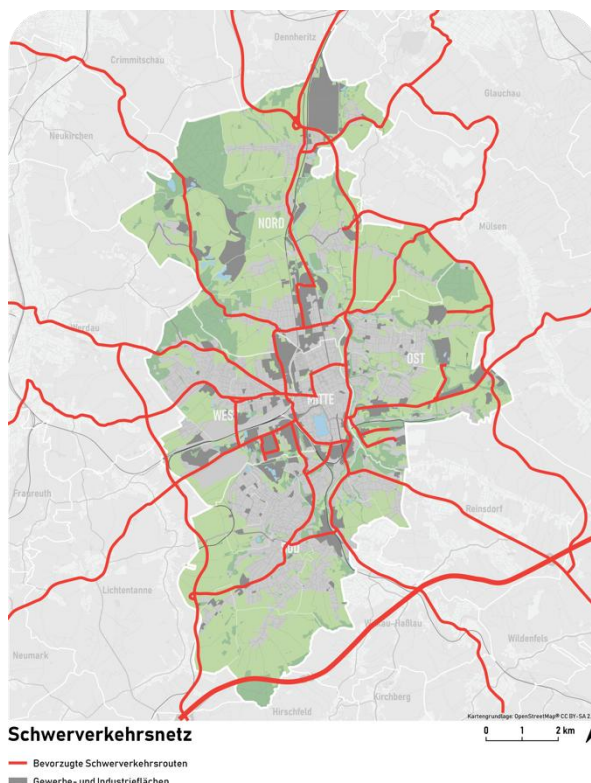


Abbildung 47: Schwerverkehrsnetz

Das dargestellte Schwerverkehrsnetz (s. Abbildung 47) dient als langfristiger Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Bei zukünftigen Infrastrukturmaßnahmen sowie der Ausweisung neuer Gewerbeflächen sollte eine leistungsfähige Anbindung an dieses Netz frühzeitig berücksichtigt werden, um eine nachhaltige und wirtschaftlich effiziente Abwicklung des Güterverkehrs sicherzustellen.

6.7 Umgang mit Konflikten

Die Zielnetze des VEP 2040 wurden verkehrsträgerübergreifend entwickelt und aufeinander abgestimmt. Dabei wurde darauf geachtet, Überlagerungen und Widersprüche zwischen den Vorrang- und Hauptnetzen der einzelnen Verkehrsträger soweit wie möglich zu vermeiden (Ausnahme Kfz und Schwerverkehr). Gleichwohl lassen sich Konflikte in einem gewachsenen städtischen Verkehrsnetz nicht vollständig ausschließen. Dies ist bei strategischen Zielnetzen erwartbar und fachlich nicht grundsätzlich problematisch, da sich die unterschiedlichen Mobilitätsansprüche zwangsläufig an bestimmten Knotenpunkten, Achsen und Straßenräumen überlagern.

Konflikte entstehen insbesondere in zwei Formen:

- Knotenpunktkonflikte treten dort auf, wo sich Zielnetze unterschiedlicher Verkehrsträger auf gleicher Ebene kreuzen oder queren.
- Streckenkonflikte entstehen, wenn mehrere Verkehrsträger auf demselben Straßenabschnitt geführt werden und dort jeweils eine vergleichbare Netzfunktion erfüllen sollen.

Konflikte betreffen beispielsweise die Aufteilung begrenzter Straßenräume, die Signalisierung an Knotenpunkten, Querungsprioritäten oder die Frage, welchem Verkehrsträger im Planungsfall Vorrang eingeräumt wird.

Für den Umgang mit diesen Konflikten ist eine strategische und konsistente Herangehensweise erforderlich. Ziel ist es, Entscheidungen nicht ausschließlich einzelfallbezogen an jeder einzelnen Konfliktstelle zu treffen, sondern die Funktion der Zielnetze über zusammenhängende Achsen hinweg sicherzustellen. Ein Vorrangnetz entfaltet seinen verkehrlichen Nutzen nur dann, wenn seine Funktion möglichst durchgängig gewährleistet wird. Wechselnde Prioritäten von Knotenpunkt zu Knotenpunkt würden dagegen zu unklaren Verkehrsabläufen, verminderter Leistungsfähigkeit und geringerer Verlässlichkeit führen. Dies gilt gleichermaßen für den öffentlichen Verkehr, den Kfz-Verkehr, den Fußverkehr und den Radverkehr.

Die nachfolgende Konfliktlogik wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses gemeinsam mit den Menschen in Zwickau entwickelt und bildet die Grundlage für die weitere planerische Behandlung von Netzkonflikten.

Konflikte bei unterschiedlichen Netzebenen

Treffen unterschiedliche Netzebenen verschiedener Verkehrsträger aufeinander, erhält grundsätzlich die jeweils höhere Netzebene Vorrang. Trifft beispielsweise ein Kfz-Vorrangnetz auf ein Rad-Hauptnetz, ist der Kfz-Verkehr vorrangig zu berücksichtigen. Trifft umgekehrt ein ÖPNV-Vorrangnetz auf ein Kfz-Hauptnetz, ist der öffentliche Verkehr vorrangig zu behandeln. Diese Logik gilt unabhängig von der konkreten Straße, der heutigen Verkehrsbelastung oder der bisherigen Gestaltung des Knotenpunktes. Die Infrastruktur ist entsprechend der strategischen Netzfunktion weiterzuentwickeln.

Konflikte bei gleichen Netzebenen

Treffen dagegen gleiche Netzebenen unterschiedlicher Verkehrsträger aufeinander, erfolgt die Abwägung nach verkehrlicher Bedeutung und funktionaler Leistungsfähigkeit. Hierfür wird folgende Priorisierung zugrunde gelegt:

An erster Stelle steht der öffentliche Verkehr. Dies wird bereits in der Praxis umgesetzt und soll mit der im VEP vorliegenden Netzpriorisierung bestätigt werden. Er vereint in besonderer Weise die Zielsetzungen des Leitbildes, da er für breite Bevölkerungsgruppen nutzbar, barrierefrei, effizient, zuverlässig, sicher und umweltfreundlich ist. Insbesondere bei schienengebundenen Systemen ist zudem zu berücksichtigen, dass erhebliche Infrastrukturinvestitionen getätigt wurden und die Trassenführung nur sehr eingeschränkt veränderbar ist. Es wäre daher planerisch nicht zielführend, eine hochwertige Straßenbahn- oder Bahntrasse vorzuhalten und diese regelmäßig dem Kfz-Verkehr unterzuordnen.

Insbesondere an signalisierten Knotenpunkten soll daher durch geeignete LSA-Vorrangschaltungen sichergestellt werden, dass Straßenbahnen und Busse bei gleicher Netzebene bevorzugt abgewickelt werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Kfz-Verkehr dauerhaft untergeordnet wird. Vielmehr meldet sich ein ÖPNV-Fahrzeug bei Annäherung an die Lichtsignalanlage an und erhält innerhalb des Signalprogramms Vorrang. In der übrigen Zeit kann der Kfz-Verkehr regulär abgewickelt werden. Bei einem 10-Minuten-Takt je Richtung betrifft die ÖPNV-Priorisierung nur einen begrenzten Anteil der Stunde, während der überwiegende Zeitraum weiterhin für den übrigen Verkehr zur Verfügung steht. **Die Priorisierung des ÖPNV dient damit der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Gesamtsystems, ohne die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs grundsätzlich infrage zu stellen.**

An zweiter Stelle folgt der Kfz-Verkehr. Der motorisierte Individualverkehr übernimmt in Zwickau weiterhin eine hohe Verkehrsleistung und besitzt für die Erreichbarkeit der Stadt, der Stadtteile, der Wirtschaftsstandorte und der regionalen Verbindungen eine wesentliche Bedeutung. Dort, wo kein gleichrangiger Konflikt mit dem ÖPNV besteht, ist der Kfz-Verkehr bei gleicher Netzebene daher vorrangig zu berücksichtigen. **Ziel ist es, den Kfz-Verkehr auf dafür geeigneten Achsen leistungsfähig und stadtverträglich zu bündeln und dadurch zugleich andere Straßenräume zu entlasten.**

An dritter Stelle steht der Fußverkehr. Der Fußverkehr ist besonders umwegesensitiv und bildet zugleich die Grundlage nahezu jeder Mobilitätskette. Er übernimmt eine wichtige Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr und ist insbesondere im Umfeld von Haltestellen, Bahnhöfen, zentralen Einrichtungen und Versorgungsbereichen besonders zu berücksichtigen. Kurze, direkte und sichere Wege sind hier entscheidend für die Nutzbarkeit des gesamten Mobilitätssystems. **Bei Konflikten gleicher Netzebene ist der Fußverkehr daher nach dem öffentlichen Verkehr und dem Kfz-Verkehr vorrangig vor dem Radverkehr zu behandeln.**

An vierter Stelle folgt der Radverkehr. Dies bedeutet nicht, dass der Radverkehr nachrangig oder weniger wichtig für die Mobilitätsentwicklung ist. Vielmehr besitzt der Radverkehr im städtischen Kontext eine besondere Flexibilität hinsichtlich seiner Routenführung. Während der öffentliche Verkehr, insbesondere auf Schienenstrecken, infrastrukturell weitgehend gebunden ist, der Kfz-Verkehr aufgrund seiner Verkehrsleistung auf geeigneten Hauptachsen gebündelt werden soll und der Fußverkehr besonders sensibel auf Umwege reagiert, kann der Radverkehr seine Stärke häufig durch alternative Führungen ausspielen. **Bei Konflikten sollte daher nicht allein geprüft werden, ob dem Radverkehr an einer Konfliktstelle Vorrang eingeräumt werden kann, sondern auch, ob eine Verlegung der Radroute, eine Führung abseits belasteter Straßenräume oder eine konfliktarme Querungslösung die bessere planerische Antwort darstellt.** In Einzelfällen sollten auch niveaufreie Lösungen wie Brücken oder Unterführungen geprüft werden.

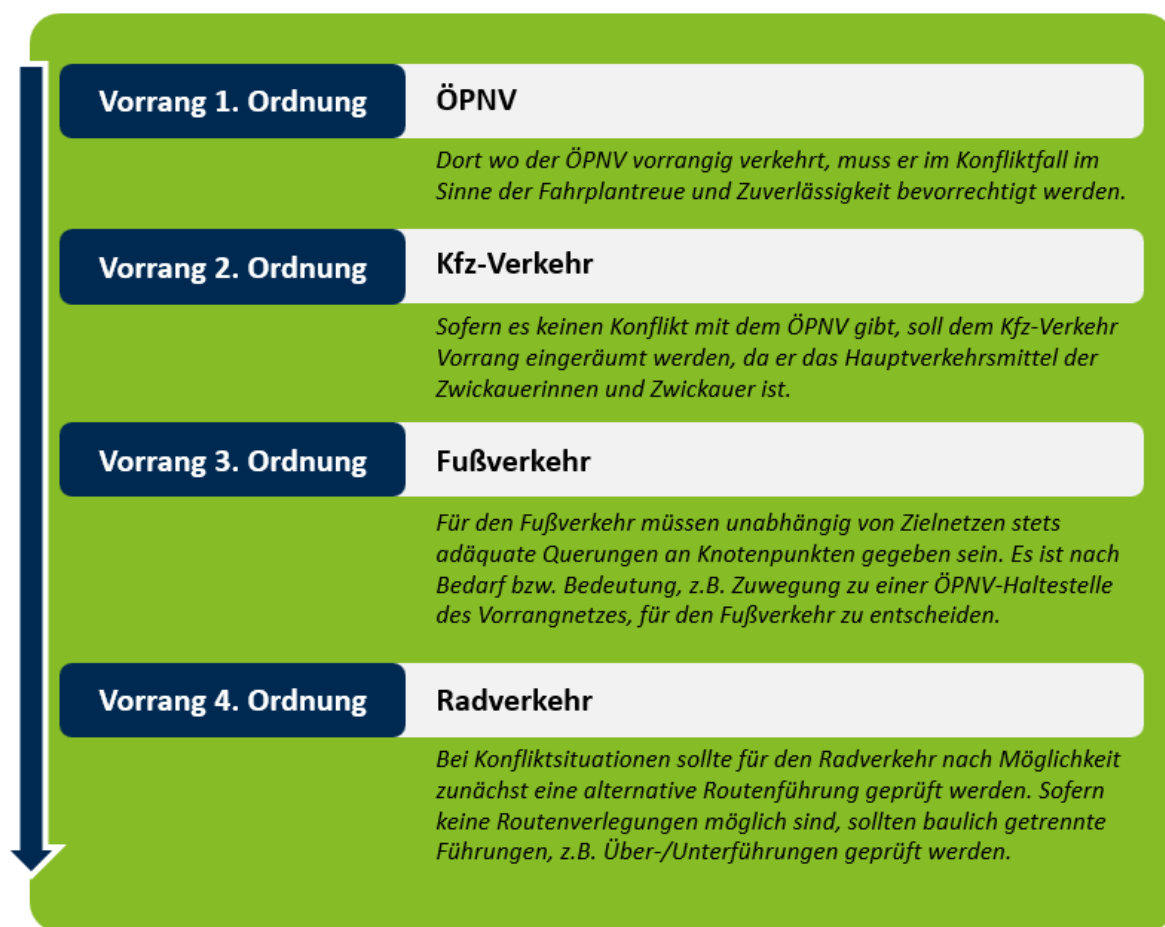


Abbildung 48: Handlungsvorgabe für den Umgang mit Zielnetzkonflikten gleicher Hierarchie

Diese Priorisierungslogik (s. Abbildung 48) dient der strategischen Steuerung und ersetzt nicht die konkrete Entwurfs- und Detailplanung. An jeder Konfliktstelle sind weiterhin Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Leistungsfähigkeit, städtebauliche Verträglichkeit und die Belange aller Nutzergruppen zu prüfen. Die Logik schafft jedoch eine einheitliche fachliche sowie strategische Konfliktlogik, um Zielnetzkonflikte nachvollziehbar, konsistent und im Sinne des gesamtstädtischen Verkehrssystems zu lösen.

Gleichzeitig ist die Konfliktbewertung nicht als dauerhaft unveränderlich zu verstehen. Verändern sich Mobilitätsmuster, Verkehrsbelastungen, städtebauliche Rahmenbedingungen oder politische Zielsetzungen wesentlich, können und sollen die Lösungswege überprüft und angepasst werden. Die Konfliktlogik ist damit Teil eines dynamischen Planungsprozesses und unterstützt die langfristige Weiterentwicklung des VEP 2040 als lernendes strategisches Planwerk. Im Rahmen des 3. Mobilitätsforums wurde zudem die Priorisierungslogik anhand konkreter Zielnetzkonflikte von den Teilnehmenden bestätigt.

7 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept bildet den operativen Kern des Verkehrsentwicklungsplans 2040 und beschreibt, mit welchen Maßnahmen die im Leitbild, den Zielsetzungen und den Zielnetzen formulierten strategischen Ziele schrittweise umgesetzt werden sollen. Es übersetzt die langfristigen Entwicklungsziele in konkrete Handlungsansätze und bildet damit die Grundlage für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt Zwickau.

Die Maßnahmen verfolgen das Ziel, die unterschiedlichen Verkehrsträger bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, die Erreichbarkeit nachhaltig zu sichern und gleichzeitig die Mobilität effizienter, sicherer und umweltverträglicher zu gestalten. Dabei werden sowohl infrastrukturelle Maßnahmen als auch organisatorische, konzeptionelle und kommunikative Ansätze berücksichtigt. Das Maßnahmenkonzept versteht sich ausdrücklich als strategischer Handlungsrahmen, der eine schrittweise Umsetzung entsprechend der personellen, finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten der Stadt ermöglicht.

7.1 Grundlagen der Maßnahmenentwicklung

Das Maßnahmenkonzept wurde auf Grundlage der im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans durchgeführten daten- und faktenbasierten Bestandsanalyse, der identifizierten Stärken und Schwächen des heutigen Verkehrssystems, der entwickelten Zielnetze sowie der im Leitbild formulierten Zielsetzungen erarbeitet. Ergänzend flossen die Ergebnisse des umfangreichen Beteiligungsprozesses mit Bürgerschaft, Politik, Verwaltung sowie weiteren Interessengruppen in die Maßnahmenentwicklung ein (s. Kap. 1.2). Hier sind explizit die 4. Mobilitätswerkstatt und die 2. Online-Beteiligung zu nennen, in denen jeweils die Maßnahmenvorschläge von der breiten Öffentlichkeit und den Fachakteuren auf den Prüfstein gestellt wurden. Hierdurch wird sichergestellt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen sowohl fachlich begründet als auch auf die spezifischen Anforderungen und Potenziale der Stadt Zwickau abgestimmt sind.

Die Entwicklung der Maßnahmen erfolgte systematisch entlang der einzelnen Themenfelder des Verkehrsentwicklungsplans. Hierzu zählen die Bereiche Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr sowie der verkehrsträgerübergreifende Querschnittsbereich Mobilitätsmanagement. Diese Gliederung ermöglicht eine fachlich strukturierte Bearbeitung der einzelnen Handlungsfelder und trägt gleichzeitig dem integrierten Charakter des Verkehrsentwicklungsplans Rechnung.

Für jede Maßnahme wurde ein standardisierter Maßnahmensteckbrief erstellt (s. Abbildung 49). Die Steckbriefe beschreiben die jeweilige Zielsetzung, den fachlichen Hintergrund sowie Hinweise zur Umsetzung und ermöglichen darüber hinaus eine erste Einschätzung hinsichtlich ihrer Wirkungen, Priorität sowie möglicher Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen. Dadurch entsteht eine einheitliche Grundlage für die spätere Umsetzung, Priorisierung und Fortschreibung des Maßnahmenprogramms.

Innerhalb der Maßnahmensteckbriefe wird zwischen Strategien und Prüfaufträgen unterschieden.

Strategien beschreiben übergeordnete konzeptionelle Ansätze und Handlungsprinzipien, welche die zukünftige Verkehrsplanung dauerhaft prägen sollen. Sie bilden den strategischen Rahmen für zahlreiche Einzelmaßnahmen und können auf unterschiedliche Bereiche des Stadtgebietes übertragen werden. Strategien definieren hauptsächlich planerische Grundsätze und langfristige Entwicklungsrichtungen und lassen sich an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet verorten.

Prüfaufträge beziehen sich dagegen auf konkrete räumliche Fragestellungen oder Einzelmaßnahmen. Sie benennen Standorte, Streckenabschnitte oder Knotenpunkte, an denen im weiteren Planungsprozess vertiefende Untersuchungen durchgeführt oder konkrete Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Die Aufnahme eines Prüfauftrags bedeutet dabei nicht zwangsläufig eine spätere Realisierung. Vielmehr dokumentiert sie

einen identifizierten Handlungsbedarf, dessen konkrete Ausgestaltung und Umsetzbarkeit im Rahmen nachfolgender Fachplanungen oder Projektbearbeitungen zu prüfen ist.

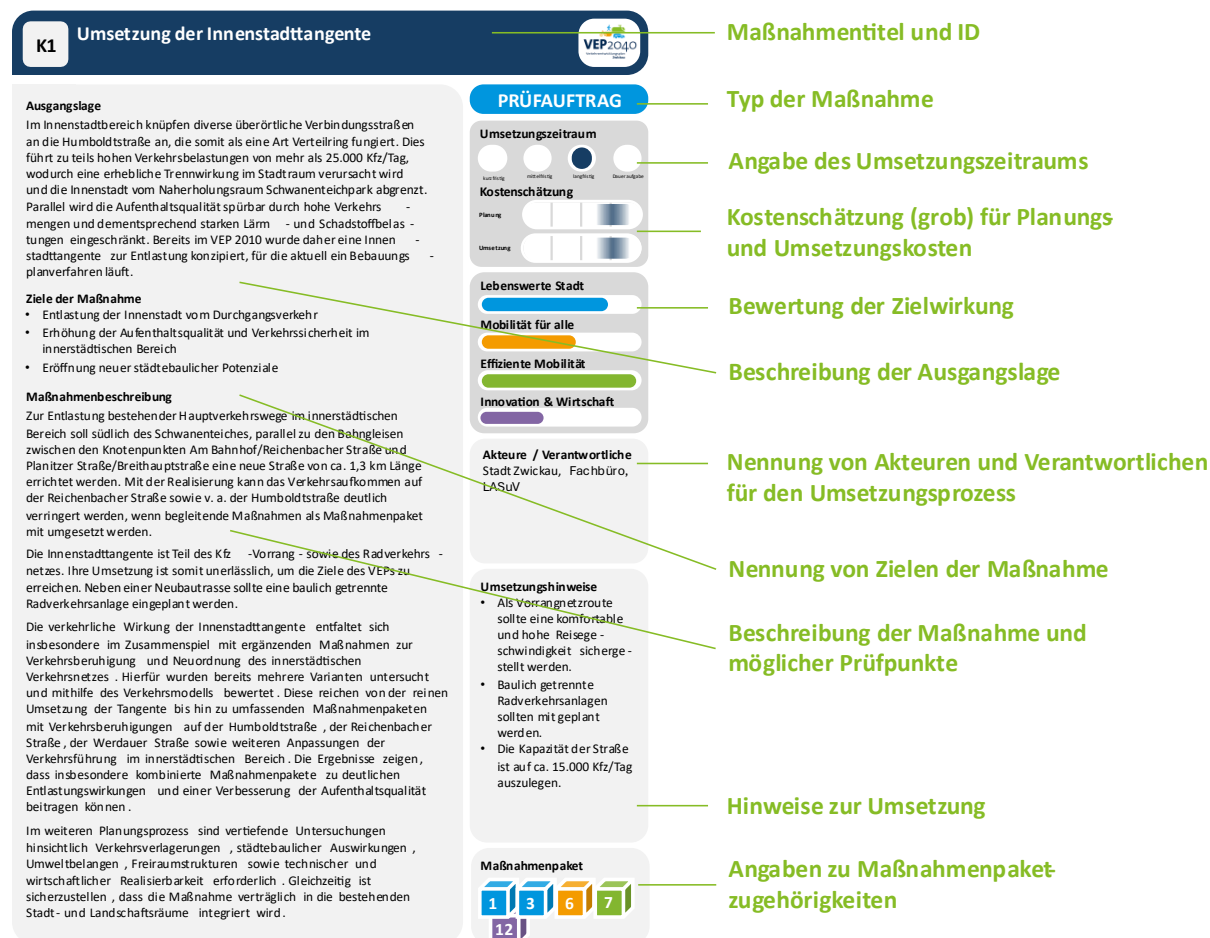


Abbildung 49: Aufbau eines Maßnahmensteckbriefs

Durch die Kombination aus strategischen Handlungsansätzen und konkreten Prüfaufträgen verbindet das Maßnahmenkonzept langfristige Entwicklungsziele mit unmittelbar umsetzbaren Projektansätzen. Gleichzeitig bleibt ausreichend Flexibilität erhalten, um auf zukünftige Entwicklungen, neue Rahmenbedingungen oder zusätzliche Erkenntnisse reagieren und das Maßnahmenprogramm im Zuge der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans kontinuierlich weiterentwickeln zu können.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt verkehrsträgerübergreifend schrittweise nach Wirkung, Abhängigkeiten und verfügbaren personellen sowie finanziellen Ressourcen. Synergien mit ohnehin anstehenden Infrastruktur-, Leitungs- und Stadtentwicklungsmaßnahmen sind konsequent zu nutzen. Die Belange der jeweiligen Verkehrsarten sollen dabei frühzeitig in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

Die vollständigen Maßnahmensteckbriefe sind in der gesonderten Anlage E dokumentiert. Die nachfolgenden Kapitel geben einen zusammenfassenden Überblick über die Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder; für die vollständige fachliche Einordnung und die jeweiligen Umsetzungshinweise wird auf die Anlage verwiesen.

7.2 Maßnahmen Fußverkehr

Der Fußverkehr bildet die Grundlage jeder Mobilität und ist die einzige Verkehrsart, die Bestandteil nahezu jeder Wegekette ist. Unabhängig davon, ob Wege mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Verkehr oder dem Kraftfahrzeug zurückgelegt werden, beginnen und enden sie in der Regel zu Fuß. Gleichzeitig übernimmt der Fußverkehr insbesondere auf kurzen Distanzen eine eigenständige Funktion und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität, Gesundheit sowie zur sozialen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen.

Attraktive und sichere Fußwege fördern aber nicht nur die Nahmobilität, sondern stärken zugleich die Stadt- und Quartierszentren, den Einzelhandel sowie die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Insbesondere Kinder, ältere Menschen sowie mobilitätseingeschränkte Personen sind auf komfortable, sichere und möglichst barrierefreie Wegeverbindungen angewiesen.

Die Entwicklung des Fußverkehrs beschränkt sich dabei nicht ausschließlich auf die Gestaltung einzelner Gehwege oder Querungsstellen. Vielmehr ist der öffentliche Raum als zusammenhängender Bewegungs-, Aufenthalts- und Begegnungsraum zu betrachten. Dementsprechend umfasst die Fußverkehrsplanung neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit auch Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Begrünung, Orientierung, soziale Sicherheit sowie die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Erreichbarkeit des ÖPNV zu, da attraktive und sichere Fußwege eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung von Bus und Bahn darstellen.

Die Maßnahmen des VEP 2040 verfolgen das Ziel, den Fußverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform dauerhaft zu stärken und die Bedingungen für das Zufußgehen im gesamten Stadtgebiet kontinuierlich zu verbessern. Hierzu werden sowohl strategische Handlungsansätze als auch konkrete Prüfaufträge verfolgt. Einen Schwerpunkt bilden die Entwicklung hochwertiger Vorrangbereiche und Hauptfußwegeachsen (s. Maßnahme F1 und F2), die Verbesserung der Barrierefreiheit (s. Maßnahme F6 und F7) sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere im Umfeld von Bildungseinrichtungen und an wichtigen Querungsstellen (s. Maßnahme F4). Ergänzend sollen Aufenthaltsqualitäten entlang bedeutender Fußwegeverbindungen gesteigert (s. Maßnahme F5) und die fußläufige Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen sowie des öffentlichen Verkehrs weiter verbessert werden (s. Maßnahme F3).

Für die Umsetzung der Maßnahmen sind die geltenden technischen Regelwerke und anerkannten Regeln der Technik konsequent anzuwenden. Hierzu zählen insbesondere die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die DIN 18040 zur Barrierefreiheit sowie weitere einschlägige Regelwerke und Empfehlungen der FGSV. Die Planung sollte grundsätzlich nach dem Prinzip der barrierefreien und inklusiven Mobilität erfolgen und dabei die Anforderungen aller Nutzergruppen gleichermaßen berücksichtigen. Hierzu gehören insbesondere ausreichend dimensionierte Gehwegbreiten, hindernisfreie Bewegungsräume, sichere und barrierefreie Querungsstellen, taktile Leitelemente, abgesenkte Bordsteine, geeignete Oberflächen sowie eine gute Orientierung und Beleuchtung. Die Einhaltung dieser Qualitätsstandards bildet die Grundlage für ein komfortables, sicheres und zukunftsfähiges Fußverkehrsnetz.

Die in Kapitel 6.2.3 formulierte vertiefende Fußverkehrsplanung wird mit Maßnahme F1 für die Vorrangbereiche konkretisiert. Auf dieser Grundlage sollen räumliche Prioritäten für Verbesserungen von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit abgeleitet werden. Beim Fußverkehr sollten insbesondere Maßnahmen mit hoher Wirkung auf Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sowie zur Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und des ÖPNV prioritär verfolgt werden. Besondere Bedeutung kommt dabei sicheren Querungsstellen und durchgängig barrierefreien Wegebeziehungen zu.

Tabelle 6: Maßnahmen Fußverkehr

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

7.3 Maßnahmen Radverkehr

Der Radverkehr nimmt eine zentrale Rolle bei der Entwicklung eines gleichberechtigten und zukunftsfähigen Mobilitätssystems ein. Insbesondere auf kurzen und mittleren Entfernungen bietet das Fahrrad ein hohes Potenzial. Gleichzeitig stellt der Radverkehr aufgrund seiner hohen Flächeneffizienz, den vergleichsweise geringen Infrastrukturkosten und seiner positiven gesundheitlichen Auswirkungen eine besonders ressourcenschonende Mobilitätsform dar.

Mit dem im VEP 2040 entwickelten Radzielnetz wurde ein durchgängiges Vorrang- und Hauptnetz für den Radverkehr definiert. Aufbauend auf diesem Zielnetz setzt das Maßnahmenkonzept darauf, bestehende Netzlücken zu schließen, die Qualität und Sicherheit der Infrastruktur zu verbessern sowie attraktive und direkte Verbindungen zwischen den wichtigsten Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Freizeitzielen herzustellen. In erster Linie gilt es, eine durchgehende Ost-Westachse im Stadtgebiet mit den entsprechenden Anschlüssen aus den jeweiligen Stadtteilen herzustellen (s. Maßnahmen R3, R4, R5, R6 sowie R8 und R10).

Ergänzend zu den Netzlückenschlüssen steht der Ausbau der Infrastruktur zur Erhöhung des Fahrkomforts, der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur stärkeren Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr (s. Maßnahmen R7, R9, R11, R13 und R14).

Die Entwicklung des Radverkehrs beschränkt sich dabei nicht ausschließlich auf den Bau neuer Radwege. Vielmehr umfasst sie die gesamtheitliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Alltagsradverkehr. Hierzu gehören unter anderem eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs, die Reduzierung von Barrieren, eine durchgängige Wegweisung, hochwertige Abstellanlagen sowie ergänzende Mobilitätsangebote wie Bikesharing oder Bike-and-Ride-Anlagen (s. Maßnahmen R1, R2 und R12). Gleichzeitig sind die Belange des Radverkehrs frühzeitig in sämtliche Straßen- und Infrastrukturplanungen einzubeziehen, um langfristig ein leistungsfähiges und zusammenhängendes Radverkehrsnetz zu schaffen.

Für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen sind die geltenden technischen Regelwerke konsequent anzuwenden. Hierzu zählen insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie weitere einschlägige Regelwerke der FGSV. Ziel ist es, den Radverkehr entsprechend den aktuellen Standards sicher, komfortabel und möglichst direkt zu führen. Besondere Bedeutung besitzen dabei ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen, eine hohe

Oberflächenqualität, geringe Umwegfaktoren, eine konfliktarme Führung an Knotenpunkten sowie eine durchgängige und gut erkennbare Wegeführung.

Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sollte das Radverkehrsnetz langfristig so weiterentwickelt werden, dass mindestens 90 % der Bevölkerung eine Hauptroute des Radverkehrs innerhalb einer Entfernung von maximal 200 m vom Wohnstandort erreichen können. Hierdurch wird eine flächendeckende Erreichbarkeit des übergeordneten Radverkehrsnetzes sichergestellt und die Attraktivität des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel nachhaltig gestärkt. Mit dem Zielnetz für die Stadt Zwickau wird dieser Zielwert zwar noch nicht vollständig erreicht, bietet aber bemessen an der Ausgangslage eine sehr gute Grundlage, diesen Wert künftig erreichen zu können. Die Stärkung des Radverkehrs verfügt über erhebliches Ausbaupotenzial in Zwickau, welches bereits durch die hohe Anzahl an Maßnahmen ersichtlich wird (s. nachfolgende Tabelle).

Beim Radverkehr sollten insbesondere die Schließung bestehender Netzlücken, die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die schrittweise Herstellung der im Zielnetz definierten Vorrang- und Hauptrouten prioritär verfolgt werden. Das Zielnetz bildet dabei den fachlichen Orientierungsrahmen für die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur.

Tabelle 7: Maßnahmen Radverkehr

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

7.4 Maßnahmen Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bildet das Rückgrat einer zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung und übernimmt eine zentrale Funktion für die Sicherstellung einer leistungsfähigen, umweltfreundlichen und sozial gerechten Mobilität. Insbesondere in einer Stadt wie Zwickau mit einem bestehenden Straßenbahnnetz besitzt der ÖPNV das Potenzial, große Fahrgastmengen effizient zu befördern und gleichzeitig einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Erreichung der kommunalen Leitbildziele zu leisten.

Mit dem im VEP entwickelten Zielnetz wurde erstmals eine klare Hierarchisierung des ÖPNV vorgenommen. Das schienengebundene Bahn- und Straßenbahnnetz bildet gemeinsam mit dem Busvorrangnetz das Rückgrat des ÖPNV, während das Bushauptnetz die flächendeckende Erschließung der Stadt sowie die Anbindung der Stadtteile und regionalen Verbindungen sicherstellt. Aufbauend auf dieser Netzstruktur verfolgt das Maßnahmenkonzept das Ziel, die Attraktivität des ÖPNV durch eine Verbesserung von Angebotsqualität, Reisegeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Komfort nachhaltig zu steigern.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV umfasst dabei weit mehr als den Ausbau einzelner Infrastrukturmaßnahmen. Vielmehr ist ein integriertes Gesamtsystem anzustreben, das eine leistungsfähige Infrastruktur mit attraktiven Betriebsangeboten, modernen Fahrzeugen, komfortablen Verknüpfungspunkten sowie innovativen Bedienformen verbindet. Eine hohe Qualität des ÖPNV entsteht dabei erst durch das Zusammenspiel aller Systembestandteile und deren konsequente Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Fahrgäste.

Grundlage für die Planung und Umsetzung bilden insbesondere das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die Vorgaben des Nahverkehrsplans, die einschlägigen Regelwerke der FGSV sowie die Anforderungen an eine vollständig barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV. Hinzu kommen ausstehende Projekte, wie bspw. die Umgestaltung der Leipziger Straße und die Querspange. Bei sämtlichen Maßnahmen sind insbesondere die Aspekte Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Betriebssicherheit, Zuverlässigkeit und Umsteigequalität frühzeitig zu berücksichtigen. Gleichzeitig sollte der ÖPNV künftig bei Planungen im Straßenraum konsequent mitgedacht werden, um die im Zielnetz definierten Vorrangfunktionen langfristig sicherzustellen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Maßnahmen liegt auf der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßenbahn- und Busnetzes. Hierzu zählen insbesondere der Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV (s. Maßnahme Ö1) sowie die Umsetzung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV (s. Maßnahme Ö7). Ziel ist es, Reisezeiten zu verkürzen, die Pünktlichkeit zu erhöhen und die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems nachhaltig zu verbessern. Insbesondere an signalisierten Knotenpunkten sollte die Vorrangschaltung für Straßenbahnen und Busse konsequent weiterentwickelt werden, um die im Zielnetz definierte Vorrangfunktion des ÖPNV auch im Betrieb wirksam umzusetzen.

Aufgrund der starken Pendlerverflechtungen mit der Region ist der Ausbau des ÖPNV in die Region entsprechend zu prüfen (s. Maßnahme Ö3, Ö4 und Ö5). Auch innerhalb Zwickaus sind Angebotsverbesserungen nachts und am Wochenende (s. Maßnahme Ö2) sowie eine Aufwertung der ÖPNV-Verknüpfungspunkte vorgesehen (s. Maßnahme Ö6). Künftig soll der ÖPNV „sauberer“ werden; zugleich sollen entsprechende moderne, flexible Bedienformen erprobt werden (s. Maßnahme Ö8, Ö9 und Ö10).

Beim ÖPNV sollten insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung von Reisegeschwindigkeit, Pünktlichkeit, Barrierefreiheit und Angebotsqualität prioritär verfolgt werden. Bei Straßen- und Infrastrukturplanungen sind die im Zielnetz definierten Vorrangfunktionen frühzeitig zu berücksichtigen; auf gleichrangigen Netzebenen gilt dabei die Prämisse ‚ÖPNV vor Individualverkehr‘. Besondere Synergiepotenziale bestehen mit der

Fortschreibung des Nahverkehrsplans sowie laufenden Infrastrukturvorhaben wie der Modernisierung der Leipziger Straße.

Tabelle 8: Maßnahmen ÖPNV

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

7.5 Maßnahmen Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr wird auch künftig einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems in Zwickau bilden. Insbesondere für den Wirtschaftsverkehr, den regionalen Pendlerverkehr sowie für Wege, die mit alternativen Verkehrsmitteln nur eingeschränkt oder nicht wirtschaftlich zurückgelegt werden können, bleibt eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur von hoher Bedeutung. Gleichzeitig verfolgt der Verkehrsentwicklungsplan das Ziel, den Kfz-Verkehr stärker auf hierfür geeignete Hauptverkehrsachsen zu bündeln, die Erreichbarkeit wichtiger Ziele sicherzustellen und gleichzeitig die Belastungen in sensiblen Wohn- und Aufenthaltsbereichen zu reduzieren.

Grundlage hierfür bildet das im VEP 2040 entwickelte Zielnetz des Kfz-Verkehrs. Dieses definiert die wichtigsten Achsen zur Bündelung des motorisierten Verkehrs und dient als Orientierungsrahmen für zukünftige Infrastrukturmaßnahmen sowie für die Priorisierung des Straßennetzes. Aufbauend auf dieser Netzstruktur verfolgt das Maßnahmenkonzept das Ziel, die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsnetzes langfristig zu sichern, den Wirtschafts- und Lieferverkehr zuverlässig abzuwickeln sowie gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und in den Wohnquartieren zu verbessern.

Ein wesentlicher Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes ist die Untersuchung möglicher Ergänzungen des Hauptverkehrsnetzes. Hierzu zählen insbesondere die Umsetzung der Innenstadttangente sowie Prüfaufträge zur möglichen Realisierung einer Mitteltrasse und einer Nordtangente. Diese Maßnahmen dienen dazu, die Netzstruktur langfristig weiterzuentwickeln, Verkehrsströme besser zu verteilen und insbesondere den Durchgangsverkehr aus sensiblen Stadtbereichen herauszuführen. Da mit diesen Vorhaben erhebliche planerische, finanzielle und städtebauliche Fragestellungen verbunden sind, werden sie im Verkehrsentwicklungsplan zunächst als Prüfaufträge ausgewiesen.

Parallel hierzu verfolgt das Maßnahmenkonzept das Ziel, die Innenstadt schrittweise vom Kfz-Verkehr zu entlasten und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Hierzu gehören verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich, die Reduzierung von Durchgangs- und Ausweichverkehren in Wohnquartieren sowie die Erarbeitung eines Liefer- und Logistikkonzeptes für die Innenstadt. Gleichzeitig soll das bestehende Lkw-Routennetz regelmäßig überprüft und bei Bedarf an zukünftige Entwicklungen angepasst werden, um eine leistungsfähige Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte dauerhaft sicherzustellen.

Darüber hinaus bilden das Parkraummanagement sowie die Förderung neuer Mobilitätsangebote einen wichtigen Bestandteil des Maßnahmenkonzepts im Kfz-Verkehr. Die Fortschreibung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie sowie eine konsequente Ordnung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums sollen dazu beitragen, den vorhandenen Parkraum effizienter zu nutzen und Fehlbelegungen zu reduzieren. Ziel ist keine pauschale Verringerung oder Ausweitung des Angebots, sondern eine räumlich differenzierte und nachvollziehbare Steuerung. Als digitale Zukunftsoption ist dabei auch der Einsatz kameragestützter mobiler Kontrollverfahren (Scan-Fahrzeuge) unter Beachtung der gesetzlichen und datenschutzrechtlichen Anforderungen zu prüfen. Ergänzend sind der weitere Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Ausweitung von Carsharing-Angeboten sowie der Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Straßenbahn-Endhaltestellen vorgesehen. Diese Maßnahmen unterstützen den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität und erleichtern den Umstieg auf den Umweltverbund.

Für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen sind insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) sowie weitere einschlägige technische Regelwerke der FGSV anzuwenden. Gleichzeitig sind die Anforderungen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes, der Barrierefreiheit, des Klimaschutzes sowie einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung frühzeitig in die Planung einzubeziehen. An mehrstreifigen Hauptverkehrsstraßen sind insbesondere konfliktträchtige Abbiegebeziehungen unter Berücksichtigung des Unfallgeschehens auf ihre verkehrssichere Gestaltung zu überprüfen. Infrastrukturmaßnahmen sollten grundsätzlich verkehrsträgerübergreifend geplant werden, sodass die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs integraler Bestandteil jeder Straßenraumgestaltung sind.

Kurzfristig stehen insbesondere Maßnahmen mit hoher verkehrlicher Wirkung und vergleichsweise geringem Investitionsaufwand im Vordergrund. Größere Infrastrukturvorhaben wie neue Tangentialverbindungen bedürfen hingegen vertiefender Untersuchungen hinsichtlich Verkehrswirkung, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit und sind daher als langfristige Entwicklungsperspektiven zu verstehen.

Langfristig sollte der Kfz-Verkehr als Bestandteil eines integrierten Gesamtverkehrssystems betrachtet werden. Ziel ist nicht eine isolierte Förderung des motorisierten Individualverkehrs, sondern eine funktionale und leistungsfähige Straßeninfrastruktur, die den Anforderungen von Bevölkerung, Wirtschaft und Lieferverkehr gerecht wird und gleichzeitig den notwendigen Raum für Alternativen schafft.

Tabelle 9: Maßnahmen Kfz-Verkehr

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

7.6 Maßnahmen Mobilitätsmanagement

Eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung erfordert neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch Maßnahmen, die das Mobilitätsverhalten gezielt beeinflussen und die Planung und Umsetzung von Mobilitätsveränderungen aktiv mitgestalten. Das Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, bestehende Verkehrsangebote besser miteinander zu verknüpfen, alternative Mobilitätsformen attraktiver zu gestalten und die Verkehrsnachfrage möglichst effizient zu steuern. Es ergänzt damit die klassischen Infrastrukturmaßnahmen und stellt einen wichtigen Baustein einer integrierten Verkehrsplanung dar.

Im Mittelpunkt des Mobilitätsmanagements stehen organisatorische, kommunikative und strategische Maßnahmen, welche die Wahl der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel erleichtern und gleichzeitig die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizienter nutzen. Hierzu gehören unter anderem die Weiterentwicklung kommunaler Rahmenbedingungen, die Bereitstellung digitaler Informationsangebote, zielgruppenspezifische Beratungsangebote sowie Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Gleichzeitig soll das Mobilitätsmanagement dazu beitragen, neue Mobilitätsangebote frühzeitig in bestehende Strukturen zu integrieren und deren Nutzung zu fördern.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Maßnahmen des Mobilitätsmanagements liegt auf der strategischen Weiterentwicklung der kommunalen Mobilitätspolitik. Hierzu zählen die Überarbeitung der Stellplatzsatzung unter Berücksichtigung multimodaler Mobilitätsangebote (s. Maßnahme M1), die Entwicklung eines Ordnungsrahmens für Mikromobilität (s. Maßnahme M2) sowie Strategien für eine verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung (s. Maßnahme M3). Ergänzend soll das bestehende kommunale Mobilitätsmanagement als koordinierende Querschnittsfunktion weiterentwickelt und verstetigt werden, um die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans zu begleiten und die verschiedenen Fachbereiche sowie externe Akteure dauerhaft miteinander zu vernetzen (s. Maßnahme M10).

Darüber hinaus kommt der Digitalisierung eine zunehmende Bedeutung zu. Mit dem Aufbau und der kontinuierlichen Pflege eines gesamtstädtischen, multimodalen Verkehrsmodells sowie eines digitalen Mobilitätsdashboards sollen künftig belastbare Datengrundlagen für Planung, Monitoring und Evaluation geschaffen werden (s. Maßnahme M4 und M9). Diese Instrumente ermöglichen es, verkehrliche Entwicklungen kontinuierlich zu beobachten, Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung zu bewerten und zukünftige Planungsentscheidungen auf einer fundierten Datengrundlage zu treffen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Kommunikation und Beteiligung. Die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans sollte durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, um Ziele, Maßnahmen und Fortschritte transparent zu vermitteln (s. Maßnahme M5). Ergänzend tragen Mobilitätstage, Informationsveranstaltungen und weitere Beteiligungsformate dazu bei, die Bevölkerung frühzeitig einzubinden und die Akzeptanz geplanter Maßnahmen zu erhöhen (s. Maßnahme M6). Gleichzeitig können Neubürgerpakete sowie Mobilitätspakete für Unternehmen dazu beitragen, nachhaltige Mobilitätsangebote bereits bei einem Wohnort- oder Arbeitsplatzwechsel sichtbar zu machen und deren Nutzung von Beginn an zu fördern (s. Maßnahme M7 und M8).

Auch das betriebliche Mobilitätsmanagement nimmt künftig eine wichtigere Rolle ein. Gemeinsam mit Unternehmen sollen Maßnahmen entwickelt werden, die den Berufsverkehr nachhaltiger gestalten, beispielsweise durch die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Radverkehrs, von Fahrgemeinschaften oder flexiblen Arbeitsmodellen (s. Maßnahme M11). Dadurch können sowohl die Verkehrsnachfrage als auch die Stellplatznachfrage reduziert und gleichzeitig die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen verbessert werden. Abgerundet werden die Maßnahmen durch ein Baustellenmanagement (s. Maßnahme M12), welches sich vor allem an die Belange des Fuß- und Radverkehrs während kurz- bis längerfristiger baulicher Maßnahmen richtet.

Beim Mobilitätsmanagement sollten insbesondere Maßnahmen mit hoher Hebelwirkung und vergleichsweise geringem Investitionsbedarf prioritär verfolgt werden. Dazu zählen insbesondere der Aufbau organisatorischer Strukturen, die Digitalisierung sowie die kontinuierliche Kommunikation und Erfolgskontrolle. Langfristig sollte das Mobilitätsmanagement als dauerhafte Querschnittsaufgabe innerhalb der Stadtverwaltung etabliert werden. Ziel ist es, Mobilität nicht ausschließlich über Infrastrukturmaßnahmen zu gestalten, sondern durch strategische Steuerung, datenbasierte Entscheidungsprozesse, Kommunikation und Kooperation kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Tabelle 10: Maßnahmen Mobilitätsmanagement

ID	Titel
M1	Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung hinsichtlich multimodaler Alternativen
M2	Ordnungsrahmen für Abstellzonen der Mikromobilität
M3	Erstellung von Strategien für verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung
M4	Aufbau und Pflege eines stadtweiten, multimodalen Verkehrsmodells
M5	Kommunikation der VEP-Umsetzung
M6	Durchführung von Mobilitätsevents und Beteiligungsformaten
M7	Einführung von Neubürgerpaketen für die Mobilität in Zwickau
M8	Einführung von Mobilitätspaketen für neue Unternehmen

M9	Aufbau eines digitalen Mobilitätsdashboards
M10	Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements
M11	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
M12	Baustellenmanagement zur Beachtung aller Verkehrsteilnehmer

7.7 Maßnahmenpakete

Die im VEP 2040 entwickelten Maßnahmen sind bewusst nicht als voneinander unabhängige Einzelprojekte zu verstehen. Ihre volle verkehrliche, städtebauliche und funktionale Wirkung entfalten sie erst im Zusammenspiel mit weiteren Maßnahmen und einer integrierten Gesamtstrategie. Die Umsetzung isolierter Einzelmaßnahmen führt häufig lediglich zu begrenzten Verbesserungen, während sich durch die Kombination mehrerer aufeinander abgestimmter Maßnahmen deutlich größere Synergien und Wirkungen erzielt werden können. Aus diesem Grund verfolgt der VEP 2040 konsequent den Ansatz verkehrsträgerübergreifender Maßnahmenpakete.

Für die politische Entscheidungsfindung, die Priorisierung von Investitionen sowie die Beantragung von Fördermitteln ist es hilfreich, nicht ausschließlich Einzelmaßnahmen zu betrachten, sondern deren gegenseitige Abhängigkeiten und gemeinsamen Nutzen transparent darzustellen. Maßnahmenpakete können dabei sowohl räumlich – beispielsweise für einen Stadtteil, einen Korridor oder einen Verkehrsknoten – als auch thematisch oder anlassbezogen gebildet werden. Auf diese Weise wird nachvollziehbar, welche Maßnahmen sinnvoll miteinander verknüpft werden können und welche Voraussetzungen für die angestrebten Wirkungen geschaffen werden müssen.

Dieses Prinzip lässt sich auf zahlreiche Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans übertragen. So kann beispielsweise die schrittweise Umsetzung der Zielnetze nur dann ihre volle Wirkung entfalten, wenn Netzlückenschlüsse, Anpassungen von Knotenpunkten, infrastrukturelle Verbesserungen und begleitende organisatorische Maßnahmen sinnvoll aufeinander abgestimmt werden. Das Denken in Maßnahmenpaketen soll dabei verhindern, dass voneinander losgelöste Einzelmaßnahmen entstehen, und stattdessen eine räumlich, funktional und zeitlich abgestimmte Bündelung von Teilmaßnahmen fördern. Gleiches gilt für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, des Parkraummanagements oder der Verkehrssteuerung, deren Wirkung häufig durch die Verknüpfung mit infrastrukturellen Maßnahmen wesentlich unterstützt und verstärkt werden kann.

Beispiel für Paketlösungen in der Praxis

Als anschauliches Beispiel für die Prüfung einer möglichen Paketlösung kann die Innenstadttangente (Maßnahme K1) herangezogen werden. Im weiteren Planungsprozess ist zu untersuchen, ob und unter welchen Voraussetzungen eine solche Verbindung im Zusammenspiel mit flankierenden Maßnahmen im bestehenden Straßennetz einen wirksamen Beitrag zur Neuordnung der Verkehrsströme und zur Entlastung bestehender Hauptachsen – insbesondere der Humboldtstraße – leisten kann. Voraussetzung hierfür ist eine vertiefende verkehrliche, städtebauliche, umweltbezogene und finanzielle Prüfung. Die Darstellung im VEP stellt insofern keine Vorfestlegung auf eine Umsetzung der Innenstadttangente oder bestimmter begleitender Maßnahmen dar.

Im Rahmen dieser Prüfung ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der verkehrliche Nutzen einer möglichen Innenstadttangente nicht allein anhand ihrer Funktion als Straßenneubaumaßnahme bewertet werden sollte. Vielmehr ist zu untersuchen, welches Wirkungspotenzial sich aus einer Kombination mit weiteren Maßnahmen im bestehenden Straßennetz ergeben könnte. Ziel einer solchen Paketlösung wäre es, Verkehrsströme auf eine hierfür geeignete Route zu verlagern und dadurch bestehende Hauptachsen zu entlasten. Ob und in welchem Umfang eine solche Verlagerungswirkung erreicht werden kann und in welchem Verhältnis sie zum erforderlichen Investitionsaufwand steht, ist Gegenstand der weiteren Untersuchungen.

Zu prüfen wäre daher auch, welche flankierenden Maßnahmen im bestehenden Straßennetz für eine entsprechende Verlagerungswirkung erforderlich und geeignet wären. Denkbar sind beispielsweise Anpassungen von Straßenquerschnitten und Geschwindigkeitsprofilen, Veränderungen an Knotenpunkten oder eine veränderte Aufteilung des Straßenraums. Im Falle einer nachgewiesenen Entlastung könnten hierdurch zugleich neue Spielräume für die Gestaltung der bestehenden Straßenräume entstehen. Art, Umfang und konkrete Ausgestaltung einer möglichen Paketlösung sind jedoch ausdrücklich Gegenstand nachfolgender Planungs-, Prüfungs- und Entscheidungsprozesse.

Darüber hinaus zeigt sich auch bei der Umsetzung des Leitbildes, dass die formulierten Teilziele grundsätzlich nicht durch einzelne Maßnahmen erreicht werden können. Jedes Ziel wird vielmehr durch eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen unterstützt, die sich gegenseitig ergänzen und verstärken. Verbesserungen der Erreichbarkeit, der Verkehrssicherheit, der Netzqualität, der Aufenthaltsqualität oder der Verkehrsorganisation tragen gemeinsam zur Erfüllung der strategischen Zielsetzungen des VEP bei. Die Wirkung einzelner Maßnahmen sollte deshalb stets im Zusammenhang mit dem Gesamtsystem bewertet werden.

Der integrierte Planungsansatz endet daher nicht mit der Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplans, sondern muss sich konsequent in der Umsetzungsphase fortsetzen. Dies erfordert geeignete organisatorische Strukturen innerhalb der Stadtverwaltung, eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Fachbereiche sowie eine kontinuierliche Abstimmung zwischen Infrastrukturplanung, Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und weiteren Akteuren.

Die Bildung von Maßnahmenpaketen stellt damit einen zentralen Baustein der Umsetzungsstrategie des VEP 2040 dar. Sie ermöglicht es, Wechselwirkungen gezielt zu nutzen, Zielkonflikte frühzeitig zu erkennen und die verfügbaren finanziellen sowie personellen Ressourcen wirkungsvoll einzusetzen. Gleichzeitig schafft sie die Grundlage für eine schrittweise und dennoch strategisch abgestimmte Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Stadt Zwickau.

Im Rahmen der 4. Mobilitätswerkstätten und einer Sitzung des Lenkungskreises wurde die Bildung von Maßnahmenpaketen und deren verkehrliche Wirkung anhand von konkreten Beispielen erörtert und von den Teilnehmenden als richtungsweisend für die künftige Verkehrsentwicklung in Zwickau eingestuft.

7.8 Priorisierung der Maßnahmen

Da sich die einzelnen Maßnahmen hinsichtlich ihres Umfangs, ihrer Komplexität, ihrer Umsetzungsdauer sowie ihres erwarteten Nutzens deutlich unterscheiden, ist eine Priorisierung für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans erforderlich. Sie dient dazu, die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen zielgerichtet einzusetzen und gleichzeitig eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Verkehrssystems zu gewährleisten. Eine wesentliche Grundlage hierfür bilden die Bewertungen in den Maßnahmensteckbriefen. Kriterien wie verkehrliche Wirkung, Umsetzbarkeit, Abhängigkeiten sowie organisatorische und finanzielle Rahmenbedingungen ermöglichen eine fachlich fundierte Einordnung der einzelnen Maßnahmen. Ergänzend liegt aus der zweiten Online-Beteiligung ein Stimmungsbild zur gewünschten Umsetzungspriorität vor. Die Teilnehmenden bewerteten die Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Handlungsfelder hinsichtlich ihrer Bedeutung für eine vorrangige Umsetzung. Diese Bewertungen stellen eine ergänzende Beteiligungsperspektive dar und sind nicht als repräsentative Prioritätenliste zu verstehen; die fachliche und strategische Einordnung der Maßnahmen wird hierdurch nicht ersetzt.

Eine besondere Rolle innerhalb der Priorisierung nehmen die in Kapitel 7.8.1 erläuterten Schlüsselmaßnahmen ein.

7.8.1 Strategische Schlüsselmaßnahmen

Innerhalb des Maßnahmenkonzeptes nehmen einzelne Maßnahmen eine besondere Stellung ein. Sie besitzen aufgrund ihrer verkehrlichen, strategischen oder strukturellen Bedeutung eine hohe Hebelwirkung und schaffen die Voraussetzungen für die Umsetzung zahlreicher weiterer Maßnahmen. Diese sogenannten Schlüsselmaßnahmen sind daher nicht ausschließlich anhand ihrer unmittelbaren Einzelwirkung zu bewerten, sondern vor allem hinsichtlich ihres Beitrags zur langfristigen, strategischen Entwicklung des Gesamtverkehrssystems.

Die Einstufung als Schlüsselmaßnahme stellt dabei keine eigenständige zeitliche Prioritätsstufe dar, sondern kennzeichnet Maßnahmen mit besonderer strategischer Bedeutung und hoher Hebelwirkung.

Charakteristisch für Schlüsselmaßnahmen ist, dass sie häufig umfangreiche Planungs-, Genehmigungs- oder Abstimmungsprozesse erfordern und ihre eigentliche Wirkung oftmals erst mittel- bis langfristig entfalten. Gleichzeitig bilden sie jedoch die Grundlage für zahlreiche nachgelagerte Entwicklungen. Ein späterer Beginn dieser Maßnahmen würde deshalb nicht nur ihre eigene Umsetzung verzögern, sondern auch die Wirksamkeit weiterer Maßnahmenpakete erheblich beeinträchtigen. Aus diesem Grund sollten Schlüsselmaßnahmen frühzeitig planerisch vorbereitet und konsequent weiterverfolgt werden.

Die ausgewählten Schlüsselmaßnahmen decken alle wesentlichen Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplans mit Prüfaufträgen ab. Hierzu gehören beispielsweise der Ausbau der Hauptnetze des Fuß- und Radverkehrs, die barrierefreie Gestaltung zentraler Wegebeziehungen, die planerische Konkretisierung der Innenstadttangente einschließlich der darauf bezogenen flankierenden Maßnahmen im Innenstadtbereich, die Weiterentwicklung der Parkraumstrategie sowie die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs durch Beschleunigungsmaßnahmen und den Ausbau leistungsfähiger Schienenverbindungen. Gemeinsam bilden diese Maßnahmen das Fundament für zahlreiche weitere Entwicklungen innerhalb des VEP.

Besonders wichtig ist dabei, dass Schlüsselmaßnahmen nicht isoliert umgesetzt, sondern konsequent in Maßnahmenpakete eingebunden werden. Ihre eigentliche Stärke liegt darin, Wechselwirkungen mit weiteren Maßnahmen zu erzeugen und dadurch deutlich größere Wirkungen zu entfalten als dies durch Einzelmaßnahmen möglich wäre. So bildet beispielsweise die Innenstadttangente die Voraussetzung für eine Neuordnung des Straßenraums auf bestehenden Hauptachsen, während hochwertige Radverkehrsverbindungen oder ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen erst im Zusammenspiel mit weiteren infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen ihr volles Potenzial erreichen.



Abbildung 50: Schlüsselmaßnahmen

Die in diesem Kapitel dargestellten Schlüsselmaßnahmen stellen daher keine vollständige Prioritätenliste dar, sondern markieren diejenigen Vorhaben, deren frühzeitige Planung und Umsetzung für den langfristigen Erfolg des Verkehrsentwicklungsplans von besonderer Bedeutung sind. Sie bilden den strategischen Kern des Maßnahmenprogramms und sollten bei zukünftigen Planungs-, Finanzierungs- und Umsetzungsentscheidungen besondere Berücksichtigung finden. Nur wenn diese Maßnahmen konsequent verfolgt und mit den übrigen Bausteinen des VEP verknüpft werden, kann die

angestrebte Gesamtwirkung des Verkehrsentwicklungsplans langfristig erreicht werden.

7.8.2 Priorisierung und Umsetzung

Die zeitliche Priorisierung der Maßnahmen orientiert sich nicht ausschließlich an ihrer verkehrlichen Bedeutung oder ihrem Nutzen, sondern berücksichtigt in besonderem Maße auch die bestehenden Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Maßnahmen. Zahlreiche Vorhaben bauen planerisch oder funktional aufeinander auf und können ihre beabsichtigte Wirkung erst dann entfalten, wenn zuvor andere Grundlagen geschaffen wurden. Ebenso ergeben sich aus bereits umgesetzten Maßnahmen und ausstehenden Bestandsmaßnahmen, wie dem Bahnhofsvorplatz, der Leipziger Straße oder dem GVFG-Programm, eine Verzahnung mit den Maßnahmen sowie häufig neue Handlungsspielräume für nachfolgende Projekte. Eine isolierte Betrachtung einzelner Maßnahmen würde diesen Wechselwirkungen nicht gerecht werden und könnte zu ineffizienten Abläufen oder einer verminderten Gesamtwirkung führen.

Vor diesem Hintergrund basiert die Umsetzungsstrategie des VEP 2040 auf einer abgestimmten Reihenfolge von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen. Dabei werden sowohl fachliche Abhängigkeiten als auch organisatorische, finanzielle und zeitliche Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die nachfolgende Priorisierung (s. Abbildung 51) verdeutlicht, welche Maßnahmen frühzeitig angestoßen werden sollten, welche parallel umgesetzt werden können und welche sinnvollerweise erst auf bereits geschaffenen Voraussetzungen aufbauen. Die dargestellte Maßnahmenabfolge ist daher nicht als starre Reihenfolge zu verstehen, sondern als strategischer Orientierungsrahmen für eine koordinierte und wirkungsvolle Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.

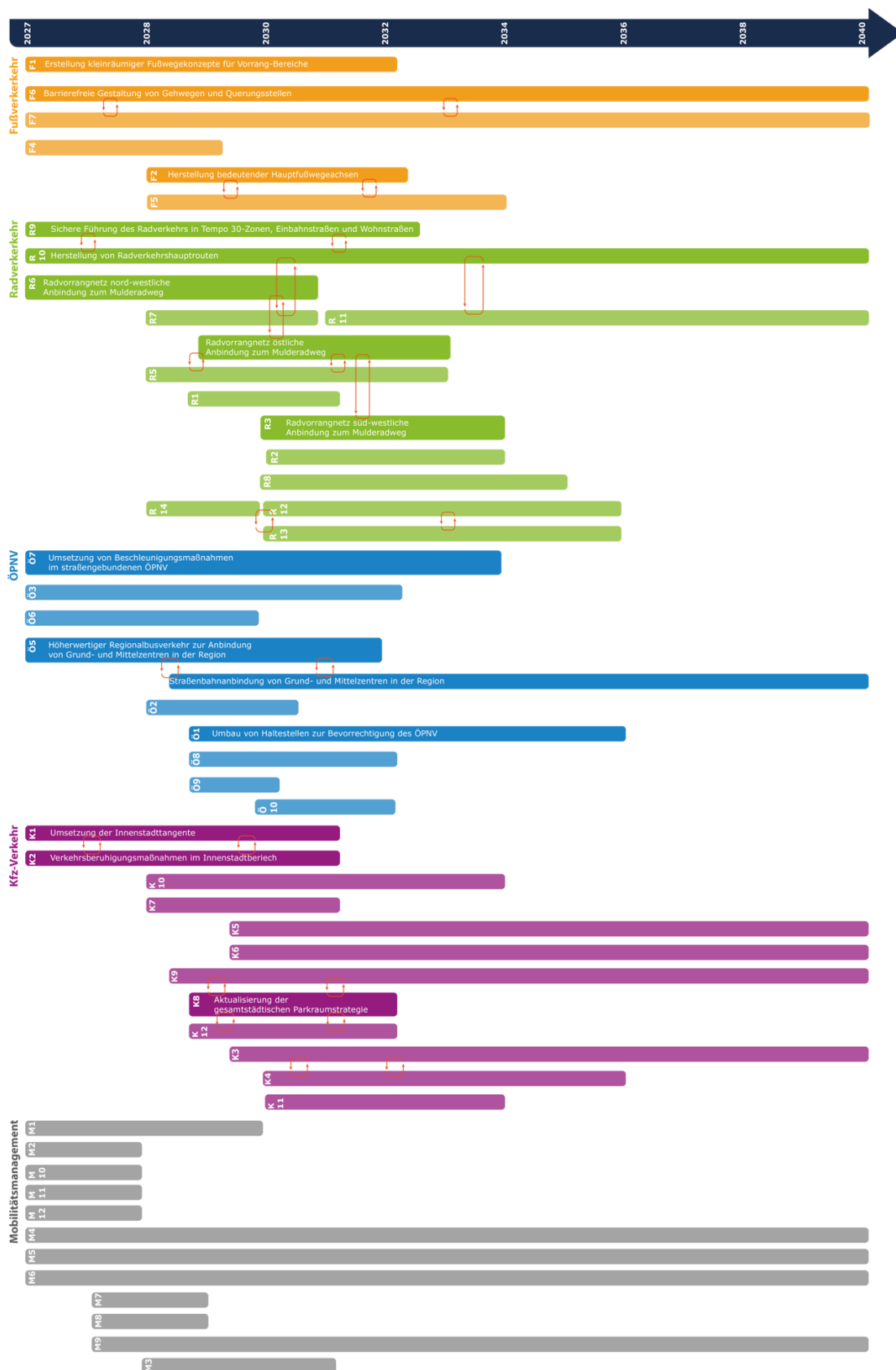


Abbildung 51: Mögliche Abfolge der Maßnahmen

8 Umsetzungsstrategie

Die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans stellt einen langfristigen und kontinuierlichen Entwicklungsprozess dar. Die im VEP 2040 formulierten Ziele und Maßnahmen können nicht allein kurzfristig realisiert werden, sondern erfordern eine schrittweise Umsetzung über einen Zeitraum von mehreren Jahren beziehungsweise Jahrzehnten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass finanzielle, personelle und organisatorische Ressourcen der Stadtverwaltung begrenzt sind und die Umsetzung daher priorisiert sowie an vorhandene Kapazitäten angepasst erfolgen muss.

Der VEP versteht sich deshalb als strategischer Handlungsrahmen, der zukünftige Entscheidungen in Politik und Verwaltung unterstützt und Orientierung für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems bietet. Die im Maßnahmenkonzept aufgeführten Vorschläge stellen keinen Automatismus hinsichtlich der Umsetzung und der Bereitstellung von finanziellen Mitteln im Doppelhaushalt Zwickaus dar. Für jedes einzelne Vorhaben sind weiterhin detaillierte Planungen, Haushaltsentscheidungen, Fördermittel, Genehmigungen und gegebenenfalls weitere Beschlüsse erforderlich. Der VEP ersetzt diese Verfahren also nicht, sondern bildet die Grundlage für sie. Wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine kontinuierliche Koordination der Maßnahmen, eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Akteure sowie die konsequente Nutzung von Fördermöglichkeiten. Gleichzeitig sollten Maßnahmen regelmäßig überprüft und bei Bedarf an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden.

8.1 Zuständigkeiten und Akteure

Die Umsetzung des VEP 2040 ist eine gesamtstädtische Aufgabe, die nur durch das Zusammenwirken verschiedener Fachbereiche der Stadtverwaltung, externer Akteure sowie in Zusammenarbeit mit den politischen Gremien erfolgreich realisiert werden kann. Aufgrund der thematischen Breite des VEP berühren die Maßnahmen zahlreiche Aufgabenbereiche von Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und Umwelt über Tiefbau und Straßenbetrieb bis hin zu Wirtschaftsförderung, Bildung, Gesundheit und Umweltschutz.

Die zentrale Koordinierungsfunktion für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans übernimmt das im Amt für Umwelt und Stadtplanung angesiedelte Mobilitätsmanagement der Stadt Zwickau. Das Mobilitätsmanagement fungiert als zentrale Ansprechstelle für die Umsetzung, Fortschreibung und Erfolgskontrolle des VEP und stellt die Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, regionalen Partnern und Öffentlichkeit dar. Die fachliche Planung und Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen verbleibt bei den jeweils zuständigen Fachämtern, Aufgabenträgern beziehungsweise weiteren Umsetzungspartnern. Die zentrale VEP-Koordination unterstützt deren Zusammenwirken und stellt die Einordnung der Einzelvorhaben in die gesamtstädtische Umsetzungsstrategie sicher.

Zu den Aufgaben gehören insbesondere:

- die Pflege des Gesamtüberblicks über die Umsetzung,
- die regelmäßige Zusammenführung von Umsetzungsständen,
- die Koordination ämterübergreifender Abstimmungen,
- die frühzeitige Identifikation von Schnittstellen, Zielkonflikten und Haushalts-, Fördermittel- und Beschlussbedarfen,
- die Vorbereitung übergreifender Fortschritts- und Sachstandsberichte gemeinsam mit den zuständigen Stellen,
- die Zusammenführung verfügbarer Monitoring- und Mobilitätsdaten,
- die Verknüpfung des VEP mit laufenden Planungen und Vorhaben,

- die Beobachtung relevanter Fördermöglichkeiten.

Da die personellen Ressourcen kommunaler Verwaltungen begrenzt sind, sollte das Mobilitätsmanagement dabei vor allem eine steuernde und koordinierende Rolle übernehmen. Die operative Planung und Umsetzung einzelner Projekte erfolgt weiterhin innerhalb der zuständigen Fachämter beziehungsweise durch externe Dritte.

Für Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH (SVZ), der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) sowie weitere Verkehrsunternehmen wichtige Umsetzungspartner. Die Verbesserung von Bedienungsangeboten, die Entwicklung von Mobilitätsdrehscheiben oder die Optimierung von Verknüpfungspunkten können nur in enger Zusammenarbeit mit diesen Akteuren erfolgen.

Die Umsetzung des VEP ist durch bedarfs- und anlassbezogene ämterübergreifende Abstimmung innerhalb bestehender Verwaltungs- und Entscheidungsstrukturen zu begleiten. Die zentrale VEP-Koordination führt hierzu Umsetzungsstände, fachliche Schnittstellen, Zielkonflikte und übergreifende Entscheidungsbedarfe zusammen. Die Verantwortung für die fachliche Bearbeitung und Entscheidung innerhalb bestehender Zuständigkeiten verbleibt bei den jeweils zuständigen Stellen. Themen, die einer übergeordneten administrativen oder politischen Entscheidung bedürfen, werden über die bestehenden Entscheidungswege eingebracht.

Planungskultur

Die erfolgreiche Umsetzung des VEP 2040 setzt neben klaren Zuständigkeiten und ausreichenden Ressourcen auch eine kooperative und lösungsorientierte Planungskultur voraus. Interdisziplinäre Planung bedeutet dabei nicht nur, unterschiedliche Fachperspektiven in Planungsprozesse einzubeziehen, sondern diese auch im konkreten Verwaltungshandeln miteinander zu verknüpfen. Hierzu gehören ein frühzeitiger und kontinuierlicher Austausch zwischen den beteiligten Ämtern und Entscheidungsträgern, die gegenseitige Bereitstellung relevanter Daten und Informationen sowie eine abgestimmte Gestaltung aufeinander aufbauender Planungs- und Entscheidungsschritte.

Gerade bei komplexen verkehrlichen Fragestellungen treffen unterschiedliche fachliche Anforderungen, Zuständigkeiten und rechtliche Rahmenbedingungen aufeinander. Diese dürfen nicht isoliert betrachtet werden, sondern sind im Sinne der gemeinsam beschlossenen Ziele des VEP gegeneinander abzuwägen und miteinander in Einklang zu bringen. Aufgabe der beteiligten Stellen sollte es daher sein, innerhalb der jeweiligen fachlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen gemeinsam nach tragfähigen Lösungen zu suchen, anstatt bestehende Zuständigkeitsgrenzen oder Anforderungen vorrangig als Hindernisse für die Umsetzung zu betrachten. Entscheidend ist eine gemeinsame Orientierung an den angestrebten Wirkungen für das gesamtstädtische Verkehrssystem.

Eine solche Planungskultur benötigt eine klare Führung und aktive Koordination, kann jedoch nicht allein durch organisatorische Vorgaben hergestellt werden. Sie muss auf allen Ebenen der Verwaltung gelebt und durch die beteiligten Akteure getragen werden. Dazu gehört das gemeinsame Verständnis, dass die Umsetzung des VEP eine fachbereichsübergreifende Aufgabe darstellt und die einzelnen Stellen mit ihren jeweiligen Kompetenzen zu deren Gelingen beitragen. Eine von Kooperation, Transparenz, gegenseitiger Unterstützung und Lösungsorientierung geprägte Zusammenarbeit bildet damit eine wesentliche Grundlage dafür, dass aus den strategischen Zielsetzungen des VEP schrittweise konkrete Veränderungen entstehen.

Ergänzend ist die Umsetzung des VEP als kontinuierlicher fachlicher Lern- und Entwicklungsprozess zu verstehen. Neue fachliche Erkenntnisse, rechtliche Rahmenbedingungen, technische Entwicklungen und veränderte Anforderungen an die Mobilitäts- und Verkehrsplanung sind fortlaufend zu beobachten und bei der weiteren Planung und Umsetzung angemessen zu berücksichtigen. Hierzu sollten insbesondere regelmäßige Fort- und Weiterbildungsangebote sowie der interkommunale Erfahrungsaustausch mit anderen Städten und Regionen genutzt werden. Der Austausch über erfolgreiche Lösungsansätze und Erfahrungen aus der Umsetzungspraxis kann dazu beitragen, neue Handlungsoptionen frühzeitig zu erkennen, bestehende Planungsansätze weiterzuentwickeln und die fachliche Qualität der VEP-Umsetzung langfristig zu sichern.

Viele Maßnahmen des VEP betreffen zudem regionale Verkehrsbeziehungen und können daher nicht allein durch die Stadt Zwickau umgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für Projekte des Schienenverkehrs, des regionalen Busverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs sowie für Maßnahmen im Bereich der interkommunalen Radverkehrsverbindungen. Aber auch die Entwicklung und Trassierung von regionalen Straßen, wie z. B. die

Mitteltrasse, fallen hierunter. Eine enge Abstimmung mit den regionalen Partnern ist deshalb unverzichtbar.

Der politischen Ebene kommt bei der Umsetzung des VEP eine wichtige Steuerungs- und Legitimationsfunktion zu. Soweit für einzelne Maßnahmen politische Beschlüsse, haushaltsrechtliche Entscheidungen oder sonstige Gremienbefassungen erforderlich sind, werden diese im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess nach Maßgabe der jeweils geltenden Zuständigkeiten vorbereitet und herbeigeführt. Vor dem Hintergrund begrenzter personeller Ressourcen empfiehlt sich eine Konzentration auf strategisch besonders bedeutsame Maßnahmen mit hoher Hebelwirkung, die sogenannten Schlüsselmaßnahmen, sowie eine Bündelung von Aufgaben mit bereits laufenden Projekten und Planungen. Durch die Integration von Maßnahmen in bestehende Prozesse, beispielsweise Straßensanierungen, Stadtentwicklungsmaßnahmen oder Klimaschutzprojekte, können Synergien genutzt und zusätzliche personelle Belastungen reduziert werden.

Auch nach Beschluss des VEP bleibt die Beteiligung von Öffentlichkeit und Fachakteuren Bestandteil des Umsetzungsprozesses. Bei der Konkretisierung einzelner Maßnahmen ist abhängig von Gegenstand, Planungsstand und Betroffenheit zu prüfen, welche projektbezogenen Informations- und Beteiligungsformate geeignet und erforderlich sind. Bestehende Formate des Mobilitätsdialogs können hierfür fortgeführt oder bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

8.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen erfordert langfristig erhebliche finanzielle Mittel und die Nutzung unterschiedlicher Finanzierungsquellen. Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt nach den in Kapitel 7.8 dargestellten Grundsätzen. Grundsätzlich sollte die Finanzierung des VEP auf mehreren Säulen beruhen. Neben kommunalen Haushaltsmitteln spielen Förderprogramme von Bund, Land und Europäischen Union eine zentrale Rolle. Ergänzend können bei einzelnen Projekten Kooperationen mit Verkehrsunternehmen, öffentlichen Institutionen oder privaten Akteuren genutzt werden (s. Abbildung 52).



Abbildung 52: Finanzierung von Mobilitäts- und Verkehrsmaßnahmen

Insbesondere organisatorische Maßnahmen, Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sowie kleinere Infrastrukturmaßnahmen können aufgrund ihres vergleichsweise geringen Investitionsaufwands frühzeitig zur VEP-Umsetzung beitragen.

8.2.1 Kommunale Finanzierung

Die kommunale Finanzierung bildet die grundlegende Voraussetzung für die Umsetzung des VEP. Auch wenn zahlreiche Maßnahmen durch Förderprogramme unterstützt werden können, erfordern nahezu alle Projekte einen kommunalen Eigenanteil oder die Finanzierung vorbereitender Leistungen aus dem städtischen Haushalt. Dies betrifft insbesondere Planungsleistungen, Machbarkeitsstudien, Gutachten, Beteiligungsprozesse, Öffentlichkeitsarbeit sowie kleinere investive Maßnahmen, die oftmals nicht förderfähig sind oder vollständig aus kommunalen Mitteln finanziert werden müssen.

Für die Stadt Zwickau kommt dabei dem kommunalen Haushaltsverfahren eine besondere Bedeutung zu. Die Stadt arbeitet seit 2019/2020 mit Doppelhaushalten. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans frühzeitig in die Haushaltsplanung einzubringen und langfristig vorzubereiten. Viele Infrastrukturmaßnahmen besitzen zudem mehrjährige Planungs- und Umsetzungszeiträume, sodass zwischen der ersten Projektidee, der Bereitstellung von Haushaltsmitteln und der tatsächlichen Realisierung mehrere Jahre liegen können.

Dem bereits bestehenden Mobilitätsmanagement kommt hierbei eine zentrale koordinierende Funktion zu. Gemeinsam mit den jeweils zuständigen Fachämtern und weiteren Umsetzungspartnern führt es die Umsetzungsstände sowie gemeldete Planungs-, Investitions- und Finanzierungsbedarfe zusammen, unterstützt deren frühzeitige Abstimmung und weist auf zeitliche Abhängigkeiten, Synergien und Fördermöglichkeiten hin. Die fachliche Bewertung der Umsetzungsreife sowie die Ermittlung und Anmeldung fachbezogener Haushaltsbedarfe verbleiben bei den jeweils zuständigen

Stellen. Auf dieser Grundlage kann die zentrale VEP-Koordination einen gesamtstädtischen Überblick für die weitere Priorisierung sowie die Haushalts- und Investitionsplanung bereitstellen.

Dabei übernimmt das Mobilitätsmanagement insbesondere folgende Aufgaben:

- Fortschreibung und Priorisierung der Maßnahmenliste des VEP,
- Abstimmung von Umsetzungszeiträumen mit den zuständigen Fachämtern,
- Ermittlung von Planungs- und Investitionsbedarfen,
- Vorbereitung haushaltsrelevanter Entscheidungsgrundlagen,
- Koordination der Maßnahmenanmeldungen für den Doppelhaushalt,
- Abstimmung von Fördermittel- und Eigenmittelbedarfen,
- Identifikation von Synergien mit laufenden Investitionsvorhaben.

Gerade unter den Bedingungen begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen gewinnt die Bündelung von Maßnahmen eine besondere Bedeutung. Viele Vorhaben können wirtschaftlicher umgesetzt werden, wenn sie mit ohnehin geplanten Infrastrukturmaßnahmen kombiniert werden. Beispielsweise können Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, Maßnahmen zur Barrierefreiheit oder Anpassungen im Straßenraum im Zuge geplanter Straßensanierungen, Leitungsbaumaßnahmen oder Stadtumbaumaßnahmen realisiert werden. Durch eine frühzeitige Abstimmung zwischen den Fachämtern können zusätzliche Planungskosten reduziert und vorhandene Investitionsmittel effizienter eingesetzt werden.

Darüber hinaus sollte die Umsetzung des VEP eng mit der mittelfristigen Investitionsplanung der Stadt verknüpft werden. Hierfür empfiehlt sich eine regelmäßige Überprüfung des Maßnahmenkatalogs hinsichtlich Priorität, Umsetzungsstand und Finanzierungsbedarf. Auf diese Weise kann flexibel auf veränderte finanzielle Rahmenbedingungen reagiert werden, ohne die langfristigen Zielsetzungen des VEP aus den Augen zu verlieren.

Verkehrsträgerspezifische Budgets

Um die kontinuierliche Weiterentwicklung aller Verkehrsarten unabhängig von einzelnen Großprojekten sicherzustellen, kann darüber hinaus die Einführung verkehrsträgerspezifischer Budgets sinnvoll sein. Hierbei werden jährlich feste Finanzmittel für bestimmte Aufgabenbereiche bereitgestellt, beispielsweise für den Fußverkehr, den Radverkehr, Maßnahmen zur Barrierefreiheit oder die Instandhaltung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Eine solche Budgetierung schafft Planungssicherheit für Verwaltung und Politik und ermöglicht die kontinuierliche Umsetzung kleinerer Maßnahmen, ohne dass hierfür jeweils separate Einzelbeschlüsse oder umfangreiche Haushaltsdiskussionen erforderlich werden.

Denkbar ist die Festlegung eines transparenten Budgetschlüssels, beispielsweise auf Basis eines jährlichen Pro-Kopf-Betrages je Einwohner oder eines festen Anteils des Investitionshaushaltes. So könnten jährlich definierte Budgets für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, die Umsetzung kleinerer Radverkehrsmaßnahmen, die Herstellung von Barrierefreiheit oder die Erhaltung kommunaler Straßen bereitgestellt werden. Die konkrete Höhe der Budgets ist dabei an die finanziellen Möglichkeiten der Stadt anzupassen und regelmäßig zu überprüfen. Als Orientierungswert können beispielsweise Budgets von 2,00 bis 4,00 Euro je Einwohner und Jahr für Maßnahmen des Fußverkehrs, 5,00 bis 10,00 Euro je Einwohner und Jahr für den Radverkehr sowie ergänzende Mittel für Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit dienen.

Die genannten Ansätze und Orientierungswerte sind ausdrücklich als Empfehlung für die weitere Umsetzung zu verstehen und stellen keine Vorfestlegung zukünftiger Haushaltsentscheidungen dar. Die konkrete Ausgestaltung eines möglichen Budgetmodells sollte im Rahmen der Umsetzung des VEP gemeinsam durch Verwaltung und Politik weiterentwickelt, hinsichtlich seiner finanziellen Tragfähigkeit geprüft und anschließend politisch legitimiert werden. Dabei bietet sich eine enge und regelmäßige Abstimmung zwischen den zuständigen Fachämtern, der Finanzverwaltung und den politischen Gremien an, um Prioritäten, Budgethöhen und gegebenenfalls notwendige Anpassungen transparent festzulegen.

Der Vorteil eines solchen Ansatzes liegt insbesondere darin, dass kleinere Infrastrukturmaßnahmen, Netzergänzungen, Sicherheitsverbesserungen oder Instandhaltungsmaßnahmen kontinuierlich umgesetzt werden können, ohne mit größeren Investitionsvorhaben um dieselben Haushaltsmittel konkurrieren zu müssen. Gleichzeitig wird die langfristige Umsetzung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans verstetigt und weniger abhängig von einzelnen Förderprogrammen oder kurzfristigen Haushaltsentscheidungen. Insbesondere im Fuß- und Radverkehr, bei denen häufig zahlreiche kleinere Einzelmaßnahmen eine hohe Gesamtwirkung entfalten, kann ein festes jährliches Budget einen wirksamen Beitrag zur schrittweisen Zielerreichung leisten.

Die Einführung solcher Budgetansätze ersetzt dabei nicht die projektbezogene Finanzierung größerer Infrastrukturmaßnahmen, sondern ergänzt diese um ein Instrument zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Für das Mobilitätsmanagement entsteht hierdurch zudem die Möglichkeit, kleinere Maßnahmenpakete eigenständig vorzubereiten, zu priorisieren und gemeinsam mit den zuständigen Fachämtern in die jährliche Arbeits- und Haushaltsplanung einzubringen.

Vor dem Hintergrund der begrenzten kommunalen Handlungsspielräume wird es nicht möglich sein, alle Maßnahmen des VEP zeitnah umzusetzen. Die kommunale Finanzierung sollte daher gezielt auf Maßnahmen mit hoher verkehrlicher, städtebaulicher oder klimapolitischer Wirkung konzentriert werden. Gleichzeitig schafft die frühzeitige Verankerung prioritärer Projekte in den Doppelhaushalten die notwendige Planungssicherheit für die Fachämter und bildet die Voraussetzung für eine erfolgreiche Einwerbung ergänzender Fördermittel. Somit stellt die kommunale Finanzierung nicht nur die finanzielle Basis einzelner Maßnahmen dar, sondern übernimmt auch eine wesentliche Steuerungsfunktion für die schrittweise Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans bis zum Jahr 2040.

8.2.2 Fördermittelakquise

Förderprogramme von Bund, Land und Europäischer Union werden auch künftig eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung vieler Maßnahmen des VEP 2040 darstellen. Insbesondere größere Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, der Barrierefreiheit, der Digitalisierung sowie des Klimaschutzes sind häufig nur mit externer Förderung wirtschaftlich realisierbar.

Eine wichtige Aufgabe des Mobilitätsmanagements besteht daher darin, relevante Förderprogramme kontinuierlich zu beobachten, geeignete Förderaufrufe frühzeitig zu identifizieren und an fachlich zuständigen Stellen weiterzugeben. Bei der Bündelung geeigneter Projekte und Förderansätze unterstützt es die zuständigen Fachämter und externen Partner; die fachliche Vorbereitung und Abwicklung projektbezogener Förderanträge verbleiben bei den jeweils zuständigen Stellen.

Mögliche Förderquellen ergeben sich insbesondere aus Programmen des Freistaates Sachsen, wie die zentrale Fördermitteldatenbank Sachsen (FÖMISAX) oder die Sächsische Aufbaubank (SAB), des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen sowie aus Förderdatenbanken des Bundes und europäischen Förderinstrumenten. Relevante Förderbereiche sind unter anderem:

- Radverkehrsinfrastruktur,
- nachhaltige urbane Mobilität,
- Barrierefreiheit,
- ÖPNV-Infrastruktur (z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)),
- Digitalisierung und intelligente Verkehrssysteme,
- Klimaschutz und Klimaanpassung,
- Mobilitätsdrehscheiben und intermodale Angebote.

Um die begrenzten personellen Ressourcen effizient einzusetzen, sollte die Fördermittelakquise auf Maßnahmen mit hoher Förderwahrscheinlichkeit und hohem Umsetzungsnutzen fokussiert werden. Gleichzeitig empfiehlt sich die Entwicklung eines mehrjährigen Projekt- und Fördermittelportfolios, um Fördermöglichkeiten frühzeitig in die kommunale Haushalts- und Investitionsplanung integrieren zu können. Auf diese Weise kann der Verkehrsentwicklungsplan schrittweise und ressourcenschonend umgesetzt werden, ohne die finanziellen und personellen Kapazitäten der Stadtverwaltung dauerhaft zu überlasten.

9 Monitoring und Evaluation

Mit der Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans beginnt der eigentliche Umsetzungsprozess. Die erfolgreiche Entwicklung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems endet daher nicht mit der Erstellung des Planwerks, sondern erfordert eine kontinuierliche Begleitung der Umsetzung sowie eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung. Veränderungen gesellschaftlicher, wirtschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen können ebenso wie neue Mobilitätstrends oder städtebauliche Entwicklungen dazu führen, dass Maßnahmen angepasst oder neue Handlungsschwerpunkte gesetzt werden müssen. Hier ist insbesondere das fortzuschreibende integrierte Stadtentwicklungskonzept zu nennen, in welches der VEP zu integrieren ist.

Monitoring und Evaluation bilden daher einen wesentlichen Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans. Sie schaffen Transparenz über den Stand der Umsetzung, ermöglichen eine objektive Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen und liefern gleichzeitig die Grundlage für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Der VEP ist daher als dynamisches und lernendes Planungsinstrument zu verstehen, das regelmäßig überprüft und an neue Entwicklungen angepasst wird.

9.1 Fortschreibung des VEP

Trotz des langfristigen Zielhorizonts 2040 sollte der VEP in mehrjährigen Abständen sowie anlassbezogen bei wesentlichen Veränderungen überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Anlässe können insbesondere bedeutende Infrastrukturvorhaben, Änderungen gesetzlicher Rahmenbedingungen, neue Förderprogramme, erhebliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens oder größere städtebauliche Entwicklungen sein.

Die Fortschreibung umfasst sowohl die Überprüfung der Zielsetzungen und Zielnetze als auch die Aktualisierung des Maßnahmenprogramms. Grundlage hierfür bilden die Ergebnisse des Monitorings sowie der Evaluation. Gleichzeitig sollten aktuelle Fachplanungen, neue Mobilitätsangebote und Erkenntnisse aus Beteiligungsprozessen kontinuierlich in die Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans einfließen. Die Fortschreibung ist damit nicht als vollständige Neuerarbeitung zu verstehen, sondern als regulärer Bestandteil eines kontinuierlichen Planungs- und Umsetzungsprozesses.

9.2 Monitoringkonzept

Das Monitoring dient der kontinuierlichen Beobachtung der Verkehrsentwicklung sowie der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans. Ziel ist es, Veränderungen frühzeitig zu erkennen, Entwicklungen transparent darzustellen und eine belastbare Datengrundlage für zukünftige Entscheidungen bereitzustellen. Mit der zunehmenden Dynamik der Mobilitätsentwicklung gewinnt ein kontinuierliches Monitoring gegenüber einer lediglich punktuellen Bestandsaufnahme im Rahmen größerer Fortschreibungen zunehmend an Bedeutung.

Hierzu werden regelmäßig verkehrliche Kennzahlen, Infrastrukturentwicklungen sowie der Stand der Maßnahmenumsetzung erfasst und dokumentiert. Das Monitoring ermöglicht damit sowohl die Bewertung einzelner Maßnahmen als auch die langfristige Beobachtung der Mobilitätsentwicklung in Zwickau. Perspektivisch sollte die Erhebung, Zusammenführung und Auswertung dieser Informationen stärker digital unterstützt und – soweit technisch und organisatorisch möglich – automatisiert werden. Dadurch können vorhandene Daten effizienter genutzt, Entwicklungen frühzeitiger erkannt und der personelle Aufwand für wiederkehrende Auswertungen reduziert werden.

9.2.1 Datenerhebung

Grundlage des Monitorings bildet eine kontinuierliche Datenerhebung aus unterschiedlichen Quellen. Hierzu zählen insbesondere Verkehrszählungen, Dauerzählstellen, Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs, Radverkehrszählungen, Unfallstatistiken, Bevölkerungs- und Strukturdaten sowie Daten der Stadtverwaltung und weiterer Fachbehörden. Ergänzend können Ergebnisse aus Haushaltsbefragungen, Mobilitätshebungen oder digitalen Datenquellen berücksichtigt werden. Mit der zunehmenden Verfügbarkeit digitaler Datenquellen besteht dabei die Möglichkeit, bislang in größeren zeitlichen Abständen erhobene Informationen schrittweise durch kontinuierlich oder automatisiert verfügbare Daten zu ergänzen. Voraussetzung hierfür sind geeignete technische Schnittstellen, einheitliche Datenstrukturen sowie eine gesicherte Datenqualität.

Neben verkehrlichen Kennzahlen sollten auch Informationen zum Ausbau der Infrastruktur, zur Umsetzung einzelner Maßnahmen sowie zur Entwicklung neuer Mobilitätsangebote dokumentiert werden. Dadurch entsteht ein möglichst umfassendes Bild der Mobilitätsentwicklung innerhalb des Stadtgebietes. Langfristig bietet sich hierfür die Bündelung relevanter Informationen in einer zentralen digitalen Daten- und Monitoringstruktur an, über die Kennzahlen, räumliche Entwicklungen und Maßnahmenstände miteinander verknüpft und fortlaufend aktualisiert werden können.

9.2.2 Berichtszyklen

Die Ergebnisse des Monitorings sollten regelmäßig in Form eines Monitoringberichts zusammengeführt und veröffentlicht werden. Hierdurch wird eine transparente Darstellung der Verkehrsentwicklung sowie des Umsetzungsstandes gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ermöglicht.

Es wird empfohlen, einen kompakten Monitoringbericht im zweijährigen Turnus zu erstellen. Dieser enthält die wesentlichen Verkehrskennzahlen, den Stand der Maßnahmenumsetzung sowie eine Einordnung aktueller Entwicklungen. Ergänzend sollte etwa alle fünf Jahre ein umfassender Fortschrittsbericht erstellt werden, der gleichzeitig die Grundlage für eine mögliche Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bildet. Die festen Berichtszyklen schließen dabei eine kontinuierlichere interne Beobachtung nicht aus. Mit zunehmender Digitalisierung können ausgewählte Kennzahlen und Maßnahmenstände perspektivisch auch zwischen den formalen Berichtszeitpunkten aktuell verfügbar gehalten und für Verwaltung und Politik aufbereitet werden.

Ergänzend soll einmal jährlich ein verwaltungsinterner Umsetzungskcheck mit den wesentlichen beteiligten Fachämtern stattfinden. Dabei werden insbesondere Bearbeitungsstände, nächste Arbeitsschritte, Haushalts-, Fördermittel- und Beschlussbedarfe, wesentliche Hemmnisse sowie veränderte Rahmenbedingungen zusammengeführt. Diese interne Fortschrittskontrolle muss nicht jeweils in einen eigenständigen öffentlichen Bericht überführt werden.

9.3 Evaluationssystem

Während das Monitoring der kontinuierlichen Beobachtung der Mobilitätsentwicklung und des Umsetzungsfortschritts dient, verfolgt die Evaluation das Ziel, die Wirksamkeit des Verkehrsentwicklungsplans systematisch zu bewerten. Hierdurch kann überprüft werden, ob die im VEP 2040 formulierten Ziele erreicht werden und in welchem Umfang die umgesetzten Maßnahmen zur angestrebten Mobilitätsentwicklung beitragen.

Der Verkehrsentwicklungsplan ist dabei nicht als statisches Planwerk zu verstehen, sondern als dynamisches Steuerungsinstrument, das regelmäßig überprüft und an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden sollte. Hierzu zählen unter anderem gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen, neue gesetzliche Vorgaben, technische Innovationen, Veränderungen des Mobilitätsverhaltens, neue Fachplanungen oder städtebauliche Entwicklungen. Die Evaluation bildet die Grundlage, um auf diese

Veränderungen reagieren und den Verkehrsentwicklungsplan kontinuierlich fortschreiben zu können. Vor dem Hintergrund einer zunehmend dynamischen Mobilitätsentwicklung gewinnt dabei eine kontinuierliche und datenbasierte Evaluation gegenüber punktuellen Überprüfungen im Rahmen größerer Fortschreibungen an Bedeutung. Digitale Verfahren können diesen Prozess perspektivisch unterstützen und eine aktuellere Beobachtung relevanter Entwicklungen ermöglichen.

Das Evaluationssystem umfasst zwei wesentliche Bausteine: die Wirkungsanalyse sowie die Umsetzungsevaluation. Während die Wirkungsanalyse untersucht, welche Auswirkungen die Maßnahmen auf das Verkehrsgeschehen und die Mobilitätsentwicklung entfalten, dokumentiert die Umsetzungsevaluation den Fortschritt bei der Realisierung der Maßnahmen und ermöglicht ein kontinuierliches Maßnahmencontrolling.

9.3.1 Zielerreichung & Wirkungsanalyse

Die Zielerreichung wird anhand der im Verkehrsentwicklungsplan definierten Leitziele und Indikatoren bewertet. Hierzu werden die im Rahmen des Monitorings erhobenen Kennzahlen mit den angestrebten Zielwerten verglichen. Neben quantitativen Indikatoren, beispielsweise zur Verkehrsmittelwahl, Verkehrssicherheit oder Erreichbarkeit, können auch qualitative Bewertungen berücksichtigt werden.

In einer Wirkungsanalyse wird anhand von zuvor festgelegten Indikatoren bewertet, inwieweit die im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Erreichung der strategischen Ziele beitragen bzw. beigetragen haben. Dadurch kann nachvollzogen werden, ob sich die Mobilitätsentwicklung entsprechend der Zielsetzungen des VEP entwickelt oder ob zusätzlicher Handlungsbedarf besteht.

Die Bewertung erfolgt anhand geeigneter Indikatoren, welche die verschiedenen Zielbereiche des Verkehrsentwicklungsplans abbilden. Hierzu zählen beispielsweise Kennzahlen zum Modal Split, zur Verkehrssicherheit, zur Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, zur Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs, zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie zu Klimaschutz, Luftqualität und Barrierefreiheit. Soweit möglich, sollte auf bereits vorhandene Datengrundlagen und bestehende Erhebungen zurückgegriffen werden, um den personellen Aufwand gering zu halten und gleichzeitig eine langfristig vergleichbare Datengrundlage sicherzustellen. Perspektivisch sollten dabei verstärkt kontinuierlich verfügbare digitale Datenquellen genutzt und, soweit sinnvoll, automatisiert zusammengeführt und ausgewertet werden. Klassische Erhebungen können hierdurch ergänzt, jedoch nicht vollständig ersetzt werden.

Im Folgenden sind geeignete Indikatoren zur Wirkungsüberprüfung der Ziele aus den vier Leitzielen aufgelistet. Diese Daten könnten in die digitale Plattform Z-Move integriert und kontinuierlich fortgeschrieben werden (s. Kap. 2.5.1).

Tabelle 11: Mess-Indikatoren, Instrumente und Erhebungszeiträume für die Stadt Zwickau

Attraktive und lebenswerte Stadt			
Teilziel	Mess-Indikator	Messinstrument/ Datengrundlage	Erhebungsintervall
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Bewertung der Aufenthaltsqualität	Mängelmelder	Jährlich
	Anzahl (Stadt-) Bäume	Baumkataster	Jährlich
	Grünflächenanteil	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich

Stärkung der Nahmobilität	Anzahl Stadtmöbel	Kataster Stadtmöbiliar	Jährlich
	Befragung zu Sauberkeit und Sicherheit	(Online-)Befragung	Jährlich
	Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum	Mobilfunkdaten	Jährlich
	Hitzebelastung	Oberflächenmessungen	Jährlich im Sommer
	Erfassung der Wege	Haushaltsbefragung/ Mobilfunkdaten/ STADTRADELN	Alle 5 Jahre/ jährlich
	Fahrradbesitzquote	Haushaltsbefragung	Alle 5 Jahre
	Anzahl und Auslastung Radabstellanlagen	GIS-basierte Datenanalyse, Parkraumerhebung	Jährlich
Reduzierung von Verkehrsbelastungen	Erfassung der Fußgänger und Radfahrer	Dauerzählstelle	Halbjährlich (Sommer/ Winter)
	Qualitätsprüfung Geh- und Radwege	Ortsbegehung/ Wegecheck/ Befahrung	Alle 2 Jahre
	Verkehrsbelastungen/ Stauhäufigkeit	Verkehrserhebung	Jährlich (kameragestützte Erfassung mittels Straßenbahn)
	Tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) (Kfz/SV)	Dauerzählstelle	Jährlich/alle 5 Jahre
	Lärm- und Schadstoffemissionen	Dauermessstelle	Jährlich/ halbjährlich
	Auslastung öffentlicher Stellplätze	Parkraumerhebung/ kameragestützte Erfassung	Alle 5 Jahre
Mobilität für Alle			
Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	Erschließungsqualität Haltestellen	Einzugsradius	Alle 5/10 Jahre im Rahmen der Neuaufstellung des NVP
	Schüler-/Senioren-/Sozialticket	Ticketerlöse	Jährlich

Ausbau der Barrierefreiheit	Befragung zur Zufriedenheit	(Online-)Befragung	Jährlich
	Anzahl barrierefreie Haltestellen	Haltestellenkatalog	Jährlich
	Anteil taktiler Leitsysteme und barrierefreier Elemente (abgesenkte Bordsteine)	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Anteil barrierefreier Gehwege	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Qualitätsprüfung Gehwege	Ortsbegehung/Wegecheck/	Alle 2 Jahre
	Anzahl schwerer Unfälle/Toter im Verhältnis zur Verkehrsleistung	Unfallanalyse/-statistik	Jährlich
	Geschwindigkeitsüberschreitungen	Geschwindigkeitsüberprüfungen	Jährlich
	Anzahl behobener Unfallhäufungsstellen	Sicherheitsaudit/Unfallbericht	Abhängig von Unfallhäufungsstellen
	Befragung zur Verkehrssicherheit	(Online-)Befragung, ADFC-Fahrradklimatest	Jährlich
Stärkung einer effizienten Mobilität			
Verbesserung der Erreichbarkeit	Erschließungsqualität Haltestellen	Einzugsradius	Alle 5/10 Jahre im Rahmen der Neu-aufstellung des NVP
	Schließung von Netzlücken im Radnetz	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Durchschnittliche Reisezeit	Haushaltsbefragung/Mobilfunkdaten/Verkehrsmodell	Alle 5 Jahre/jährlich
	Befragung zur Verkehrssicherheit	(Online-)Befragung	Jährlich
Erhöhung der Zuverlässigkeit	Verkehrsbelastungen/Stauhäufigkeit	Verkehrserhebung, Baustellen	Jährlich (kamera-gestützte Erfassung mittels Straßenbahn)
	Anzahl an LSA mit ÖPNV-Bevorzugung	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich

Förderung der Umweltverträglichkeit	Befragung zur Zuverlässigkeit	(Online-)Befragung	Jährlich
	Anteil Umweltverbund am Modal Split	Haushaltsbefragung	Alle 5 Jahre
	Erreichbarkeit eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels in 5-Gehminuten vom Wohnort/Quartier	Einzugsradius, GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) (Kfz/SV)	Dauerzählstelle	Jährlich/alle 5 Jahre
	Kfz-Zulassungszahlen (E-Fahrzeuge)	Kraftfahrtbundesamt-Zulassungsstatistik	Jährlich
	Anzahl Ladesäulen	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Fahrgastzahlen	Ticketverkäufe/ Fahrgastzählungen (Zählgeräte)	Jährlich
	Lärm- und Schadstoffemissionen	Dauermessstelle	Jährlich/ halbjährlich
Innovative Mobilität für Mensch und Wirtschaft			
Unterstützung von Innovationen	Anzahl an Pilotprojekten	Sachstandsbericht/ Fördermittel	Jährlich
	Anzahl Start-Ups mit Mobilitätsbezug	Unternehmensregister	Jährlich
Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Anzahl multi-/inter-modaler Wege	Haushaltsbefragung/ Mobilfunkdaten	Alle 5 Jahre/ jährlich
	Anzahl Sharingfahrzeuge	Anfrage Car- & Bikesharingbetreiber/ Ausleihzahlen	Jährlich
	Anzahl Mobildrehscheiben	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Auslastung P+R/ B+R	Parkraumerhebung/ kameragestützte Erfassung	Jährlich

Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	Erreichbarkeit eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels in 5-Gehminuten vom Wohnort/Quartier	Einzugsradius, GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Befragung zur Bekanntheit/Nutzung	(Online-)Befragung	Jährlich
	Anzahl digitaler Verkehrssysteme	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) (Kfz/SV)	Dauerzählstelle	Jährlich/alle 5 Jahre
	Verkehrsbelastungen/Stauhäufigkeit	Verkehrserhebung	Jährlich (kamergestützte Erfassung mittels Straßenbahn)
	Durchschnittliche Reisezeit	Haushaltsbefragung/Mobilfunkdaten/Verkehrsmodell	Alle 5 Jahre/jährlich
	Integration in eine digitale Plattform für Stadt und Region	Ausbau und Pflege Z-Move	Dauerhaft

Die Daten aus der Haushaltsbefragung 2025 stellen eine sehr gute, fundierte Grundlage für aufbauende und wiederholende Befragungen dar. Dabei sollte sich im Sinne der Vergleichbarkeit an der Methodik, dem Befragungsdesign und den -inhalten orientiert werden.

Zwischen der Wirkungsmessung und ihrer Bewertung sollte eine angemessene Zeitspanne liegen, damit sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten etablieren und belastbare Aussagen über die tatsächliche Wirkung getroffen werden können. Je nach Art der Maßnahme kann dieser Zeitraum mehrere Monate bis mehrere Jahre betragen.

Die Indikatoren dienen dabei nicht ausschließlich der Erfolgskontrolle, sondern auch als Entscheidungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans. Werden deutliche Abweichungen zwischen Ziel- und Ist-Zustand festgestellt, können Maßnahmen angepasst, ergänzt oder neu priorisiert werden.

Die regelmäßige Überprüfung ermöglicht eine Einschätzung darüber, inwieweit sich die Mobilitätsentwicklung entsprechend der strategischen Zielsetzungen entwickelt und in welchen Bereichen zusätzlicher Handlungsbedarf besteht.

9.3.2 Maßnahmencontrolling & Umsetzungsevaluation

Ergänzend zur Wirkungsanalyse erfolgt eine regelmäßige Bewertung des Umsetzungsstandes der im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Maßnahmen. Ziel der

Umsetzungsevaluation ist es, den Fortschritt der Realisierung transparent zu dokumentieren und frühzeitig mögliche Verzögerungen oder Umsetzungshemmnisse zu erkennen.

Hierfür empfiehlt sich die Einführung eines einheitlichen Maßnahmencontrollings, welches sämtliche Maßnahmen hinsichtlich ihres Bearbeitungsstandes erfasst. Zur übersichtlichen Darstellung kann ein Ampelsystem verwendet werden, das den Umsetzungsstand sowie die aktuelle Priorisierung der Maßnahme anzeigt (s. Tabelle 12).

Tabelle 12: Ampelsystem für das Maßnahmencontrolling

Ampelfarbe	Bezeichnung	Beschreibung
	Grüne Ampel	Die Maßnahme wurde bereits vollständig oder teilweise umgesetzt und ist in ihrer Wirkung messbar oder sichtbar
	Gelbe Ampel	Die Maßnahme befindet sich in konkreter Umsetzung, Planung oder ist in Vorbereitung
	Rote Ampel	Die Maßnahme wurde noch nicht umgesetzt
	Graue Ampel	Die Maßnahme wird nach Prüfung nicht weiterverfolgt, z. B. aufgrund einer negativen Bewertung hinsichtlich Durchführbarkeit oder Effektivität

Die Umsetzungsevaluation sollte in einem regelmäßigen Turnus – vorzugsweise alle zwei Jahre – aktualisiert und in einem Evaluationsbericht dokumentiert werden. Ergänzend zur tabellarischen Übersicht sollten wesentliche Fortschritte, Verzögerungen sowie deren Ursachen erläutert und die nächsten Umsetzungsschritte beschrieben werden.

Die Evaluationsberichte bilden gleichzeitig die Grundlage für politische Entscheidungen, die Fortschreibung des Maßnahmenprogramms sowie die Information von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit über den Stand der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.

Das Maßnahmencontrolling dient dabei nicht ausschließlich der Erfolgskontrolle einzelner Projekte, sondern unterstützt zugleich die Priorisierung zukünftiger Maßnahmen sowie die Steuerung personeller und finanzieller Ressourcen innerhalb der Verwaltung.

9.3.3 Nachsteuerungsmechanismen

Sollten sich im Rahmen von Monitoring oder Evaluation wesentliche Abweichungen von den angestrebten Entwicklungen ergeben, sind geeignete Nachsteuerungsmaßnahmen einzuleiten. Diese können sowohl die Anpassung einzelner Maßnahmen als auch die Fortschreibung von Zielnetzen, Prioritäten oder strategischen Zielsetzungen umfassen.

Anpassungen des Umsetzungsfahrplans können im Rahmen der laufenden Umsetzungs-koordination vorgenommen werden, sofern sie keine grundlegenden Ziele, Schlüsselmaßnahmen, bestehenden politischen Beschlüsse oder erheblichen Finanzierungsfragen berühren. Bei strategisch, finanziell oder räumlich wesentlichen Änderungen ist eine politische Befassung nach Maßgabe der geltenden Zuständigkeiten herbeizuführen. Wesentliche Änderungen sind im Rahmen des Monitorings nachvollziehbar zu dokumentieren.

Darüber hinaus sollten neue gesetzliche Vorgaben, Förderprogramme, technologische Entwicklungen oder veränderte Mobilitätsbedürfnisse kontinuierlich bewertet und bei

Bedarf in den Verkehrsentwicklungsplan integriert werden. Auf diese Weise bleibt der VEP 2040 ein aktuelles und handlungsfähiges Steuerungsinstrument für die Mobilitätsentwicklung der Stadt Zwickau und kann flexibel auf zukünftige Herausforderungen reagieren.

10 Zusammenfassung und Ausblick

Der Verkehrsentwicklungsplan ist ein strategischer, umsetzungsorientierter Mobilitätsplan, der die Leitplanken für die kommenden rund 15 Jahre in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung festlegt. Zwickau ist Wohn- und Arbeitsort für rund 87.000 Menschen und darüber hinaus das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum für die gesamte Region. Mit der abnehmenden und alternden Bevölkerung entstehen neue Herausforderungen und Ansprüche an eine attraktive, sichere und zukunftsfähige Verkehrsentwicklung in der Automobilstadt Zwickau.

Die Herausforderungen zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes bestanden vor allem darin, dass

- die Bevölkerungszahl weiter abnehmen wird, die Verkehrsinfrastrukturen aber weiterhin in der Fläche erhalten werden müssen,
- die Bevölkerung immer älter wird und sich deren Mobilitätsbedürfnisse ändern und
- in Zeiten knapper finanzieller und personeller Ressourcen Fördermittel nur mit Hilfe einer Gesamtstrategie akquiriert und gezielt eingesetzt werden können.

Genau hier setzt der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Zwickau an. Nach rund 1 ½ Jahren Bearbeitungszeit liegt das umfassende Strategiepapier vor, welches in vielerlei Hinsicht neue Maßstäbe setzt: eine auf Zwickau zugeschnittene Gesamtstrategie für die künftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung, welche realistische und umsetzungsorientierte Maßnahmenvorschläge für alle Verkehrsträger beinhaltet. Umfangreiche Beteiligungsformate sowohl online als auch vor Ort sorgten für einen transparenten, konstruktiven Austausch auf Augenhöhe mit Jung und Alt aus der Bevölkerung, Fachakteuren aus dem öffentlichen Leben, Institutionen und Verbänden sowie Vertreterinnen und Vertreter der Stadtratsfraktionen und Fachämter. Ein derart breit gefächertes Beteiligungsangebot gab es in dieser Form in Zwickau noch nicht.

Einer umfangreichen **Analysephase** mit Haushaltsbefragung auf Stadtbezirksebene, einer Parkraumerhebung und dem Aufbau eines städtischen Verkehrsmodells folgte die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Leitbildes mit Teilzielen.

Dieses **Leitbild** stellt den Handlungsrahmen für die künftige Gestaltung der Verkehrs- und Mobilitätsangebote in Zwickau dar. Die Übertragbarkeit des Leitbildes erfolgt anhand der definierten Zielnetze für die jeweiligen Verkehrsträger. Entlang der bedeutsamen Achsen für den Kfz-Verkehr, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr sollen die Maßnahmenvorschläge sukzessive umgesetzt werden.

Die schlussendlich entwickelten **Maßnahmenvorschläge** sind die Übersetzung des Leitbildes für die kommenden Jahre, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen aller Zwickauerinnen und Zwickauer unabhängig von Wohnort und Hauptverkehrsmittel orientieren. Im Unterschied zu vorangegangenen Verkehrsentwicklungsplänen werden die Maßnahmen grundsätzlich ganzheitlich betrachtet. Das bedeutet, dass keine Maßnahmen singulär für sich stehen, sondern nur im Gesamtgefüge aller Maßnahmen die volle verkehrliche Wirkung entfalten können. Das Schnüren von Paketen, die Herausstellung von Schlüsselmaßnahmen, all dies ist ein Resultat intensiver Zusammenarbeit zwischen Stadt, Politik, Interessensvertretungen und Vereinen sowie der Bevölkerung.

10.1 Wesentliche Ergebnisse

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Zwickau beginnt nicht bei null, sondern knüpft an bereits bestehende Konzepte, Fachplanungen und den früheren Verkehrsentwicklungsplan an. Mit dem VEP 2040 werden diese Grundlagen erstmals in einer aktuellen, integrierten Gesamtstrategie zusammengeführt und auf die zukünftigen Anforderungen

der Mobilitätsentwicklung ausgerichtet. Damit entsteht ein verkehrsträgerübergreifender Orientierungsrahmen, der die Abstimmung und effiziente Vorbereitung künftiger Planungen unterstützt und zugleich die Voraussetzungen verbessert, geeignete Förderprogramme gezielt für die Umsetzung von Maßnahmen zu nutzen. Berücksichtigt werden dabei auch wesentliche Veränderungen der vergangenen Jahre, insbesondere aktualisierte Bevölkerungs- und Verkehrsprognosen sowie Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

Die verkehrliche Situation in Zwickau ist dabei weniger durch gravierende Kapazitätsengpässe als vielmehr durch Herausforderungen bei der Verteilung, Lenkung und effizienten Nutzung der vorhandenen Verkehrsflächen geprägt. Im Vergleich zu vielen anderen Städten verfügt Zwickau über ausreichende Flächenpotenziale, die zusätzliche Gestaltungsspielräume für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung eröffnen.

Gleichzeitig stellen die engen Pendlerverflechtungen mit dem Umland die Stadt vor besondere Herausforderungen. Einerseits gilt es, eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen und dauerhaft zu erhalten. Andererseits müssen die Mobilitätsbedürfnisse der eigenen Bevölkerung angemessen berücksichtigt werden. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, die Stadt sowohl für junge als auch für ältere Menschen attraktiv und gut erreichbar zu gestalten – insbesondere auch für diejenigen, die keinen Pkw besitzen oder bewusst auf dessen Nutzung verzichten.

Zentrale Ergebnisse des VEP sind neben den mehr als 50 Maßnahmenvorschlägen die verkehrsträgerbezogenen Zielnetze sowie übergeordnete Planungsprämissen für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Die Zielnetze beschreiben die angestrebte funktionale und räumliche Entwicklung der einzelnen Verkehrsarten, während die Planungsprämissen gemeinsame Leitlinien für künftige Planungen und Entscheidungen bilden. Die Maßnahmen entfalten ihre volle Wirkung dabei nicht isoliert, sondern im abgestimmten Zusammenspiel. Sie werden daher zu sinnvollen Maßnahmenpaketen gebündelt und mit den Zielnetzen verknüpft, um die Mobilität in Zwickau effizient und zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

10.2 Mobilitätsstrategie 2040

Nach dem politischen Beschluss beginnt die Umsetzungsphase des Verkehrsentwicklungsplans. Nun kommt es darauf an, die Maßnahmenvorschläge in verkehrlich sinnvollen Paketen schrittweise zu realisieren, ihre Umsetzung und Wirkung anhand geeigneter Indikatoren regelmäßig zu überprüfen und den VEP bei Bedarf anzupassen bzw. fortzuschreiben. Im Zuge des Aufbaus des Monitorings sollen die Indikatoren weiter operationalisiert und – soweit fachlich sinnvoll und auf Grundlage einer belastbaren Datenbasis möglich – konkrete Zielwerte festgelegt werden.

Im Mittelpunkt stehen ein systematisches Monitoring, die Evaluation der Zielerreichung sowie die Anpassung an neue gesellschaftliche, technologische, finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen. Gleichzeitig bleibt die Beteiligung von Politik, Verwaltung, Bevölkerung und weiteren Fachakteuren ein wesentlicher Erfolgsfaktor, um Transparenz und Akzeptanz zu sichern und den Verkehrsentwicklungsplan als langfristiges, lernendes Steuerungsinstrument zu etablieren. Folgende Punkte sind für die Umsetzung des VEP maßgebend:

- Konsequente Maßnahmenumsetzung entsprechend der Prioritäten und verfügbaren Ressourcen
- Regelmäßiges Monitoring anhand definierter Indikatoren und schrittweise Konkretisierung geeigneter Zielwerte
- Evaluation der Zielerreichung und der Wirkung umgesetzter Maßnahmen
- Fortschreibung bzw. Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans, wenn neue Anforderungen oder Erkenntnisse dies erforderlich machen

- Bereitstellung verbindlicher organisatorischer Strukturen sowie ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen und klarer Zuständigkeiten
- Kontinuierliche Kommunikation und Beteiligung, um Transparenz zu schaffen und die Akzeptanz in Bevölkerung, Politik und Wirtschaft langfristig zu sichern
- Integration in andere kommunale und regionale Planungen, etwa der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung sowie der Nahmobilitäts- und Nahverkehrsplanung
- Nutzung neuer Technologien und Datenquellen, beispielsweise Verkehrs- und Umweltdaten in Echtzeit oder digitale Beteiligungsformate.

10.3 Weiterführende Handlungserfordernisse

Ein Verkehrsentwicklungsplan ist kein statisches Planungsdokument, sondern ein dynamischer und lernender Prozess. Sein Erfolg bemisst sich weniger am Beschluss des Plans als vielmehr daran, ob die vorgesehenen Maßnahmen wirksam umgesetzt, ihre Wirkungen regelmäßig überprüft und der VEP an zukünftige Herausforderungen angepasst werden. Nur durch diesen kontinuierlichen Verbesserungsprozess kann dieser langfristig zu einer sicheren und lebenswerten Mobilitätsentwicklung beitragen.

Das finale Maßnahmenset einschließlich der Schlüsselmaßnahmen wurde einem zeitlichen Umsetzungshorizont bis 2040 zugeordnet. Diese zeitliche Einordnung basiert auf den fachlichen Empfehlungen des Bearbeitungsteams sowie auf qualitativen Rückmeldungen aus den Fachämtern, die voraussichtlich an der Umsetzung der Maßnahmen und Maßnahmenpakete beteiligt sein werden. Der dargestellte Zeitplan ist dabei als fachliche Orientierung und Empfehlung zu verstehen. Abhängig von äußeren und inneren Rahmenbedingungen – etwa gesetzlichen Vorgaben, der Verfügbarkeit von Eigen- und Fördermitteln oder technologischen Entwicklungen – können sowohl das Maßnahmenset als auch dessen zeitliche Einordnung im weiteren Umsetzungsprozess überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Bereits laufende Maßnahmen, wie die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die Realisierung der Querspange, Straßensanierungen oder der barrierefreie Haltestellenausbau, wurden bei der Eintaktung berücksichtigt. Auch bereits in Planung befindliche Infrastrukturvorhaben, insbesondere der Ersatzneubau der Cainsdorfer Brücke und die neue Erschließungsstraße zwischen Dorotheenstraße und Schubertstraße, sind bei der weiteren Umsetzung und Fortschreibung mit den Zielnetzen und Maßnahmen des VEP abzugleichen. Aufgrund der bereits gebundenen planerischen, finanziellen und personellen Ressourcen ist ein Teil weiterer umfangreicher Maßnahmen entsprechend für spätere Umsetzungszeiträume vorgesehen.

Für die Umsetzung des VEP sind klare Strukturen und eine kontinuierliche Steuerung erforderlich. Dazu gehören insbesondere die Verzahnung mit bereits laufenden Maßnahmen, die gezielte Nutzung von Fördermöglichkeiten sowie eine transparente Wirkungs- und Umsetzungsprüfung. Eine zentrale Rolle nimmt dabei ein dauerhaft verankertes Mobilitätsmanagement ein, das die Umsetzung fachbereichsübergreifend koordiniert, Zuständigkeiten zusammenführt, Synergien mit anderen Planungen identifiziert und das Monitoring begleitet.

Dieses Vorgehen ist zu empfehlen, da die knappen personellen und finanziellen Mittel Zwickaus effizient eingesetzt werden müssen, um in einem integrierten Ansatz den größtmöglichen Erfolg für die Entwicklung und Verbesserung von Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten sowie zusätzlich von Wohn- und Gewerbeflächen zu ermöglichen.

Quellenverzeichnis

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2021): Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP) in Deutschland – Leitfaden für Kommunen. Bonn.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2024): Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Berlin.
<https://bmdv.bund.de>

Bundesverband Paket- und Expresslogistik e. V. (BPEX) (2023): BIEK-Vorsitzender Marten Bosselmann zur Gewichtsbegrenzung von Paketen.
<https://bpex-ev.de/presse/meldung/statement-gewichtsbegrenzung-pakete>

Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) (2025): Flächenverbrauch – Worum geht es? <https://www.bundesumweltministerium.de/themen/nachhaltigkeit/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs>

Bundesministerium für Verkehr (2026): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V).
<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html>

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (2021): Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG). Berlin.
<https://www.gesetze-im-internet.de/ksg>

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (2023): Klimaschutzprogramm der Bundesregierung 2023. Berlin.
<https://www.bmwk.de>

Bundesrepublik Deutschland (2021): Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG). Berlin.
<https://www.gesetze-im-internet.de/saubfahrzeugbeschg>

Deutsche Bahn AG (2024): Ausbau- und Elektrifizierungsvorhaben Leipzig–Chemnitz. Berlin.
<https://mitteldeutschesrevier.deutschebahn.com>

Europäische Kommission (2019): Der europäische Grüne Deal (European Green Deal). Brüssel.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52019DC0640>

Europäische Kommission (2023): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), Second Edition. Brüssel.
<https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu>

Europäische Union (2026): Indikatoren zur Bevölkerungsstruktur nach NUTS-2-Region
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/demo_r_pjan-ind2/default/table?lang=de&category=reg.reg_dem.reg_dempoar

Europäische Union (2002): Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie). Brüssel.
<https://eur-lex.europa.eu>

Europäische Union (2008): Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Brüssel.
<https://eur-lex.europa.eu>

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Köln.

Freistaat Sachsen (2021): Landesentwicklungsplan Sachsen 2021 (LEP 2021). Dresden.
<https://www.landesentwicklung.sachsen.de>

- Landesdirektion Sachsen (2021): Landesentwicklungsplan Sachsen 2021 – Verordnung und Begründung. Dresden.
<https://www.landesentwicklung.sachsen.de>
- Mitteldeutscher Rundfunk (2026): Ersatzverkehr: Bahn sperrt wieder Strecke Altenburg – Zwickau.
<https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen/chemnitz/zwickau/bauarbeiten-schienenersatzverkehr-bus-pendler-reisende,sperrung-bahnstrecke-goessnitz-100.html>
- Planungsverband Region Chemnitz (2022): Regionalplan Region Chemnitz. Chemnitz.
<https://www.pv-rc.de>
- Rupprecht Consult (2021): Zusammenfassung für Entscheidungsträger:innen. Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP).
<https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2023/01/Summary.pdf>
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) (2014): Flächeninanspruchnahme: Fachbeitrag zum Landschaftsprogramm. https://www.natur.sachsen.de/download/Zielkonzept_Reduzierung_Flaecheninanspruchnahme.pdf
- Stadt Zwickau (2026): Fahrgastzahlen der SVZ steigen weiter.
<https://www.zwickau.de/de/aktuelles/pressemitteilungen/2026/01/s005.php?print=1>
- Stadt Zwickau (2026): Wirtschaft & Standort. Standort. Zahlen, Daten, Fakten.
<https://www.zwickau.de/de/wirtschaft/standort/faktoren/arbeitsmarkt.php>
- Stadt Zwickau (2025): Ergebnisse liegen vor: Zwickauer Stadtradeln 2025 endet mit neuem Rekord. <https://www.zwickau.de/de/aktuelles/pressemitteilungen/2025/07/269.php>
- Stadt Zwickau (2024): Verkehrsinfrastruktur und Schienenanbindung der Stadt Zwickau.
<https://www.zwickau.de>
- Stadt Zwickau (2024): Städtische Verkehrsbetriebe verzeichnen mehr Fahrgäste.
<https://www.zwickau.de/de/aktuelles/pressemitteilungen/2024/05/s030.php>
- Stadt Zwickau (2024): STADTRADELN 2024 – Zwickau radelt sich einige Plätze nach vorn. <https://www.zwickau.de/de/aktuelles/pressemitteilungen/2024/11/471.php>
- Stadt Zwickau (2013): Energie- und Klimaschutzkonzept Stadt Zwickau.
- StadtLabor (2021): Radverkehrskonzept der Stadt Zwickau.
- Statistisches Bundesamt (2026): Der Durchschnittsmensch in Deutschland.
https://www.destatis.de/DE/Im-Fokus/Durchschnittsmensch/_inhalt.html#1413224
- Statistisches Bundesamt (2026): Pendleratlas Deutschland. <https://pendleratlas.statistikportal.de/>
- Statistisches Landesamt Sachsen (2026): Unfallstatistik.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2026): 9. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2025 bis 2045.
- Umweltbundesamt (2026): Auch 2025 wurden alle Grenzwerte zur Luftqualität eingehalten. <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/auch-2025-wurden-alle-grenzwerte-zur-luftqualitaet>
- Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS) (2021): Nahverkehrsplan Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen 2021–2025. Chemnitz.
<https://www.vms.de>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektphasen des VEP 2040	14
Abbildung 2: Logo des Mobilitätsdialogs	15
Abbildung 3: Beteiligungsprozess VEP 2040	16
Abbildung 4: Fragebögen der Kinder- und Jugendbeteiligung	18
Abbildung 5: Mobilitätsdialog im Rahmen der Erarbeitung des VEP 2040	19
Abbildung 6: Zusammensetzung Mobilitätsdialog - Fachakteure	19
Abbildung 7: Impressionen des 2. Forums im Rahmen des Mobilitätsdialogs	20
Abbildung 8: Regionale Einbindung der Stadt Zwickau	25
Abbildung 9: Stadtstruktur & Flächennutzung in Zwickau	27
Abbildung 10: Top 10 der täglichen (Mo-Fr) Einpendler (links) u. Auspendler (rechts), Stand 2024	30
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl im Binnen- und Pendlerverkehr	36
Abbildung 12: Übergeordneter Vergleich im Modal Split	38
Abbildung 13: Modal Split nach Stadtbezirken	39
Abbildung 14: Häufigkeit der genutzten Verkehrsmittel zwischen den Stadtbezirken	40
Abbildung 15: Modal Split nach Wegelänge	41
Abbildung 16: Modal Split nach Alterskohorte	42
Abbildung 17: Modal Split nach Wegezweck	43
Abbildung 18: Angaben aus der Online-Beteiligung zum Prozessauftritt April 2025	44
Abbildung 19: Gesamtanzahl an Verkehrsunfällen in Zwickau 2009-2025	45
Abbildung 20: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) 2025	48
Abbildung 21: E-Ladestationsnetz in Zwickau	49
Abbildung 22: Ladesäule ubineum	50
Abbildung 23: durchschnittliche Tagesauslastung der öffentlichen Stellplätze in der Innenstadt	51
Abbildung 24: durchschnittliche Tagesauslastung der öffentlichen Stellplätze im Bereich Mitte-Nord	51
Abbildung 25: Durchschnittliche Auslastung öffentlicher Stellplätze zu den Erhebungszeiten	52
Abbildung 26: SPNV- und ÖPNV-Netz	54
Abbildung 27: Neue Führung Straßenbahnlinie 4	55
Abbildung 28: Radverkehrsnetz (Zielnetz) gemäß Radverkehrskonzept der Stadt Zwickau	60
Abbildung 29: Fußläufige Erreichbarkeit	63
Abbildung 30: Handlungsbedarfe aus der Online-Beteiligung und Zeichnung aus der Kinder- und Jugendbeteiligung	66
Abbildung 31: Schwerlastverkehr an einem durchschnittlichen Werktag (SVw) 2025	68
Abbildung 32: Pkw-Dichte (Pkw/1.000 Einwohner) Zwickau	72
Abbildung 33: Handlungsbedarfe pro Verkehrsmittel	75
Abbildung 34: Leitbildentwicklung im VEP 2040	76
Abbildung 35: Beschlossenes Leitbild des VEP 2040 der Stadt Zwickau	77
Abbildung 36: Handlungsprämissen für das Leitbild der Stadt Zwickau	79
Abbildung 37: Einwohnerprognose Stadt Zwickau	82
Abbildung 38: Übersicht Veränderung des Verkehrsaufkommens bis 2040	86
Abbildung 39: Differenzbelastung im ÖPNV 2025/2040	88
Abbildung 40: Netzhierarchieebenen und Grundsätze der Zielnetze	92
Abbildung 41: Knotenpunkts-Netz Stadt Zwickau	94

Abbildung 42: Zielnetz Fußverkehr	96
Abbildung 43: Zielnetz Radverkehr	98
Abbildung 44: ÖPNV-Zielnetz	101
Abbildung 45: Kfz-Zielnetz	104
Abbildung 46: Gewerbe- und Industrieflächen.....	106
Abbildung 47: Schwerverkehrsnetz.....	106
Abbildung 48: Handlungsvorgabe für den Umgang mit Zielnetzkonflikten gleicher Hierarchie	109
Abbildung 49: Aufbau eines Maßnahmensteckbriefs.....	111
Abbildung 50: Schlüsselmaßnahmen.....	123
Abbildung 51: Mögliche Abfolge der Maßnahmen.....	125
Abbildung 52: Finanzierung von Mobilitäts- und Verkehrsmaßnahmen.....	130

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fachplanung und Konzepte Stadt Zwickau.....	23
Tabelle 2: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel und Stadtbezirk	35
Tabelle 3: Verkehrsmittelbesitz und Verfügbarkeit der Haushalte	43
Tabelle 4: Entwicklung des Verkehrsaufkommens	84
Tabelle 5: Veränderung des Verkehrsaufkommens auf ausgewählten Straßen.....	85
Tabelle 6: Maßnahmen Fußverkehr	113
Tabelle 7: Maßnahmen Radverkehr	114
Tabelle 8: Maßnahmen ÖPNV	116
Tabelle 9: Maßnahmen Kfz-Verkehr.....	118
Tabelle 10: Maßnahmen Mobilitätsmanagement	119
Tabelle 11: Mess-Indikatoren, Instrumente und Erhebungszeiträume für die Stadt Zwickau	136
Tabelle 12: Ampelsystem für das Maßnahmencontrolling	141

Glossar

- B+R** Das Konzept verbindet das Fahrrad mit dem öffentlichen Nahverkehr, damit Pendler ihr Fahrzeug an einer Haltestelle abstellen und stressfrei mit Bus oder Bahn weiterfahren können (Bike and Ride).
- DTV** Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke, d. h. wie viele Fahrzeuge an einem Werktag (meistens Montag bis Freitag) auf einem Straßenabschnitt verkehren.
- EFA** Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (kurz EFA) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk, das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben wird. Die aktuellen Empfehlungen stammen aus dem Jahr 2002. Sie beinhalten verschiedene Charakteristika des Fußverkehrs und Planungsgrundsätze. Die EFA versuchen, den Anspruch von Fußgängern an ihren Bewegungsraum im Straßenverkehr auf eine gleichberechtigte Ebene mit anderen Verkehrsarten zu bringen. Im Zentrum steht dabei ein dreistufiges Planungsverfahren, in dem Grundformen und Ansprüche an fußgängerrelevante Infrastruktureinrichtungen wie Ampeln oder Fußgängerüberwege definiert werden. Außerdem enthalten die EFA anleitende Empfehlungen für Entwurf, Ausstattung und Betrieb des Fußverkehrs.
- ERA** Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Die ERA werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln herausgegeben. In einigen Bundesländern ist die Anwendung der ERA 2010 verbindliche Voraussetzung für eine finanzielle Förderung, so in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. Die ERA sind bundesweit nicht eingeführt, wohl aber in Nordrhein-Westfalen, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Berlin und Baden-Württemberg, ebenso inzwischen in Hamburg. Durch den Verweis in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO auf die ERA wie auch infolge der Rechtsprechung sind die ERA als Stand der Technik anerkannt und in der Regel von Planern und Behörden verbindlich anzuwenden, wenn es um Anlagen für den Radverkehr geht.
- FGSV** Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) ist ein deutscher gemeinnütziger technisch-wissenschaftlicher Verein mit Sitz in Köln, der als Hauptziel die Erstellung des Technischen Regelwerks für das gesamte Straßen- und Verkehrswesen sowie die Weiterentwicklung der technischen Erkenntnisse verfolgt. Sie versteht sich als politisch und wirtschaftlich unabhängige Organisation und arbeitet fachlich auf den Gebieten Verkehrsplanung, Straßenentwurf, Verkehrsmanagement, Erd- und Grundbau sowie den bautechnischen Fragen der ungebundenen Schichten, der Asphalt- und der Betonbauweisen.
- GVFG** Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist ein deutsches Bundesgesetz, mit dem der Bund seit 1971 die Länder und Kommunen finanziell dabei unterstützt, den öffentlichen Personennahverkehr – insbesondere den schienengebundenen Verkehr – (ÖPNV) und die lokale Verkehrsinfrastruktur zu verbessern.
- Kfz** Kraftfahrzeug bezeichnet ein durch einen Motor angetriebenes, nicht an Schienen gebundenes Landfahrzeug.
- Lkw** Beim Lastkraftwagen handelt es sich um ein großes Nutzfahrzeug, das primär für den Transport von Gütern und Fracht im Straßenverkehr genutzt wird.
- LSA** Lichtsignalanlage (Ampel)
- MiD** Mobilität in Deutschland ist eine Serie von Verkehrserhebungen über die Alltagsmobilität in Deutschland, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums

durchgeführt wird. Sie geht auf die westdeutsche KONTIV (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) zurück. Im Jahr 2002 wurde die Studie erstmals als „MiD – Mobilität in Deutschland“ von Infas mit einem überarbeiteten Studiendesign durchgeführt.

- MIV** Zum motorisierten Individualverkehr gehören alle Kraftfahrzeuge, die unabhängig von festen Fahrplänen für den privaten oder individuellen Personentransport genutzt werden. Die Nutzerinnen und Nutzer bestimmen Fahrtzeit, -route und -ziel selbst. Hierzu gehören auch E-Bikes und S-Pedelecs, sofern diese über 25 km/h erreichen oder ohne Treten fahren.
- ÖPNV** Öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie regionalem Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus.
- ÖV** wie ÖPNV inkl. Fernverkehr
- PBefG** Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist ein Bundesgesetz. Für die Umsetzung und Verteilung der Aufgaben in Sachsen gilt ergänzend die Sächsische Personenbeförderungszuständigkeitsverordnung. Das Recht regelt die gewerbsmäßige Personenbeförderung mit Taxis, Mietwagen, Bussen und Bahnen.
- Pkm** Personenkilometer beschreiben das Produkt aus zurückgelegter Strecke und Anzahl der beförderten Personen (auch Verkehrsleistung genannt).
- Pkw** Ein Pkw (Abkürzung für Personenkraftwagen) ist ein mehrspuriges Kraftfahrzeug. Es ist für den Straßenverkehr zugelassen und dient vorwiegend der Beförderung von Personen. Umgangssprachlich sagt man dazu meistens Auto.
- P+R** Das Konzept verbindet das Auto mit dem öffentlichen Nahverkehr, damit Pendler ihr Fahrzeug an einer Haltestelle abstellen und stressfrei mit Bus oder Bahn weiterfahren können (Park and Ride).
- Schwerverkehr** Schwerlastverkehr, meistens über 3,5 t
- SPNV** Der SPNV (Schienenpersonennahverkehr) umfasst den öffentlichen, auf dem Eisenbahnnetz erbrachten Personenverkehr im Nahbereich. Dazu gehören in Deutschland S-Bahnen, Regionalbahnen (RB) und der Regional-Express (RE). Zuständig für die Planung, Bestellung und Finanzierung sind rechtlich die Bundesländer über ihre Aufgabenträger, nicht der Bund.
- SrV** „Mobilität in Städten“, 1972 als „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ begründet
- StVO** Die Straßenverkehrs-Ordnung ist ein deutsches Gesetz (eine Rechtsverordnung), das alle Regeln für den Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen festlegt. Sie gilt für alle Menschen, die im Verkehr unterwegs sind.
- SUMP** Sustainable Urban Mobility Plan (nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan). Der Begriff bezeichnet einen strategischen Ansatz für eine integrierte, beteiligungsorientierte und überprüfbare Mobilitätsplanung. Die europäischen SUMP-Leitlinien beschreiben hierfür Grundprinzipien und Prozessschritte.
- SVZ** Die Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau betreiben die Bus- und Straßenbahnlinien in Zwickau. Die SVZ sind Mitglied im Verkehrsverbund Mittelsachsen.
- THG** Zu den Treibhausgasen gehören laut Umweltbundesamt: Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) sowie die fluorierten Treibhausgase (F-Gase): wasserstoffhaltige Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW) und Schwefelhexafluorid (SF₆). Seit 2015 wird Stickstofftrifluorid (NF₃) zusätzlich einbezogen. In Deutschland entfallen 87,1 % der Freisetzung von Treibhausgasen auf Kohlendioxid, 6,5 % auf Methan, 4,6 % auf Lachgas und rund 1,7 % auf die F-Gase (im Jahr 2020). Die Emissionen von Stickstofftrifluorid sind verschwindend gering.

VMS Der Verkehrsverbund Mittelsachsen sorgt für einen einheitlichen Tarif im Nahverkehr für rund 1,2 Mio. Menschen. Das Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS) umfasst die Städte Chemnitz und Zwickau, den Erzgebirgskreis sowie die Landkreise Mittelsachsen und Zwickau. Der Verkehrsverbund fördert den öffentlichen Nahverkehr und baut das deutschlandweit bekannte Chemnitzer Modell aus. Damit leistet der VMS und seine Partnerunternehmen einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Übergang hin zu umweltfreundlichem Verkehr.

Zwickauer Modell Als Zwickauer Modell wird ein Pilotprojekt zur Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Eisenbahn bezeichnet, bei dem nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zugelassene und nur geringfügig an die Besonderheiten der Straßenbahn angepasste Eisenbahnfahrzeuge auf Straßenbahngleise übergehen können. Einzige Strecke ist bislang eine Verbindung in der namensgebenden sächsischen Stadt Zwickau, wo Fahrzeuge der Vogtlandbahn auf einem Dreischienengleis der Straßenbahn Zwickau verkehren.

Ein gemeinsamer Weg – zum Abschluss

Große kommunale Entwicklungskonzepte wie der Verkehrsentwicklungsplan 2040 entstehen nicht allein am Schreibtisch. Sie leben vom Austausch, von unterschiedlichen Perspektiven und von der Bereitschaft, trotz teils gegensätzlicher Positionen dennoch gemeinsam über die Zukunft unserer Stadt nachzudenken. Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 für Zwickau ist in einem intensiven Prozess entstanden – und das in einem vergleichsweise kurzen Zeitraum von rund eineinhalb Jahren. Dass dies möglich war, ist keineswegs selbstverständlich, sondern das Ergebnis der Zusammenarbeit einer Vielzahl von Beteiligten.

Unser besonderer Dank gilt unseren beiden Dienstleistern BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG und DialogWerke GmbH, die den Prozess fachlich begleitet, moderiert und mit ihrer Erfahrung und ihrem Know-how maßgeblich unterstützt haben.

Ebenso wichtig waren die Perspektiven der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Zwickau. Ihre Erfahrungen, Ideen und Anregungen haben wertvolle Impulse für die Erarbeitung des VEP gegeben. Auch die Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter aus Unternehmen, Vereinen und Verbänden sowie die Stadtratsfraktionen haben durch offenen Austausch, fachliche Diskussionen und konstruktive Begleitung zum Ergebnis beigetragen. Besonders hervorheben möchten wir in diesem Zusammenhang die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Mobilitätsdialogs.

Eine wesentliche Grundlage bildete zudem die Expertise der beteiligten Ämter der Stadt Zwickau. Mit ihrem Wissen über laufende Planungen, praktische Anforderungen und kommunale Rahmenbedingungen haben sie maßgeblich dazu beigetragen, die strategischen Überlegungen des VEP mit der Realität der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung zu verknüpfen. Auch die SVZ hat den Prozess als wichtiger Partner mit ihrer fachlichen und praktischen Perspektive auf den öffentlichen Verkehr kontinuierlich und vertrauensvoll begleitet.

Dem Bundesministerium für Verkehr gilt unser besonderer Dank als Fördermitgelgeber. Die Förderung hat es überhaupt erst ermöglicht, den Verkehrsentwicklungsplan in dieser fachlichen Tiefe und mit der erreichten Breite an Analysen, Beteiligungs- und Dialogformaten zu erarbeiten. Ein Prozess in dieser Ausführlichkeit wäre ohne diese Unterstützung nicht möglich gewesen.

Nicht zuletzt waren die Westsächsische Hochschule Zwickau und das ubineum als Forschungstransferzentrum wichtige Partner des Prozesses. Das ubineum bot dabei nicht nur einen besonderen Ort für Austausch und Zusammenarbeit, sondern zugleich ein Umfeld, in dem kommunale Praxis auf Wissenschaft, Innovation und neue Ideen trifft. Diese Nähe zum Hochschul- und Forschungsumfeld half, gewohnte Perspektiven zu hinterfragen, aktuelle Entwicklungen

frühzeitig aufzugreifen und Mobilität mit Blick auf die Anforderungen von morgen zu denken. Die Vielzahl an Beteiligten, Perspektiven und fachlichen Anforderungen innerhalb dieser kurzen Zeit zusammenzuführen, war eine gemeinsame Kraftanstrengung. Umso mehr freuen wir uns, dass mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2040 nun im Ergebnis eine Grundlage für die zukünftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Zwickau vorliegt, die im gemeinsamen Verbund Vieler entstand und von Menschen mit unterschiedlichen Blickwinkeln getragen wird.

Mit dem Beschluss findet die gemeinsame Erarbeitung des VEP 2040 ihren Abschluss. Unsere Hoffnung ist, dass der dabei entstandene Dialog und das Zusammenspiel unterschiedlicher Perspektiven über diesen Prozess hinaus Bestand haben und der eingeschlagene Weg von Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft, Wissenschaft und Stadtgesellschaft gemeinsam weitergetragen wird.

Schlussendlich unterschied sich die Erarbeitung des VEP 2040 auch für uns maßgeblich von der Ausarbeitung anderer Konzepte. Selten gab es so viel Raum zum Experimentieren: bei Designfragen, neuen Beteiligungsformaten, vielfältigen Aufgaben jenseits der klassischen Schreibtischarbeit und einem neuen Projektansatz. Gerade diese Offenheit und Vielseitigkeit machten den Prozess für uns zu einer besonders bereichernden Erfahrung und haben unseren Blick auf die Entwicklung solcher Konzepte nachhaltig erweitert.

Dass dieser Planungsansatz auch über die Stadtgrenzen hinaus auf Interesse stieß, war für uns eine besondere Erfahrung. Die enge Verzahnung von fachlicher Planung, Beteiligung und Kommunikation sowie der bewusste Raum für neue Formate konnten mehrfach in den überregionalen Fachaustausch eingebracht werden, unter anderem bei Agora Verkehrswende und im Rahmen des bundesweiten Austauschs zur nachhaltigen Mobilitätsplanung. Dabei wurde auch deutlich, dass ambitionierte und innovative Planungsprozesse nicht allein großen Städten vorbehalten sind. Zugleich hat der Prozess dazu beigetragen, Zwickau stärker mit anderen Kommunen und fachlichen Netzwerken zu verknüpfen und neue Kontakte für den weiteren Erfahrungsaustausch aufzubauen. Dies hat uns gezeigt, dass nicht nur das Ergebnis eines solchen Prozesses von Bedeutung ist, sondern auch die Art und Weise, wie ein kommunales Entwicklungskonzept entsteht.

Allen, die sich mit ihrer Zeit, ihrer Expertise und ihren Perspektiven eingebracht haben und uns auf diesem gemeinsamen Weg begleitet haben, gilt unser herzlicher Dank.

Projektteam VEP

Erik Höhne, Dr. Kevin Scheibel & Michelle Gräf



ZWICKAU BEWEGT.
MOBILITÄT FÜR EINE STARKE STADT

vep2040.zwickau.de