



VEP2040

Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau

VERKEHRS- ENTWICKLUNGS- PLAN 2040

ÜBERBLICK



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

INHALT

VEP FÜR ZWICKAU	6
BETEILIGUNGSPROZESS	8
BESTANDSAUFNAHME	14
STADTSTRUKTUR UND DEMOGRAPHIE	16
VERKEHRSINFRASTRUKTUR	18
MOBILITÄTSANGEBOTE	22
ERREICHBARKEIT	24
VERKEHRSMODELL	25
MOBILITÄTSVERHALTEN	26
MOBILITÄT IN ZAHLEN	28
ZUKUNFT DER MOBILITÄT	30
ANALYSEFAZIT	30
LEITBILD FÜR DEN VEP	32
ZWICKAU BEWEGT	34
PRÄMISSEN FÜR DEN UMSETZUNGSPROZESS	38
ERFOLGSINDIKATOREN	39
ZIELNETZE	40
MAßNAHMENKONZEPT	46
UMSETZUNG DES VEP	52
MONITORING & EVALUATION	56
AUSBLICK	58

Erstellt von:
büro stadVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG



DialogWerke GmbH



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

Herausgeber:
Stadt Zwickau
Dezernat Bauen
Hauptmarkt 1, 08056 Zwickau

Stand: August 2026

VEP FÜR ZWICKAU

Zwickau und ihre Mobilität verändern sich stetig. Neue Wohn- und Gewerbegebiete, neue Einrichtungen und Geschäfte, eine wachsende Vielfalt an Verkehrsmitteln sowie veränderte Ansprüche von Bürgerinnen und Bürgern machen es notwendig, Planungen stetig zu überprüfen und zu erneuern. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040) hat die Stadt Zwickau einen aktuellen strategischen Rahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der kommenden rund 15 Jahre erarbeitet.

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

Der VEP 2040 soll dafür sorgen, dass Mobilität langfristig gesichert und für alle Verkehrsteilnehmer verbessert wird – egal ob zu Fuß, mit dem Rad, im Auto oder mit Bus und Bahn. Ziel ist ein abgestimmtes Miteinander, das Wege sicherer, bequemer und zugänglicher macht. Mobilität ist nicht nur ein Alltagsthema, das alle Menschen betrifft, sondern leistet mit dem VEP 2040 einen wichtigen Beitrag für Lebensqualität in der Stadt.

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 sogenanntes "lernendes Planwerk" die richtigen Antworten liefern können. Damit wird der Verkehrsentwicklungsplan zu einem verlässlichen, langfristigen Leitfaden, der die Entwicklung der Stadt begleitet und die Weichen für eine moderne und für alle nutzbare Mobilität stellt.

MOBILITÄTSMARKE VEP 2040

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

Das Corporate Design des VEP 2040 wurde mit dem **German Design Award 2026** in der Kategorie „Excellent Communications Design – Corporate Identity“ ausgezeichnet. Die Jury würdigt besonders das einheitliche und vielseitige Erscheinungsbild, das den VEP verständlich vermittelt, die Beteiligung unterstützt und neue Maßstäbe für die Gestaltung kommunaler Planungsprozesse setzt.



Logo der Mobilitätsmarke VEP 2040

INTEGRIERTE VERKEHRSPLANUNG

Der VEP 2040 ist ein integrierter Rahmenplan, der die Mobilität Zwickaus ganzheitlich betrachtet. Er legt auf konzeptioneller und planerischer Ebene die Leitlinien für alle Verkehrsarten fest. Dabei geht es nicht um einzelne Bauprojekte, sondern um ein abgestimmtes Gesamtkonzept, das die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer aufeinander abstimmt und miteinander verbindet.

Der Arbeitsprozess begann im Januar 2025 mit einer umfassenden Bestandsaufnahme und der Erhebung von Mobilitätsdaten. Darauf aufbauend wurden Leitbild und Ziele, die verkehrsträgerbezogenen Zielnetze sowie ein Maßnahmenkonzept entwickelt. Eine Umsetzungsstrategie zeigt, wie die Maßnahmen bis 2040 schrittweise, aufeinander abgestimmt und unter Berücksichtigung verfügbarer Ressourcen weiterverfolgt werden können. Der VEP ist dabei kein Bauprogramm: Für die einzelnen Vorhaben bleiben vertiefende Planungen, Finanzierungs- und Haushaltsentscheidungen, Genehmigungen und gegebenenfalls weitere politische Beschlüsse erforderlich.

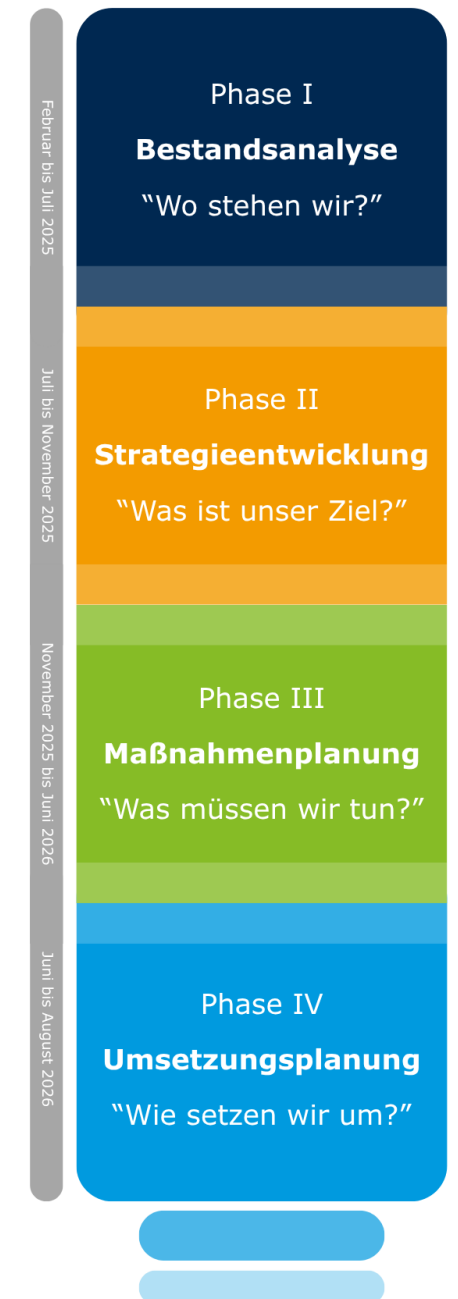
Im Anschluss daran wurden aufbauend auf den gesetzten Zielen Maßnahmen entwickelt. Sie werden über einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren Schritt für Schritt im Anschluss an einen Beschluss des Gesamtplans umgesetzt und regelmäßig überprüft. So entsteht ein verlässlicher Orientierungsrahmen, der sowohl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

WAS MACHT EIN VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN ?

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

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

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



BETEILIGUNGSPROZESS

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

Kernbausteine des Beteiligungskonzepts sind thematische Werkstätten: Zum einen mit zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern, die die Vielfalt der Stadtgesellschaft widerspiegeln, zum anderen mit Interessenträgern und Fachleuten, die ihre spezifische Expertise einbringen. Ergänzt wurden diese Formate durch einen politischen Lenkungsreis sowie Verwaltungswerkstätten, die für die strategische Begleitung und die Abstimmung innerhalb der Stadtverwaltung sorgten. Im Verlauf des Erarbeitungsprozesses fanden vier Phasen des Mobilitätsdialogs statt. Drei Mobilitätsforen begleiteten die Erarbeitung von Analyse, Leitbild, Zielnetzen und Maßnahmen; das vierte Mobilitätsforum im Dezember 2026 leitet nach dem politischen Beschluss den gemeinsamen Blick auf die Umsetzung ein.

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

BETEILIGUNG UND DIALOG

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



Werkstatt der Fachakteure zu Handlungsbedarfen



1. Forum zur Leitbildentwicklung



Mobilitätsdialog

Verkehrsentwicklungsplan
Zwickau



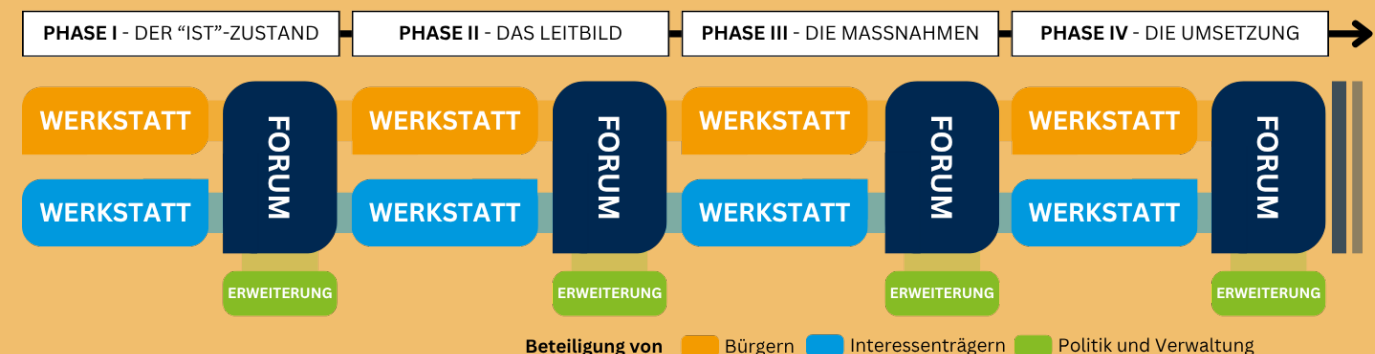
DER MOBILITÄTSDIALOG ZUM VEP

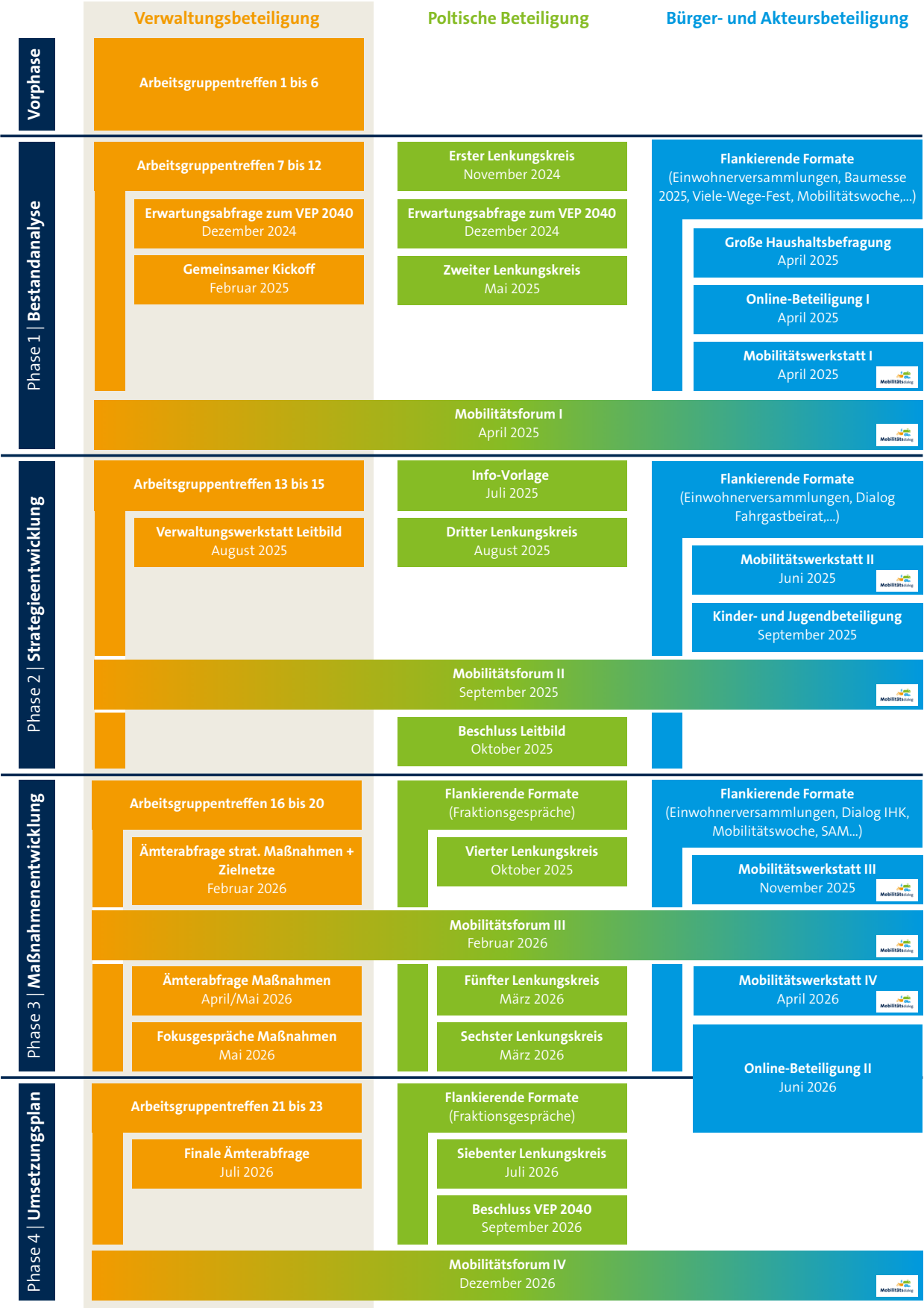
Mit dem "Mobilitätsdialog" wurde für den VEP ein zentrales Format geschaffen, das Zwickauerinnen und Zwickauer regelmäßig mit Experten, Interessensgruppen und den politischen Entscheidungsträgern an einen Tisch bringt.

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

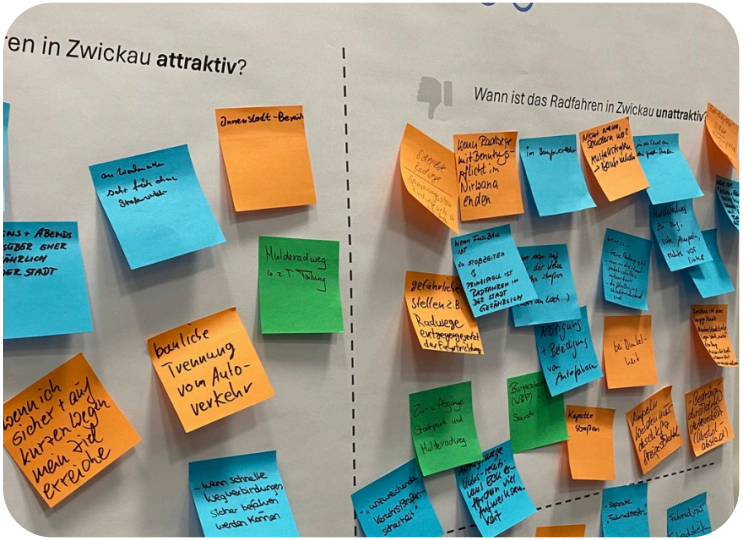
Anders als etwa der Stadtrat kann der Mobilitätsdialog keine abschließenden Entscheidungen zum Verkehrsentwicklungsplan treffen. Seine Handlungsempfehlungen werden dennoch im Gesamtkonzept berücksichtigt.

Der Zwickauer "Mobilitätsdialog" 2025/26





Beteiligungsprozess im VEP 2040



ONLINE-BETEILIGUNG

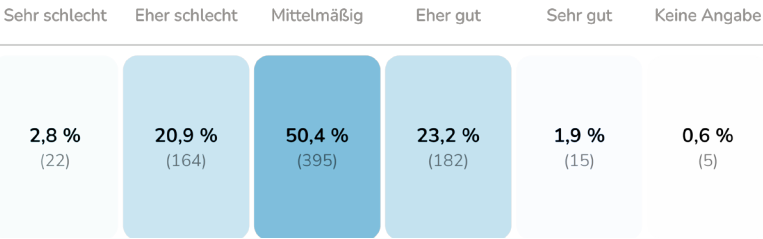
Im April 2025 fand eine offene Online-Befragung zum VEP 2040 statt. Sie gab allen Interessierten die Möglichkeit, Erfahrungen, Hinweise und konkrete Handlungsbedarfe aus ihrem Mobilitätsalltag einzubringen. Die Ergebnisse liefern ein Stimmungsbild und ergänzen die fachliche Analyse; sie sind nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung.

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

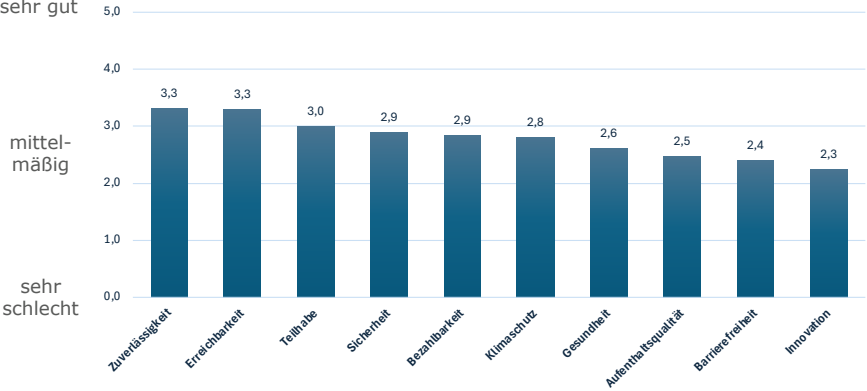
Mehr als 800 Eingaben gingen während der Beteiligung ein. Diese Vielzahl an Rückmeldungen lieferten wertvolle Hinweise, die im weiteren Prozess sorgfältig analysiert und geprüft wurden. Insgesamt bewerten die Teilnehmenden das Verkehrsangebot in Zwickau als "mittelmäßig" - in Teilen ist man zufrieden, aber es gibt anhand der Bewertungen auch Raum für Verbesserungen.

Die Hinweise aus der ersten Online-Beteiligung wurden gemeinsam mit den Ergebnissen der weiteren Beteiligungsformate fachlich ausgewertet und flossen in Bestandsanalyse, Leitbild, Zielnetze und Maßnahmenentwicklung ein. Eine zweite Online-Beteiligung folgte im Juni 2026: Rund 1.000 Teilnehmende gaben mehr als 1.400 Kommentare zu den Maßnahmenvorschlägen ab. Die Ergebnisse wurden fachlich geprüft und bei der Finalisierung des Maßnahmenkonzeptes berücksichtigt.

„Wie bewerten Sie das Verkehrsangebot in Zwickau im Allgemeinen?“



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



Öffentlicher Verkehr
Olzmannstraße 51d, Marien...

Haltepunkt: "Zwickau-Marienthal"

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

Radverkehr
Linie

Fehlender Radweg am Hammerwald

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

Radverkehr
Linie

Fehlende attraktive Radverbindung

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

Fußverkehr
Katharinenstraße 32a

Georgenplatz

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

Öffentlicher Verkehr
Ohne Ortsbezug

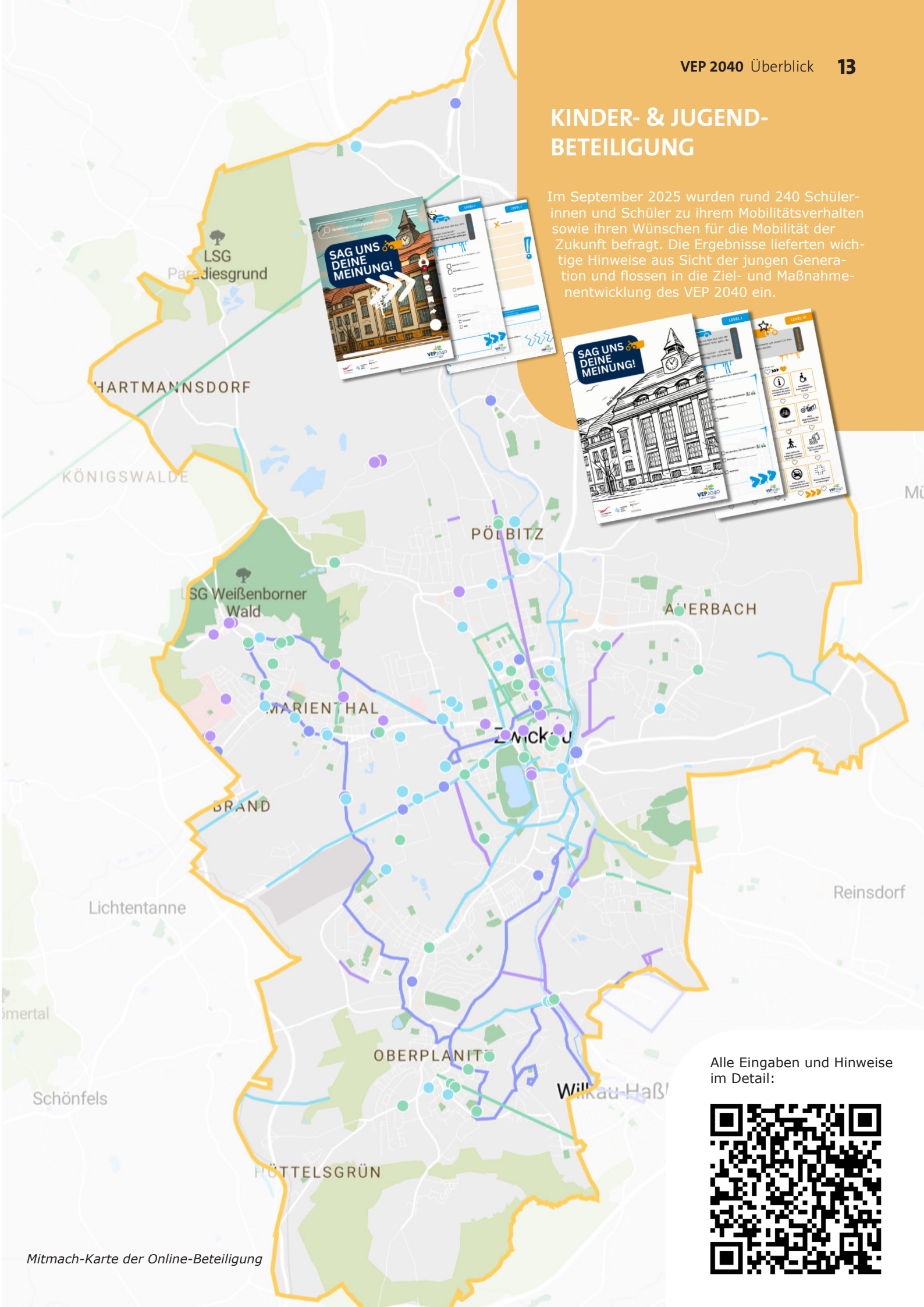
Verkehrsangebote vernetzen

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

Beispiele von Kommentaren der Online-Befragung

KINDER- & JUGEND-BETEILIGUNG

Im September 2025 wurden rund 240 Schülerinnen und Schüler zu ihrem Mobilitätsverhalten sowie ihren Wünschen für die Mobilität der Zukunft befragt. Die Ergebnisse lieferten wichtige Hinweise aus Sicht der jungen Generation und flossen in die Ziel- und Maßnahmenentwicklung des VEP 2040 ein.



Mitmach-Karte der Online-Beteiligung

Alle Eingaben und Hinweise im Detail:



BESTANDSAUFNAHME

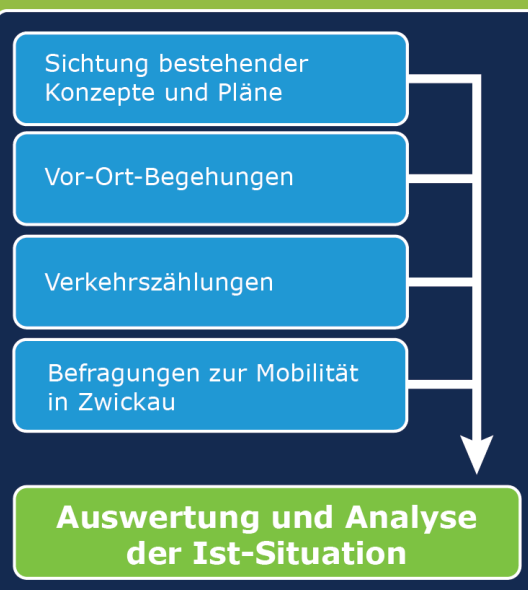
Die Bestandsaufnahme im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans dient dazu, die aktuelle Verkehrssituation umfassend zu erfassen. Dazu gehören unter anderem die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Verkehrsmengen, sowie der Zustand von Straßen, Rad- und Fußwegen. Durch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

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

Wichtige Bestandteile der Analysephase waren die Erhebungen von Mobilitätsdaten. Dies umfasst eine standardisierte Befragung der Zwickauer Bürgerinnen und Bürger zum Mobilitätsverhalten, Verkehrszählungen an Straßen und Knotenpunkten sowie eine Parkraumerhebung in zentralen Bereichen des Stadtgebiets als bedeutende Planungsgrundlagen für den VEP 2040.

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

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



Vorgehensweise der Bestandsaufnahme

2.441

befragte Personen

4.165

ermittelte Wege

957

gesammelte Hinweise

REGIONALE EINORDNUNG

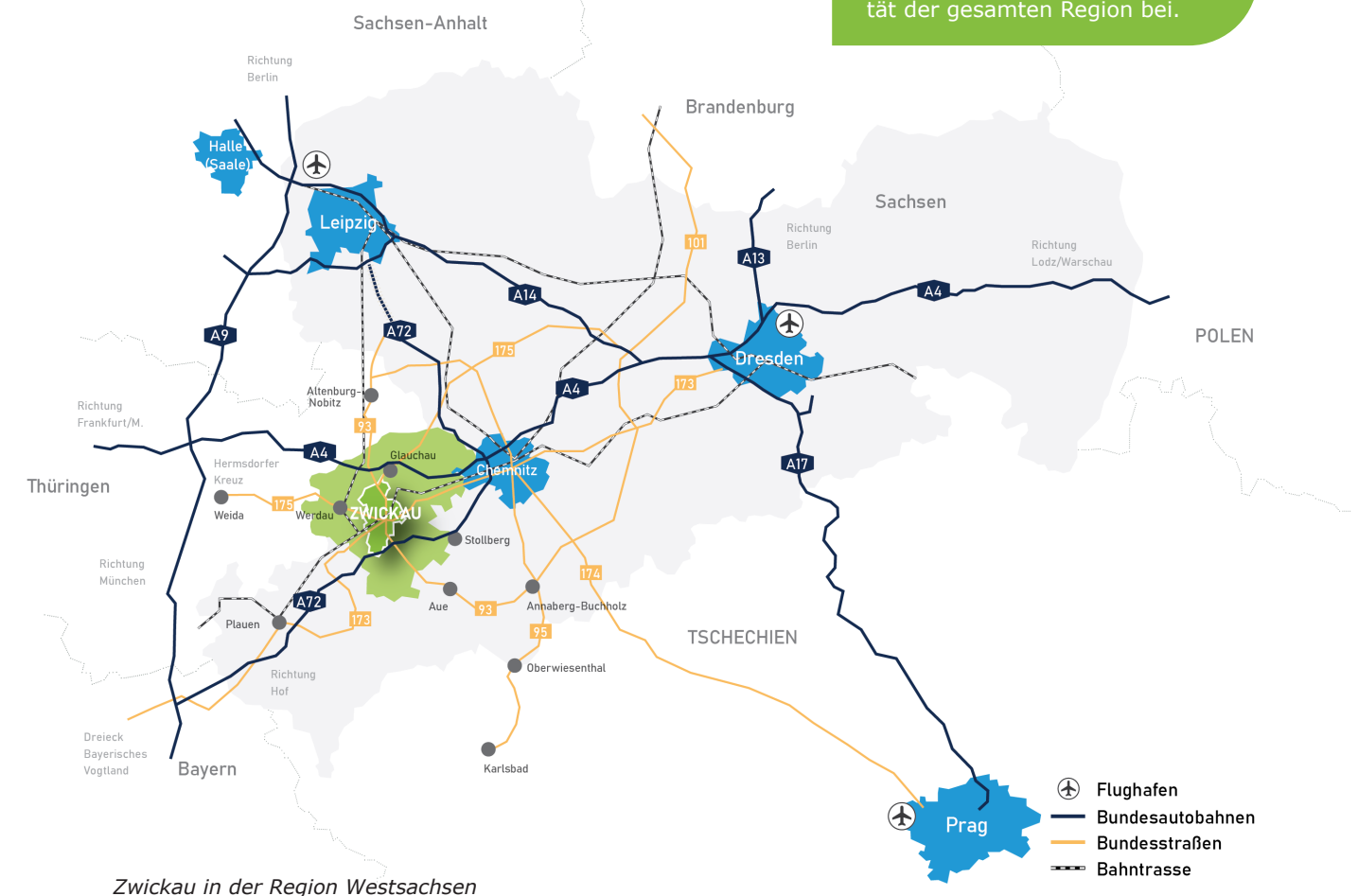
Zwickau ist durch ihre Lage im südwestlichen Sachsen ein wichtiger Knotenpunkt im regionalen Verkehrsnetz. Die Stadt liegt an der Schnittstelle mehrerer überregionaler Straßen- und Bahnverbindungen, wodurch sie gut mit den umliegenden Städten wie Chemnitz, Leipzig und Plauen sowie mit angrenzenden Regionen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

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

OBERZENTRUM ZWICKAU

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

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

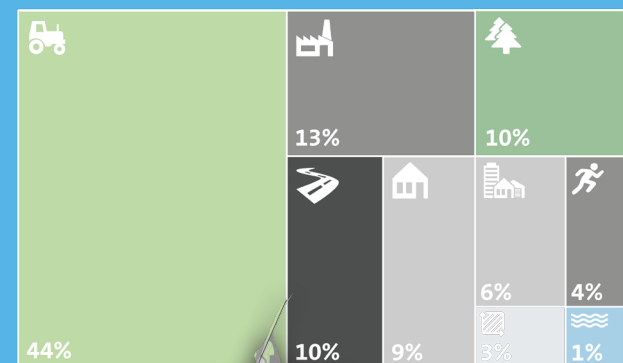


Zwickau in der Region Westsachsen

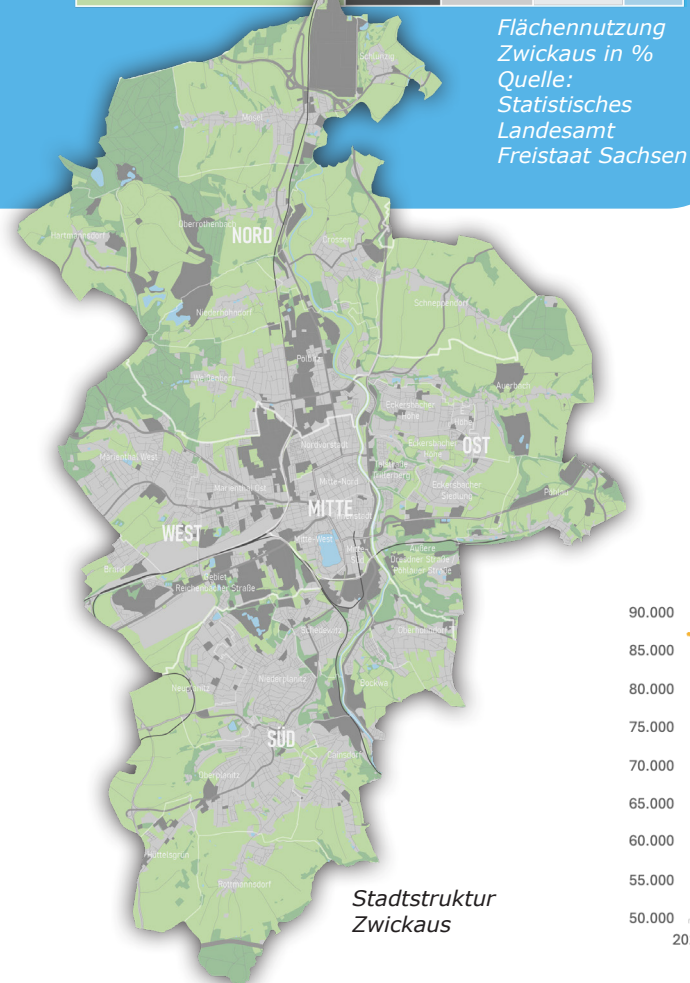
STADTSTRUKTUR UND DEMOGRAPHIE

FLÄCHENNUTZUNG IN ZWICKAU

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



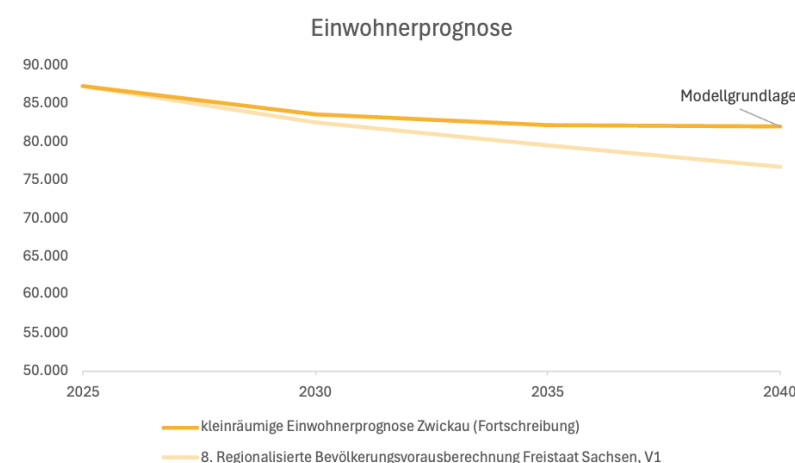
Flächennutzung Zwickaus in %
Quelle: Statistisches Landesamt Freistaat Sachsen



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

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

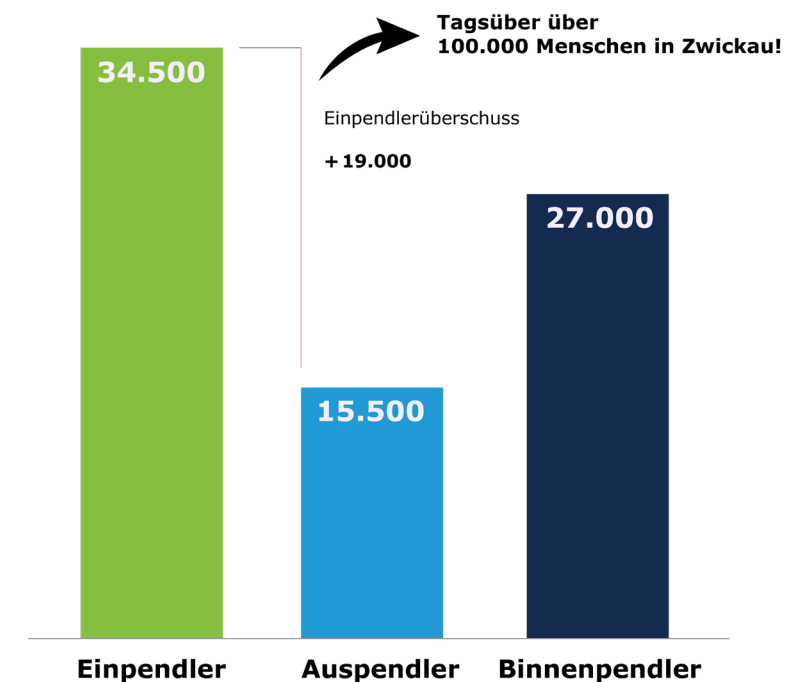
Die Bevölkerungsprognosen gehen davon aus, dass die Einwohnerzahl Zwickaus bis 2040 weiter zurückgeht. Je nach Prognose wird eine Abnahme um rund 5.000 bis 10.000 Einwohner erwartet. Gleichzeitig steigt das Durchschnittsalter. Daraus ergeben sich veränderte Anforderungen an Erreichbarkeit, Barrierefreiheit und die langfristige Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Die Verkehrsprognose zeigt dennoch keinen grundlegenden Bedeutungsverlust des Verkehrssystems: Bis 2040 wird die Zahl der täglichen Wege im Stadtgebiet insgesamt nur um rund 5 % zurückgehen. Die wesentlichen Verkehrsbeziehungen und Hauptachsen bleiben bestehen; insbesondere die starken regionalen Pendlerverflechtungen prägen Zwickau weiterhin.



PENDLERDATEN

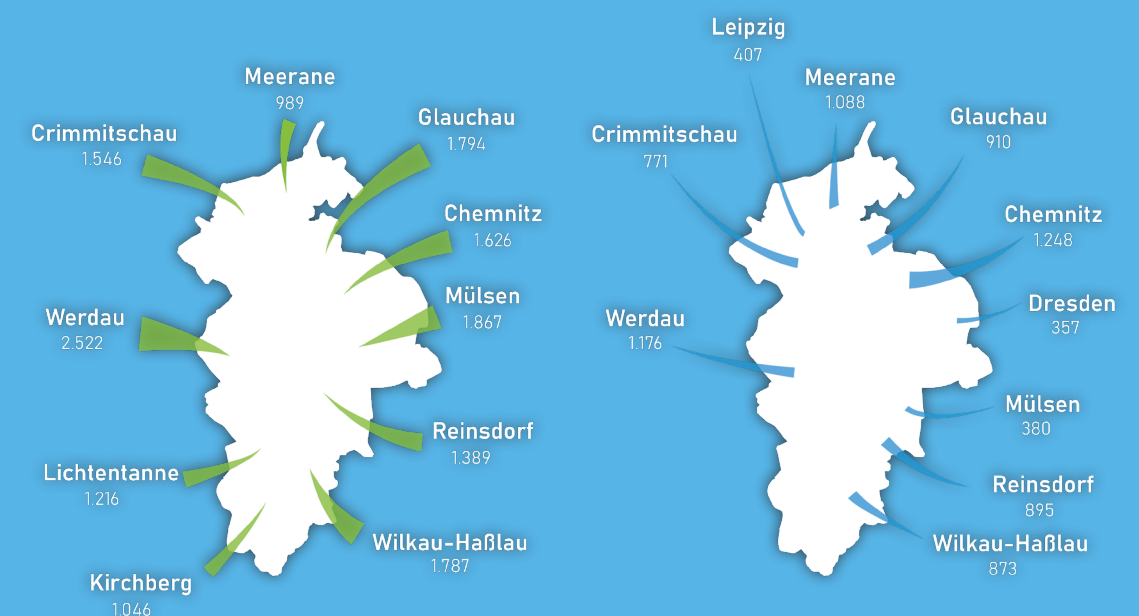
Zwickau ist eine klassische Einpendlerstadt. Das bedeutet, dass täglich mehr Menschen aus dem Umland nach Zwickau zur Arbeit kommen, als umgekehrt aus der Stadt hinaus pendeln. Diese Struktur hat direkte Auswirkungen auf die Mobilität: morgens und abends entstehen deutliche Pendlerströme, die Straßen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

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



QUELL- UND ZIELVERKEHR VON PENDLERN

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



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

VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

STRAßENNITZ

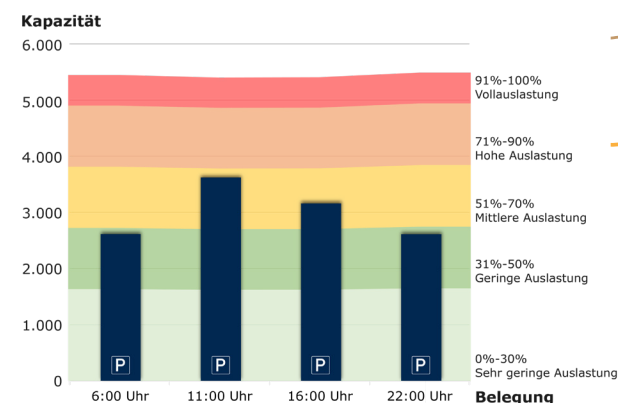
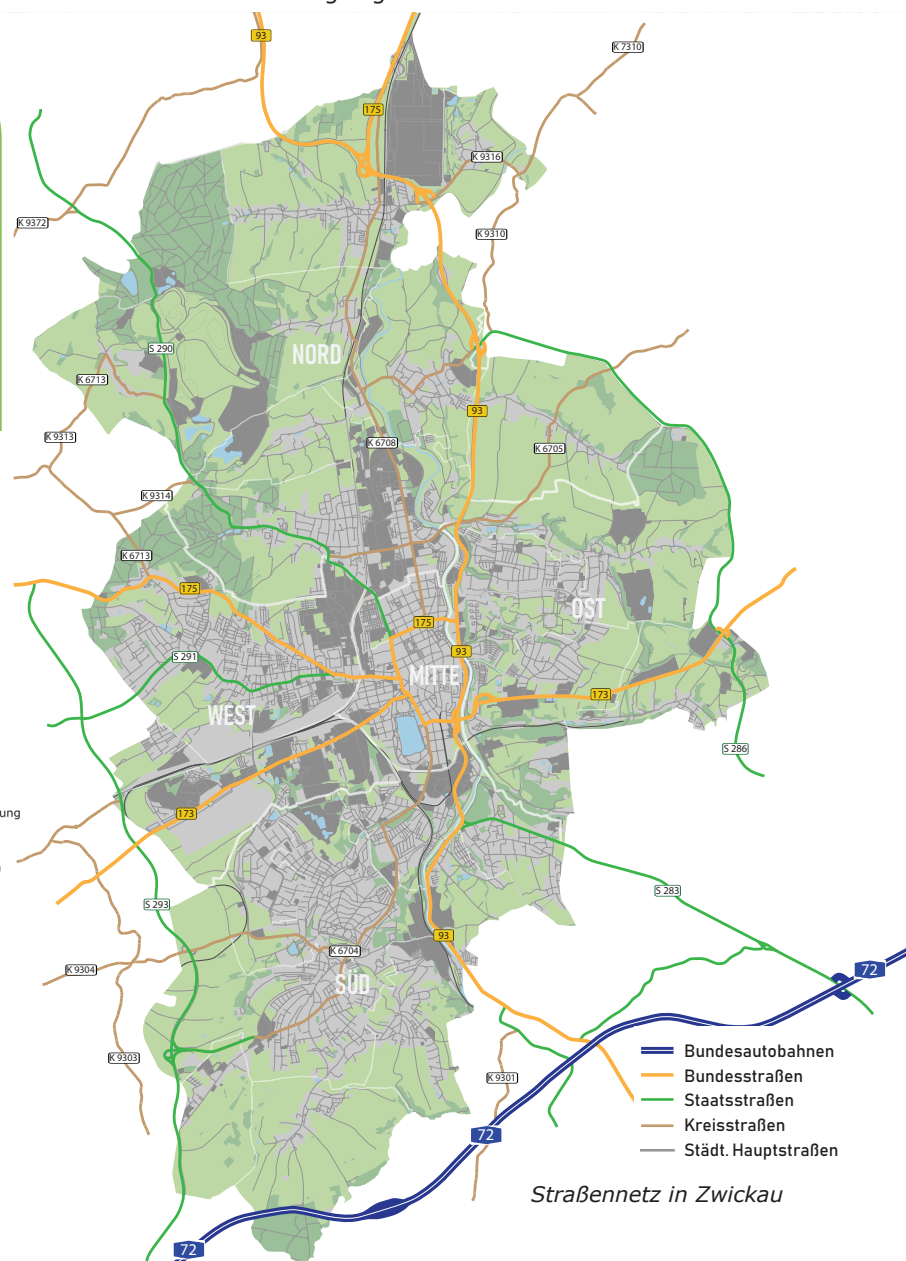
Das Straßennetz bildet die Grundlage der alltäglichen Mobilität in Zwickau. Es verbindet Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote miteinander und ist zugleich ein entscheidender Standortfaktor für die ansässige Wirtschaft.

Viele der wichtigen Ein- und Ausfallstraßen wurden bereits vor mehreren Jahrzehnten angelegt und treffen im erweiterten Innenstadtbereich aufeinander. Dadurch konzentriert sich dort ein großer Teil des Kfz-Verkehrs. Auf einzelnen Abschnitten entstehen hohe Belastungen und teilweise Engpässe, die durch den Schwerverkehr zusätzlich verstärkt werden. Gleichzeitig hat sich das Straßennetz nicht im gleichen Maße wie die Siedlungs- und Gewerbestruktur weiterentwickelt, sodass die heutigen Verkehrsströme nicht überall gleichermaßen leistungsfähig abgewickelt werden können.

Zentrale Herausforderungen liegen daher vor allem in der Erhaltung und Sanierung der bestehenden Infrastruktur sowie in einer effizienten und stadtverträglichen Lenkung und Bündelung des Verkehrs. Dabei gilt es, stark belastete Bereiche möglichst zu entlasten und den Verkehr auf dafür geeigneten Straßen zu konzentrieren.

ÖFFENTLICHER PARKRAUM

Die Parkraumerhebung zeigt, dass im untersuchten Innenstadtbereich insgesamt ausreichende öffentliche Parkraumkapazitäten vorhanden sind. Ein flächendeckender Stellplatzmangel lässt sich aus den Ergebnissen nicht ableiten. Je nach Teilbereich und Tageszeit bestehen jedoch unterschiedliche Auslastungen und punktuell höhere Nachfragen.



ÖPNV-NETZ

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

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

DAS "ZWICKAUER MODELL"

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

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

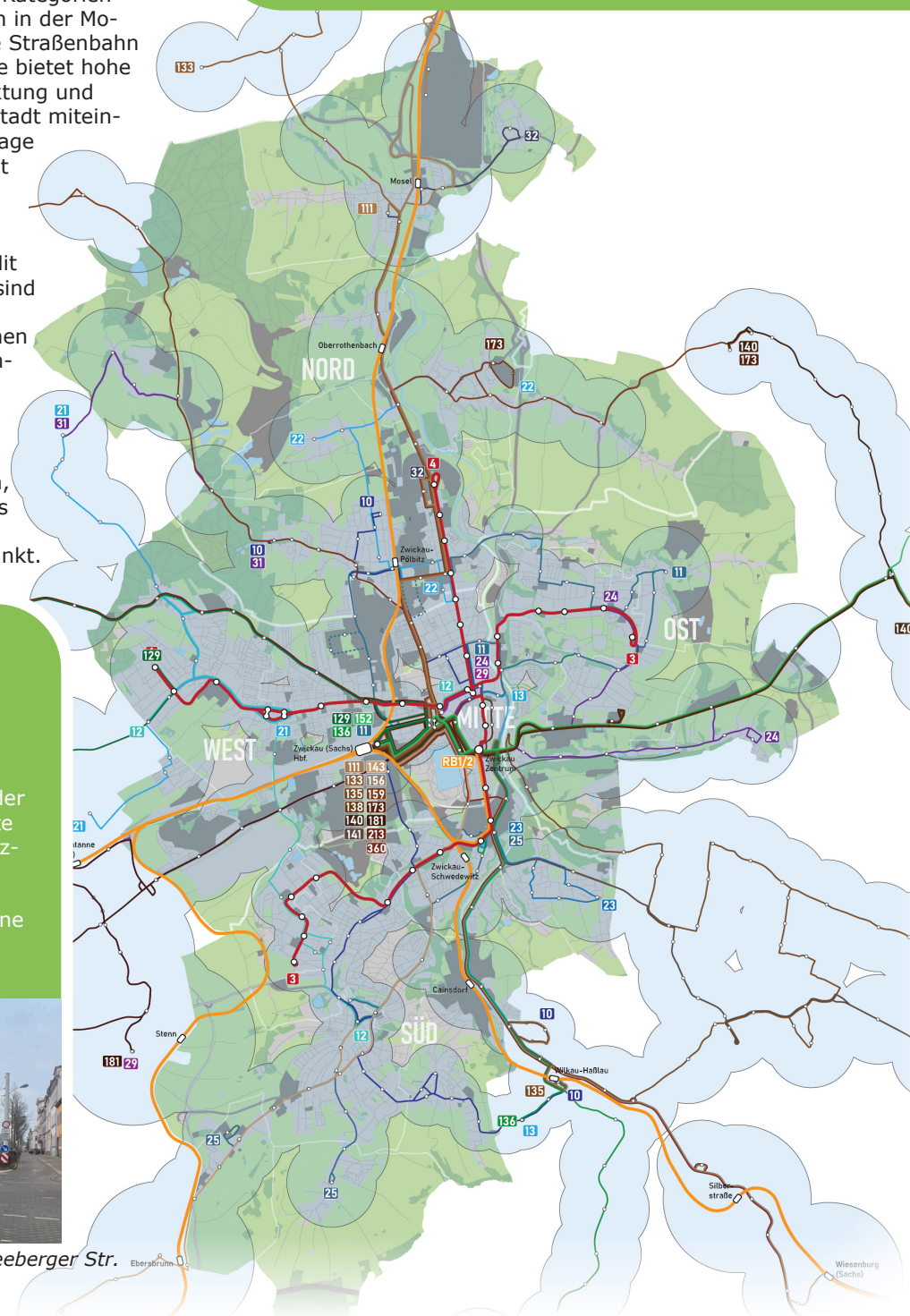


Zwickauer Modell: RB1 auf der Äußeren Schneeberger Str. (Eigene Aufnahme)

SPNV, Stadt- und Regionalverkehr

Zum öffentlichen Verkehr gehören unterschiedliche Systeme. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umfasst insbesondere Regionalbahn-, Regionalexpress- und vergleichbare Nahverkehrsangebote auf der Schiene. Ergänzt wird das regionale Angebot durch den städtischen Bus- und Straßenbahnverkehr sowie den Regionalbusverkehr.

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



RADVERKEHRSNETZ

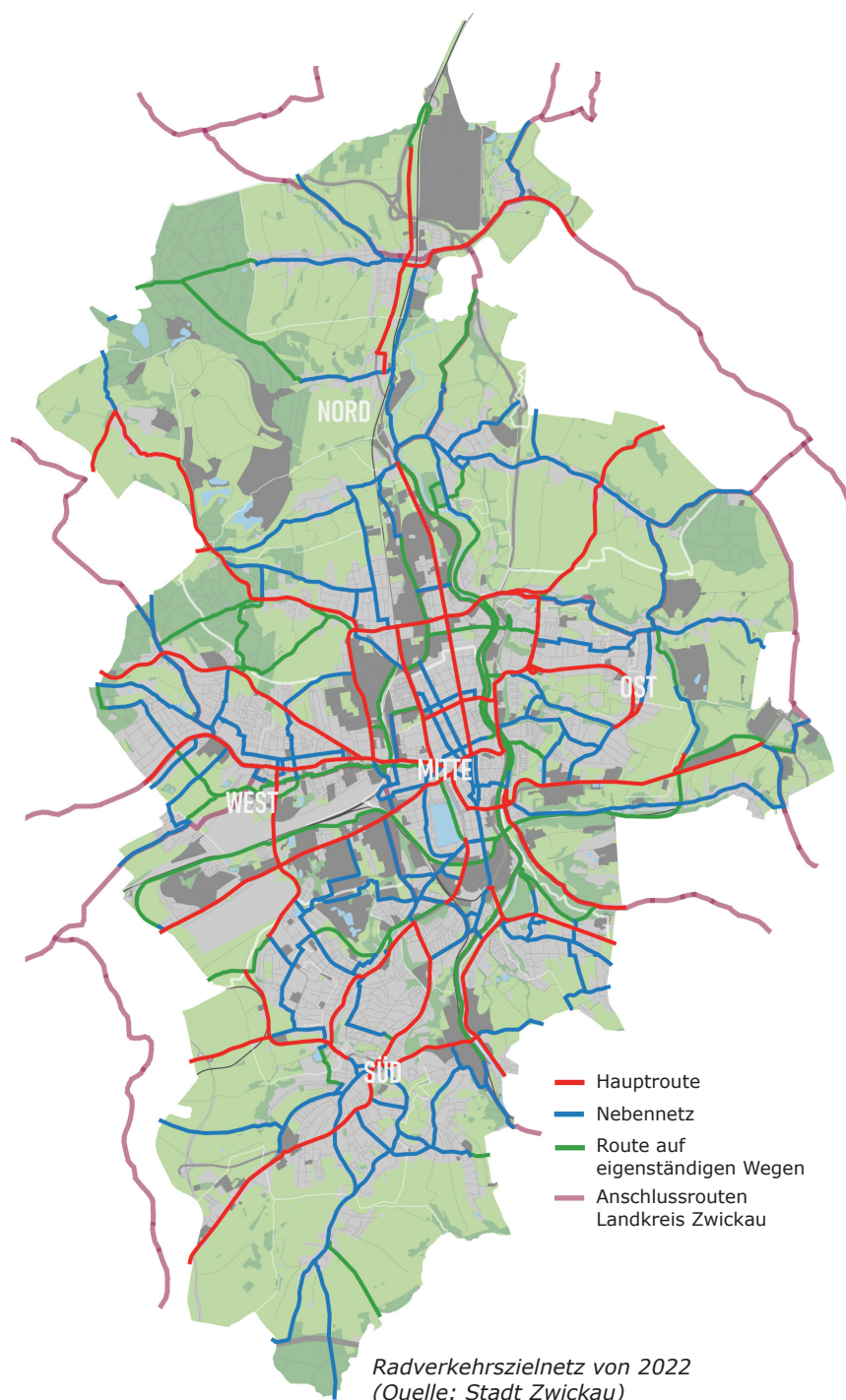
Die Stadt Zwickau verfügt bislang über kein durchgängiges und zusammenhängendes Radwegenetz. Radfahrende sind oft gezwungen, sich den Verkehrsraum mit dem motorisierten Verkehr zu teilen. Radschnellwege existieren nicht, und auch die vorhandenen Führungsformen des Radverkehrs sind an vielen Stellen lückenhaft,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

Dabei ist die grundsätzliche Ausstattung der Bevölkerung mit Fahrrädern ausgesprochen hoch: Rund 82 % der Haushalte besitzen ein Fahrrad, und etwa ein Drittel verfügt sogar über ein E-Bike. Dennoch wird das Fahrrad in Zwickau überwiegend als Freizeit- und Sportgerät genutzt, da qualitative und infrastrukturelle Hemmnisse die Alltagstauglichkeit bislang erheblich erschweren.

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



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



Radverkehrszielnetz von 2022
(Quelle: Stadt Zwickau)

RADVERKEHRSKONZEPT

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

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

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

FUßWEGENETZ

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

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



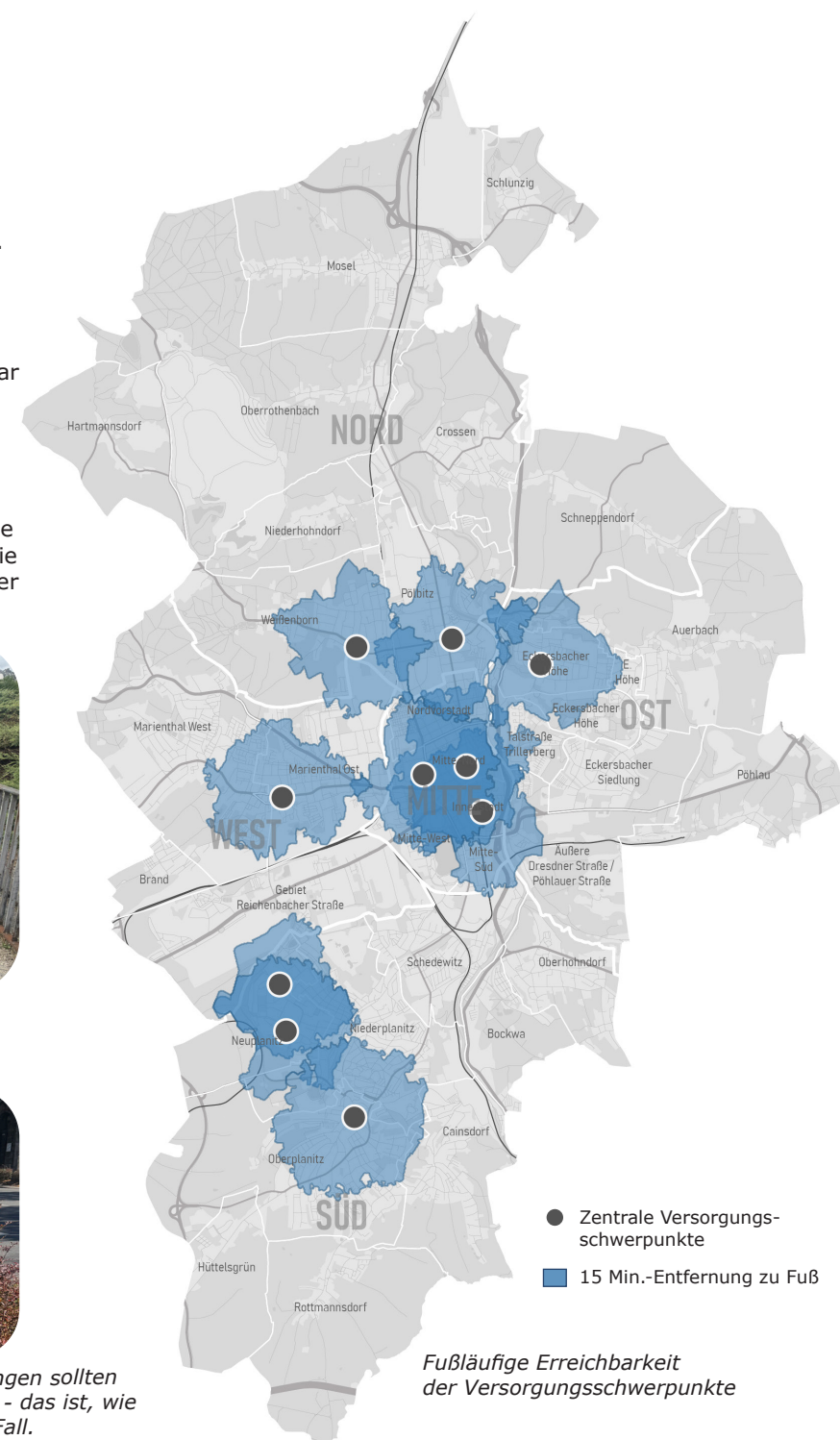
Wenig einladend und nicht barrierefrei -
Fußgängerunterführung am Knotenpunkt
Humboldtstr./Bahnhofstr. (Eigene Aufnahme)



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

STADT(-TEILE) DER KURZEN WEGE

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



Fußläufige Erreichbarkeit
der Versorgungsschwerpunkte

MOBILITÄTSANGEBOTE

CARSHARING

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



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

MIKROMOBILITÄT

Unter Mikromobilität werden verschiedene, meist kleinräumig genutzte Mobilitätsformen zusammengefasst, die insbesondere Chancen bieten, indem sie die „letzte Meile“ abdecken. Dazu gehören E-Scooter, aber auch Mofas, Lastenfahräder und Leihfahräder.

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

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



Verkehrsmittel der Mikromobilität und nachgewiesene Nutzungen anhand der Haushaltsbefragung 2025

E-MOBILITÄT

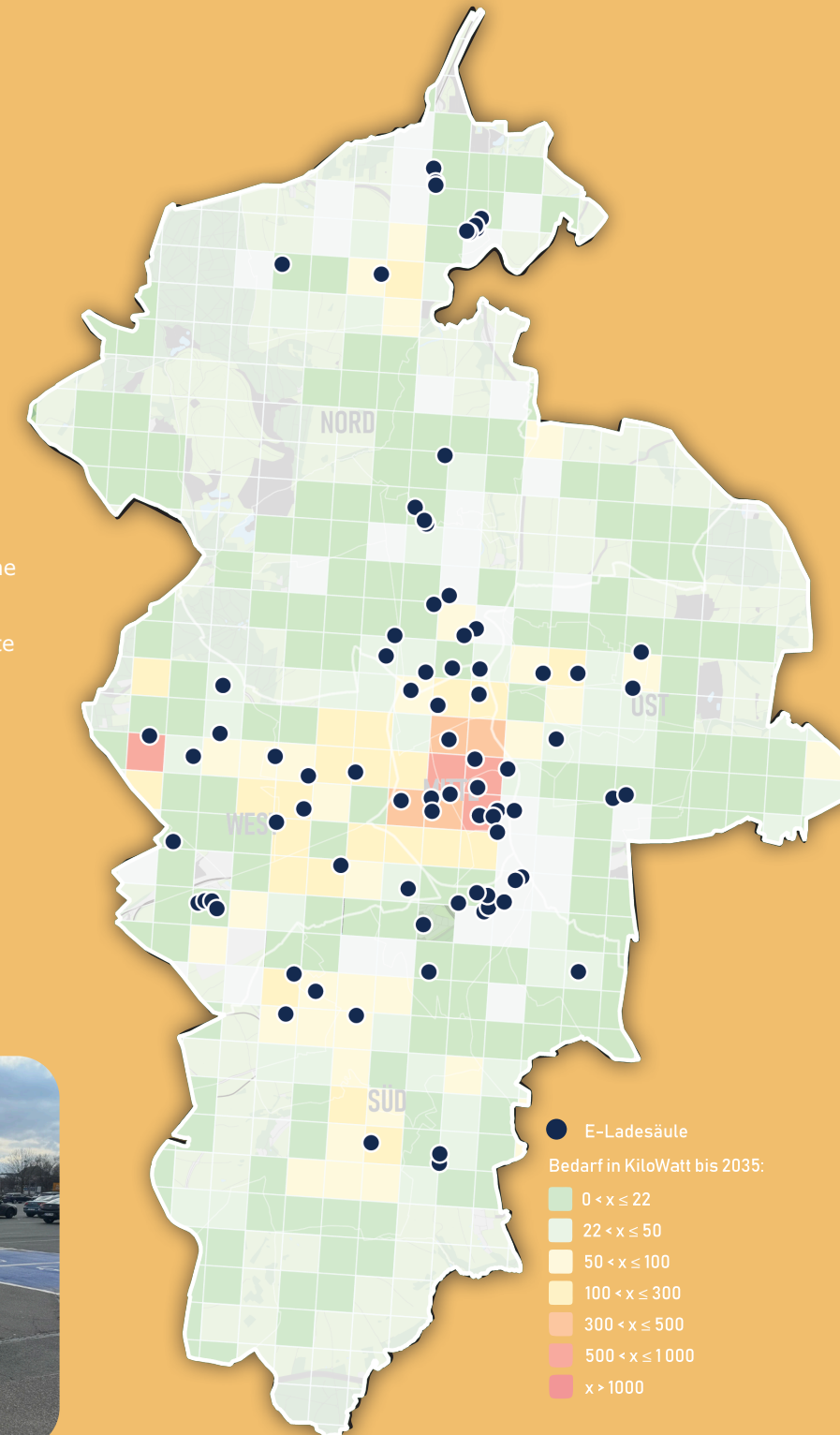
E-Mobilität spielt in Zwickau eine zentrale Rolle, da die Stadt durch ihre lange Automobiltradition und die Präsenz großer Hersteller eng mit der Zukunft innovativer Mobilität verbunden ist. Der Umstieg auf Elektromobilität ist nicht nur ein Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und Verringerung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

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

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



Schnellladestellplätze am Glück Auf Center (Eigene Aufnahme)



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

ERREICHBARKEIT

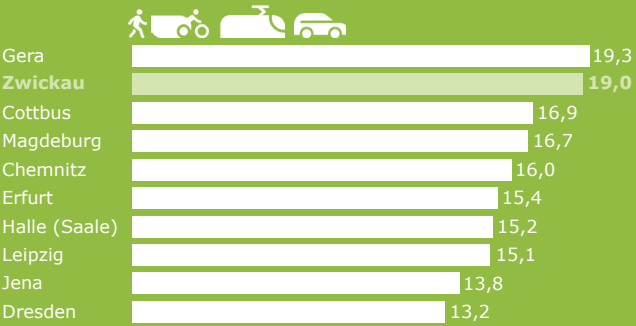
Die Erreichbarkeit verschiedener Orte und die damit verbundenen Reisezeiten sind zentrale Faktoren für die Lebensqualität einer Stadt und ihrer Umgebung. Sie bestimmen, wie schnell und bequem Menschen wichtige Ziele wie Arbeitsplätze, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen oder Freizeitangebote erreichen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

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

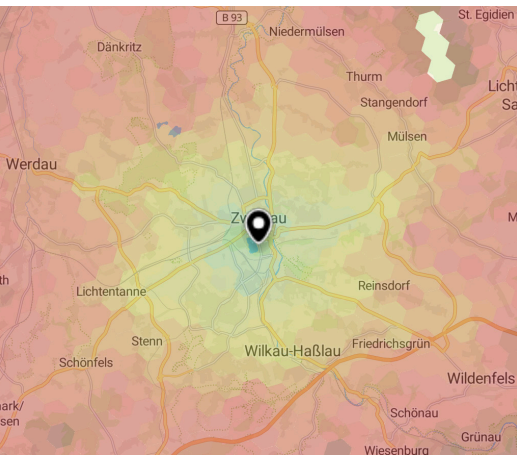
Beim Thema Erreichbarkeit zeigt sich, dass das Auto erwartungsgemäß die besten Werte erzielt und im Reisezeitvergleich nahezu konkurrenzlos ist. In der Theorie kann das Fahrrad ähnliche Potenziale aufweisen, wobei hierbei die tatsächliche Qualität und Dichte der Radwegeinfrastruktur unberücksichtigt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

GESCHWINDIGKEITEN PRO WEG

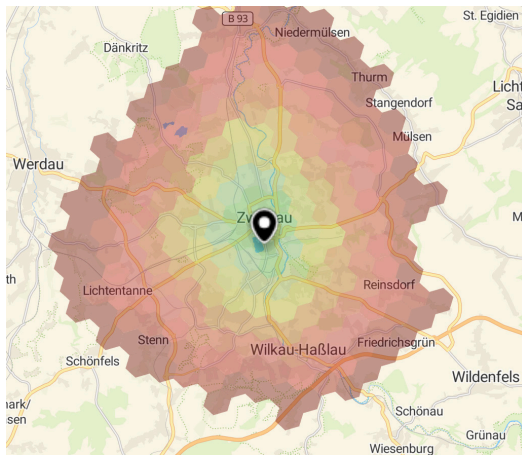
Zwickau weist eine im Städtevergleich relativ hohe durchschnittliche Weggeschwindigkeit auf, was auf geringe Stau- und Verzögerungszeiten und kurze Reisezeiten hindeutet. Gleichzeitig kann der Wert aber auch auf einen hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs hinweisen.



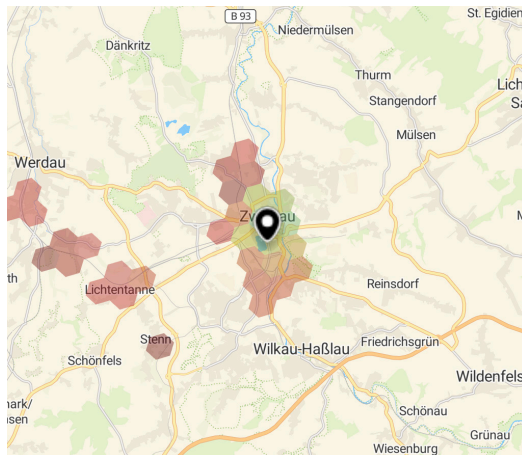
Durchschnittliche Weggeschwindigkeit in km/h
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023



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



Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (30 Min.)



Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (30 Min.)

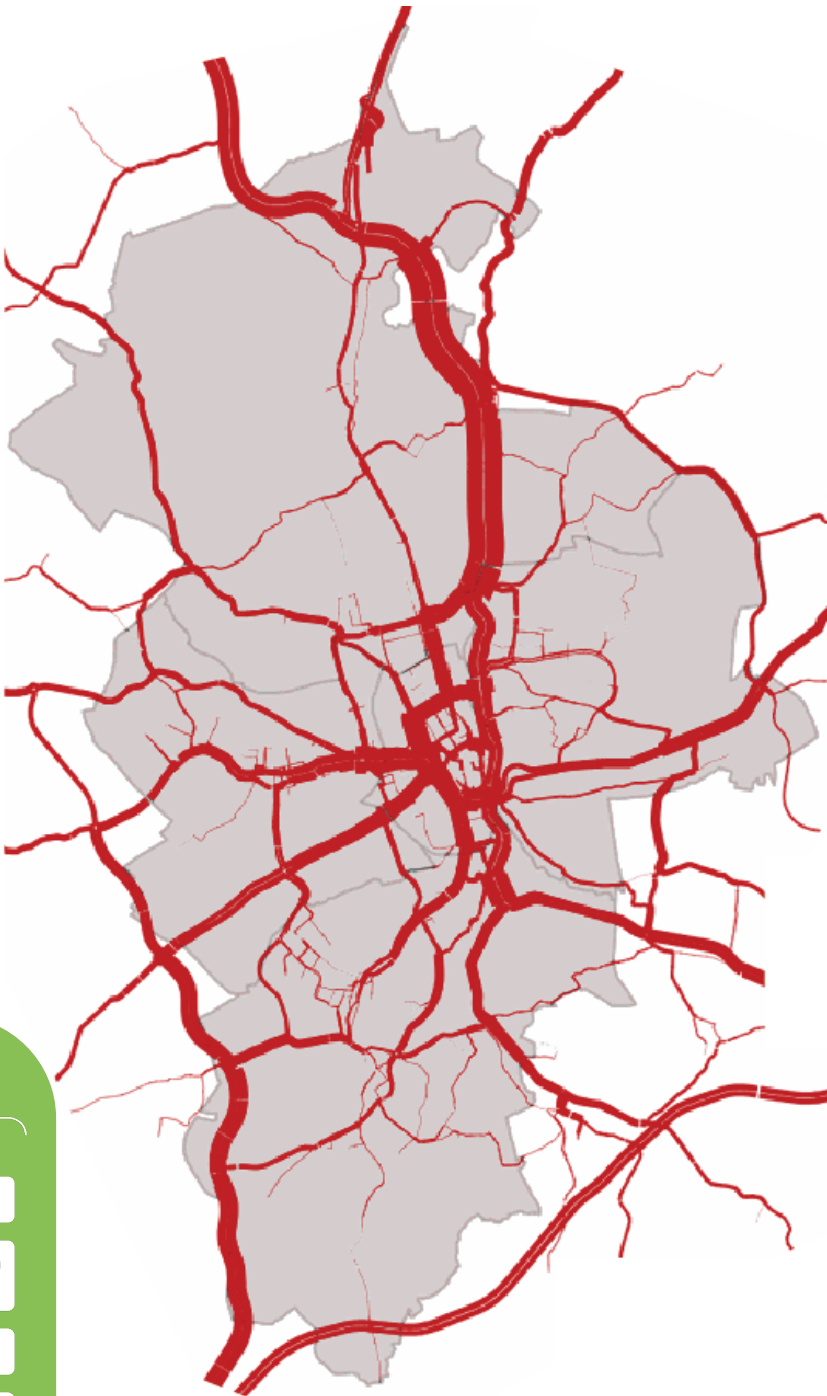
VERKEHRSMODELL

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

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

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

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



Darstellung der Verkehrsstärken des Straßennetzes im Verkehrsmodell

EINGANGSDATEN DES MODELLS

Verkehrsnetze (Straßennetz und ÖPNV-Liniennetz)

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

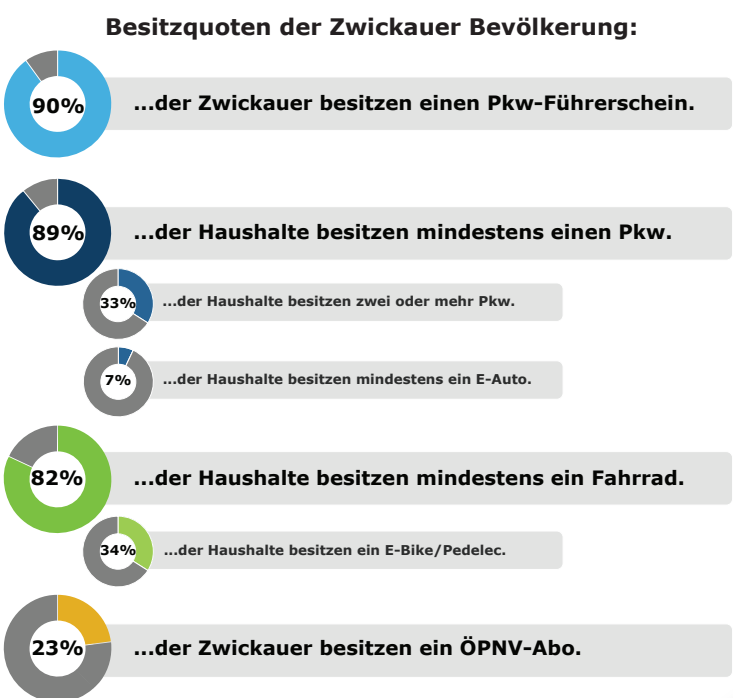
Güterverkehrsmatrix des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) Matrix aus Pendlerdaten

Umlegung aller Eingangsdaten und Berechnungen für Ist-Zustand und Prognose

MOBILITÄTSVERHALTEN

VERKEHRSMITTELWAHL

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



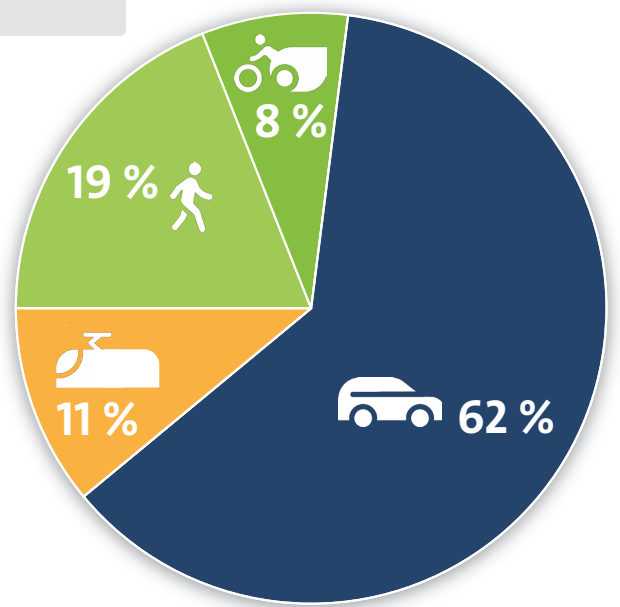
Viele Haushalte in Zwickau besitzen mindestens ein Auto, welches für die alltäglichen Wege auch allgemein das Hauptverkehrsmittel ist (62 % aller Wege).

Jedoch besitzen auch 82 % der Haushalte mindestens ein Fahrrad. Die durchschnittliche Besitzquote liegt höher als bei Pkw, da viele Haushalte über mehr als ein Fahrrad verfügen. Der vergleichsweise geringe Radverkehrsanteil von 8 % deutet darauf hin, dass qualitative und infrastrukturelle Hemmnisse die tägliche Fahrradnutzung bislang begrenzen. Die hohe Fahrrad- und E-Bike-Ausstattung der Haushalte bietet zugleich erhebliches Potenzial für eine stärkere Nutzung im Alltag.

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

HAUSHALTSBEFRAGUNG 2025

Im April 2025 wurde eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Rund 5.000 zufällig ausgewählte Haushalte wurden angeschrieben. Erfasst wurden unter anderem die genutzten Verkehrsmittel, Wegeziele, Entfernungen und Zeitaufwände. Erstmals liegen damit belastbare Mobilitätsdaten auch auf Ebene der Zwickauer Stadtbezirke vor.

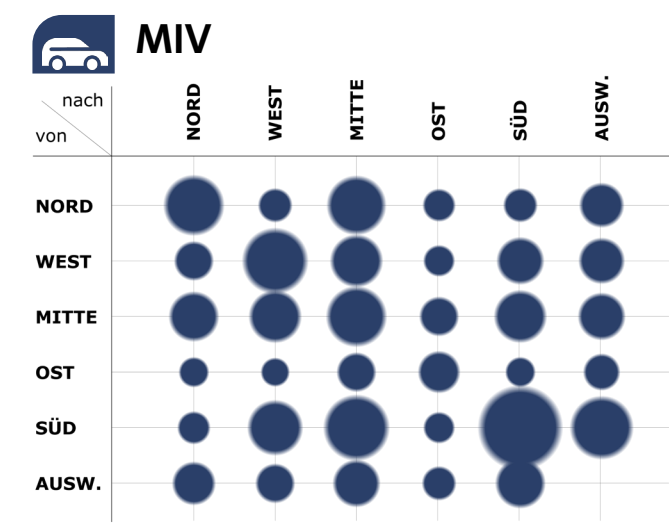
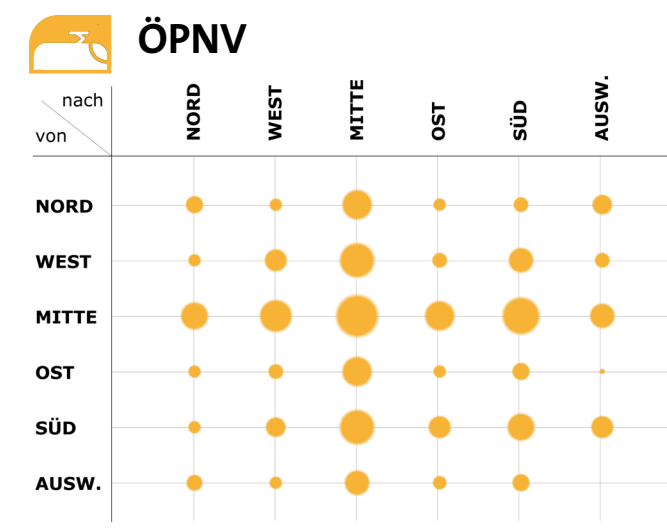
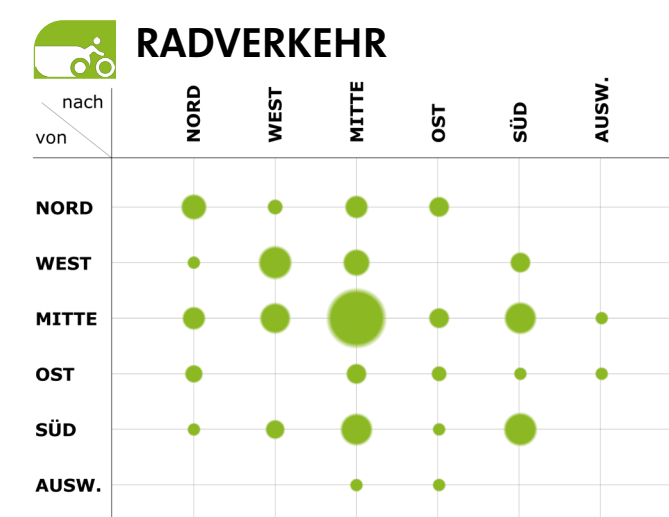
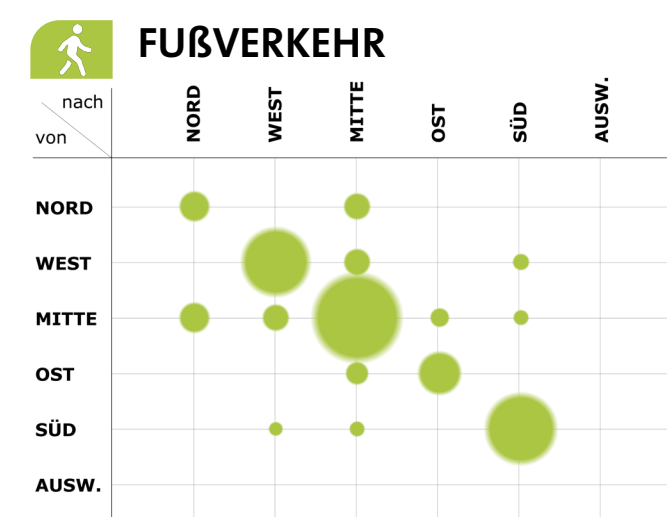


Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Zwickauer Bevölkerung 2025

WEGEHÄUFIGKEITEN ZWISCHEN DEN STADTBEZIRKEN

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

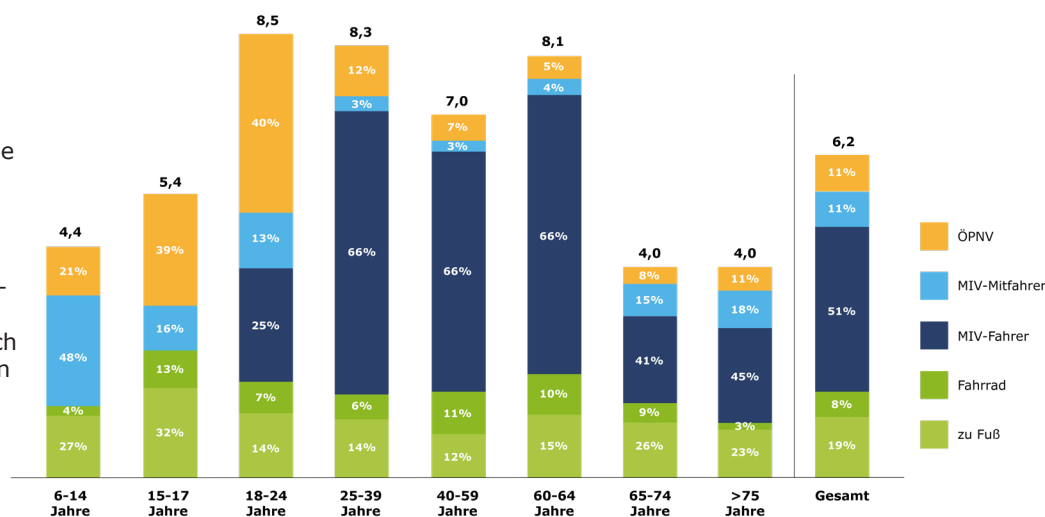
Im Fuß- und Radverkehr lässt sich erkennen, dass vor allem Binnenwege innerhalb von Stadtbezirken sowie zu den unmittelbaren Nachbarbezirken besonders stark ausgeprägt sind - sofern siedlungsstrukturelle Zusammenhänge bestehen.



MOBILITÄT IN ZAHLEN

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

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

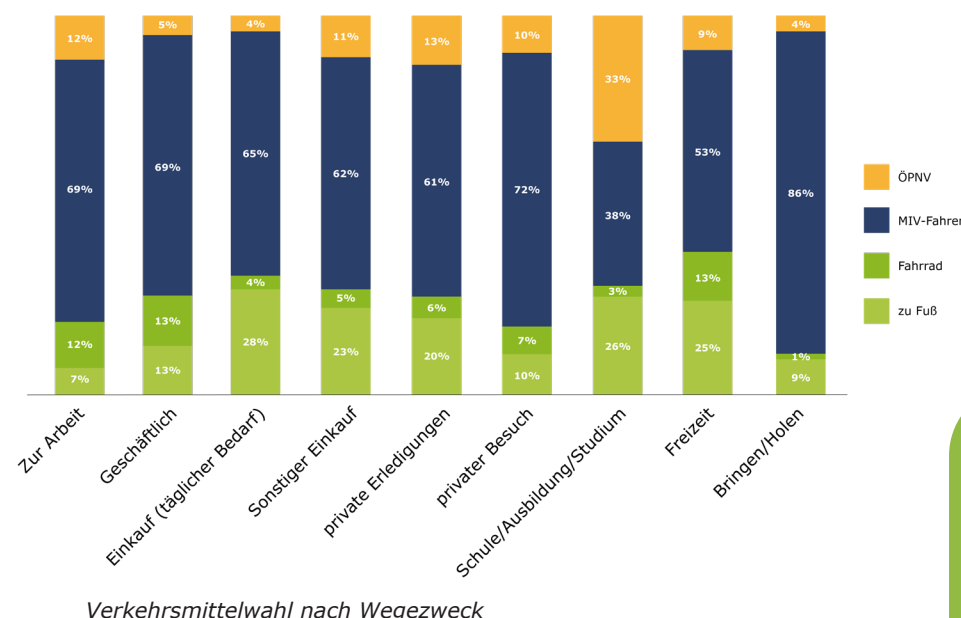


Durchschnittliche Weglänge und Verkehrsmittelwahl je Alterskohorte

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

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

Im Freizeitverkehr gewinnt das Fahrrad an Bedeutung und erreicht einen Anteil von rund 13 % an den Freizeitwegen.



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

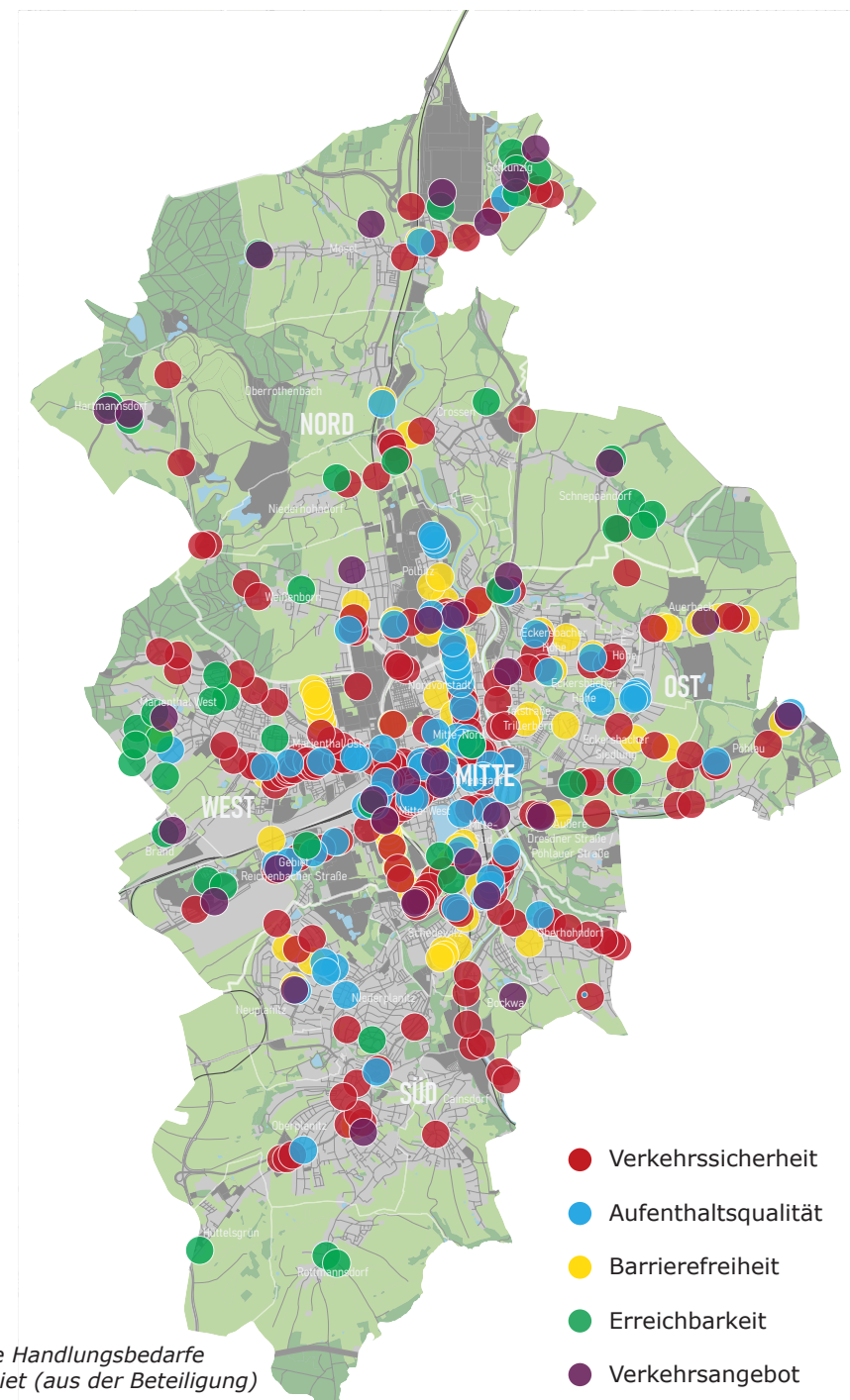
HAUPTVERKEHRSMITTEL

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

QUALITÄTSBEWERTUNG

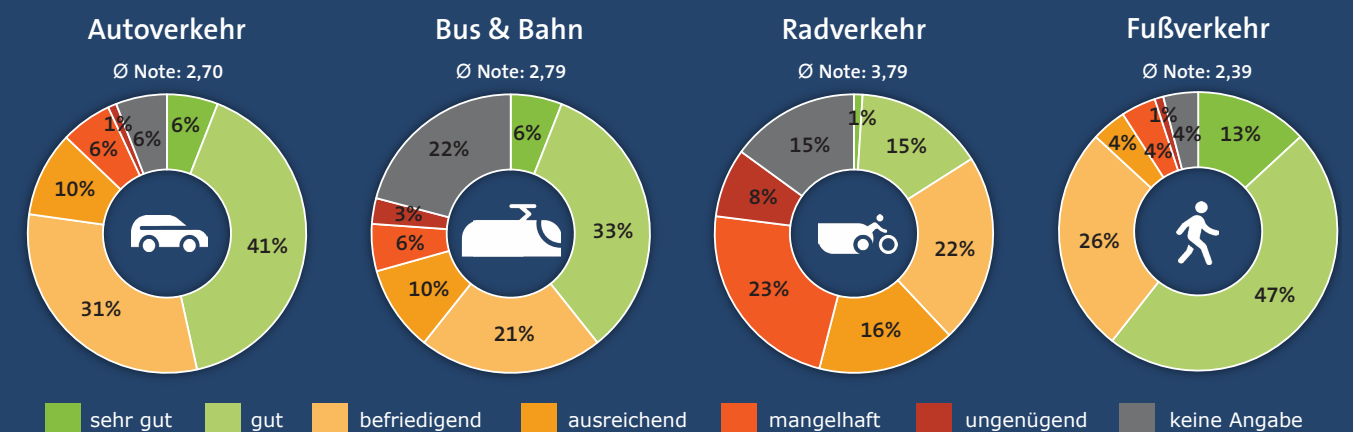
Neben messbaren, quantitativen Faktoren spielt vor allem das persönliche Empfinden eine entscheidende Rolle für das individuelle Mobilitätsverhalten. Um ein umfassendes Bild zu erhalten, wurden daher zahlreiche Einschätzungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung gesammelt. Die Auswertung zeigt: Es gab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

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



BEWERTUNG DER VERKEHRSANGEBOTE

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



ZUKUNFT DER MOBILITÄT

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

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

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

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

Zuverlässigkeit



Sicherheit



Erreichbarkeit



Aufenthaltsqualität



Barrierefreiheit



Bezahlbarkeit



ANALYSEFAZIT

Zwickau bleibt trotz rückläufiger Einwohnerzahlen das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Region und wird auch zukünftig eine wichtige Rolle für Arbeit, Versorgung und Freizeit übernehmen. Entsprechend bleiben die Verkehrsbeziehungen mit dem Umland von großer Bedeutung. Das Verkehrssystem funktioniert insgesamt, weist jedoch lokal hohe Belastungen und Engpässe auf. Gleichzeitig ist die vorhandene Infrastruktur umfangreich und verursacht einen hohen Aufwand für Erhalt und Sanierung. Eine zentrale Aufgabe besteht daher darin, die vorhandenen Straßen und Verkehrsangebote effizienter zu nutzen und an die zukünftigen Anforderungen anzupassen.

Zwischen den einzelnen Verkehrsarten bestehen unterschiedliche Herausforderungen. Das Auto besitzt weiterhin deutliche Reisezeitvorteile, während beim ÖPNV insbesondere die regionalen Verbindungen, die Abstimmung der Angebote und teilweise die Bedienung am Abend und am Wochenende verbessert werden können. Der Radverkehr spielt im Alltag bisher eine vergleichsweise geringe Rolle, unter anderem aufgrund von Netzlücken und teilweise unsicheren Verbindungen. Der Fußverkehr profitiert dagegen von vielen kurzen Wegen, weist aber insbesondere bei Barrierefreiheit, Komfort und Aufenthaltsqualität Verbesserungsbedarf auf.

Daraus ergibt sich die Aufgabe, das Verkehrssystem schrittweise sicherer, zuverlässiger und stadtvträglicher weiterzuentwickeln. Im Mittelpunkt stehen der Erhalt der bestehenden Infrastruktur, eine bessere regionale Erreichbarkeit, die Stärkung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie eine effiziente Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs. Gleichzeitig sollen Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und wirtschaftliche Entwicklung stärker miteinander verbunden und die besonderen Anforderungen einer älter werdenden und schrumpfenden Bevölkerung berücksichtigt werden.

BLICK IN DIE ZUKUNFT

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

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

SCHLAGZEILEN AUS DER ZUKUNFT

30. Juni 2040

NACHRICHTEN AUS ZWICKAU

Von der Autostadt zur Mobilitätsstadt
Zwickau setzt neue Maßstäbe

Grüne Welle für alle!

Digitalisierung des Verkehrsnetzes erfolgreich umgesetzt

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

Zwickauer Innenstadt erfolgreich wiederbelebt!

Zwickau gewinnt Mobilitätspreis 2040!

Schnell, sicher, und entspannt ans Ziel:

Wie Zwickau ihren Bürgern ein Stück Lebensqualität zurück gibt.

Klug gedacht – gut gemacht
In Zwickau rollt es rund!

In Rekordzeit: Gleichberechtigung im Verkehr in 10 Jahren umgesetzt.

Smart, Grün, Vernetzt

Zwickau ist Vorzeigestadt für nachhaltige Mobilität

Zwickau in Bewegung

Autostadt als Vorreiter der Mobilitätswende.

LEITBILD FÜR DEN VEP

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

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

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

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



Arbeitsphase im Mobilitätsforum zur Leitbildentwicklung

Sammeln von Hinweisen in der ersten Bürgerwerkstatt



VON ERSTEN GEDANKEN ZUM ABGESTIMMTEN LEITBILD

In einem mehrstufigen Prozess mit zahlreichen Arbeits- und Beteiligungsschritten entstand über einen Zeitraum von rund 8 Monaten das Leitbild für den VEP 2040. Im Rahmen des Mobilitätsdialogs wurden vier Mobilitätswerkstätten und zwei Mobilitätsforen zu diesem Zweck durchgeführt. Ergänzend fanden eine Online-Beteiligung, eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten sowie Arbeitskreise in Verwaltung und Politik statt, um weitere Perspektiven einzubeziehen und eine breite Grundlage für die Leitbildentwicklung zu schaffen.

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

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



Der Aufstellungsprozess zum Leitbild

ZWICKAU BEWEGT.

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.

WAS DIE MENSCHEN IN ZWICKAU BEWEGT

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

Der Zustand der Straßen ist verbesserungswürdig!

Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist es für Radfahrer unsicher

Fußwege werden durch andere Verkehrsteilnehmer unsicher mitgenutzt

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

Radwege sind nicht durchgängig und hören einfach auf.

An Straßen und Plätzen fühlt man sich unsicher

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

Rücksichtslosigkeit der Verkehrsteilnehmer ist problematisch

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

Familien mit komplexen Wegeketten brauchen ihr Auto

UNSER LEITBILD





ZWICKAU BEWEGT. MOBILITÄT FÜR EINE STARKE STADT

ATTRAKTIVE UND LEBENSWERTE STADT

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

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 Geh- und Radwege stärken die Nahmobilität in den Stadtteilen und der Innenstadt.

Reduzierung von Verkehrsbelastungen

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

MOBILITÄT FÜR ALLE

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

Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe

Alle Menschen sollen sich in Zwickau gut und sicher fortbewegen können - unabhängig von Alter, Einkommen, Wohnort oder 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.

STÄRKUNG EINER EFFIZIENTEN MOBILITÄT

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

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.

INNOVATIVE MOBILITÄT FÜR MENSCH UND WIRTSCHAFT

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

Unterstützung von Innovationen

Stadt, Wirtschaft und Forschung entwickeln gemeinsam innovative Lösungen für eine Mobilität, die Menschen u. 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 u. Logistik

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

PRÄMISSEN FÜR DEN UMSETZUNGSPROZESS

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

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

- 1

Klare Vorrangnetze für alle Verkehrsträger

Für alle Verkehrsarten werden strategisch bedeutsame Vorrang- und Hauptnetze definiert. Sie zeigen, welche Verbindungen künftig besonders wichtig sind und welche Qualitätsanforderungen dort gelten. Wo sich Anforderungen verschiedener Zielnetze überlagern, schafft eine einheitliche Konfliktlogik die Grundlage für nachvollziehbare planerische Abwägungen.
- 2

Trennung der Verkehrsträger, wo möglich

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

Flexible Nutzung des öffentlichen Raums

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

Nutzung von Opportunitäten

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

ERFOLGSINDIKATOREN

Damit die im 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. 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 geeignete Indikatoren zugeordnet. Anhand quantitativer Daten, etwa Verkehrszählungen, sowie qualitativer Erhebungen soll die Zielerreichung regelmäßig bewertet werden. Im Zuge des weiteren Monitorings der nächsten Jahre, werden die Indikatoren konkretisiert und – soweit fachlich sinnvoll und auf Grundlage einer belastbaren Datenbasis möglich – durch geeignete Zielwerte ergänzt.

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
	Anzahl Stadtmöbel	Kataster Stadtmöbiliar	Jährlich
	Befragung zu Sauberkeit und Sicherheit	(Online-)Befragung	Jährlich
Stärkung der Nahmobilität	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 (kamerateilgestützte Erfassung mittels Straßenbahn)
	Tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) (Kfz/SV)	Dauerzählstelle	Jährlich/alle 5 Jahre
	Lärm- und Schadstoffemissionen	Dauermessstelle	Jährlich/alle 5 Jahre
	Auslastung öffentlicher Stellplätze	Parkraumerhebung/ kamerateilgestützte Erfassung	Alle 5 Jahre

Mobilität für Alle

Teilziel	Mess-Indikator	Messinstrument/ Datengrundlage	Erhebungsintervall
Stärkung der gesellschaftlichen Teilhabe	Erschließungsqualität Haltestellen	Einzugsradius	Alle 5/10 Jahre im Rahmen der Neuaufstellung des NVP
	Schüler-/Senioren-/Sozialticket	Ticketerlöse	Jährlich
	Befragung zur Zufriedenheit	(Online-)Befragung	Jährlich
Ausbau der Barrierefreiheit	Anzahl barrierefreie Haltestellen	Haltestellenkataster	Jährlich
	Anteil taktiller Leitsysteme und barrierefreier Elemente (abgesenkte Bordsteine)	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Anteil barrierefreier Gehwege	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Qualitätsprüfung Gehwege	Ortsbegehung/Wegecheck	Alle 2 Jahre
Erhöhung der Verkehrssicherheit	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

Teilziel	Mess-Indikator	Messinstrument/ Datengrundlage	Erhebungsintervall
Verbesserung der Erreichbarkeit	Erschließungsqualität Haltestellen	Einzugsradius	Alle 5/10 Jahre im Rahmen der Neuaufstellung 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 (kamerateilgestützte Erfassung mittels Straßenbahn)
	Anzahl an LSA mit ÖPNV-Bevorzugung	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Befragung zur Zuverlässigkeit	(Online-)Befragung	Jährlich
Förderung der Umweltverträglichkeit	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

Teilziel	Mess-Indikator	Messinstrument/ Datengrundlage	Erhebungsintervall
Unterstützung von Innovationen	Anzahl an Pilotprojekten	Sachstandsbericht/ Fördermittel	Jährlich
	Anzahl Start-Ups mit Mobilitätsbezug	Unternehmensregister	Jährlich
Vernetzung von Mobilitätsangeboten	Anzahl multi-/intermodaler Wege	Haushaltsbefragung/ Mobilfunkdaten	Alle 5 Jahre/ jährlich
	Anzahl Sharingfahrzeuge	Anfrage Car- & Bikesharingbetreiber/ Ausleihzahlen	Jährlich
	Anzahl Mobilitätsdrehscheiben	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Auslastung P+R/ B+R	Parkraumerhebung/ kamerateilgestützte Erfassung	Jährlich
	Erreichbarkeit eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels in 5-Gehminuten vom Wohnort/Quartier	Einzugsradius, GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Befragung zur Bekanntheit/ Nutzung	(Online-)Befragung	Jährlich
Smarte Steuerung von Verkehr und Logistik	Anzahl digitaler Verkehrssysteme	GIS-basierte Datenanalyse	Jährlich
	Tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) (Kfz/SV)	Dauerzählstelle	Jährlich/alle 5 Jahre
	Verkehrsbelastungen/ Stauhäufigkeit	Verkehrserhebung	Jährlich (kamerateilgestützte 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

ZIELNETZE

Die Zielnetze sind der erste Schritt, um die Handlungsprämissen aus dem Leitbild in konkrete und umsetzbare Ansätze zu überführen. Sie sind damit ein zentraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans 2040 und zeigen, wie sich das Zwickauer Verkehrssystem langfristig entwickeln soll. Sie geben vor, welche Verbindungen für die einzelnen Verkehrsarten besonders wichtig sind und wie diese zu einem gemeinsamen Verkehrsnetz zusammengeführt werden. Die Zielnetze dienen dabei als Orientierung für zukünftige Maßnahmen, Investitionen und weitere Planungen. Sie sind jedoch noch keine konkrete Ausbauplanung.

Grundlage der Zielnetze sind das bestehende Verkehrsnetz, die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Beteiligung sowie die Ziele des VEP. Alle Verkehrsträger werden dabei nach einer einheitlichen Systematik betrachtet und aufeinander abgestimmt. Unterschieden wird grundsätzlich zwischen einem Vorrangnetz und einem Hauptnetz. Das Vorrangnetz umfasst die besonders wichtigen Verbindungen mit stadtweiter und regionaler Bedeutung. Das Hauptnetz ergänzt diese Verbindungen und bindet die Stadtteile und wichtige Ziele an das Vorrangnetz an. Beim Fußverkehr entsprechen dem die Vorrangbereiche und Hauptfußwegeachsen.

Die Zielnetze stellen keinen festen Endzustand dar. Sie können im Rahmen zukünftiger Planungen weiterentwickelt und an neue Rahmenbedingungen angepasst werden. Im VEP wurden deshalb auch verschiedene Planfälle sowie mögliche Netzergänzungen und Netzveränderungen untersucht, die noch nicht vollständig in die Zielnetze aufgenommen wurden. Diese müssen zunächst weiter geprüft werden. Wenn sich dabei ein klarer Nutzen zeigt, können sie später in die Zielnetze aufgenommen werden.

NETZHIERARCHIEN & GRUNDSÄTZE

	KFZ-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr
Vorrangnetz	Bedeutsame Schnellverbindungen im Stadtgebiet und in die Region	Bedeutsame Schnellverbindungen von zentralen Einrichtungen	Bedeutsame Schnellverbindungen von zentralen Einrichtungen	Fußwegenetz in zentralen Bereichen
Hauptnetz	Städtische Hauptverkehrsstraßen	Stadtbedeutsame Verbindungen (z.B. zwischen Stadtteilen)	Stadtbedeutsame Verbindungen (z.B. zwischen Stadtteilen)	Verbindungsachsen (Hauptfußwegeachsen)
Ergänzungsnetz	Lokale Verbindungen	Stadtteilverbindungen	Stadtteilverbindungen	nachfragestarke Fußwege (z.B. Schulwege)
Grundsätze	Die generelle Leistungsfähigkeit des städtischen Straßennetzes muss gegeben sein.	Der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilität, da er barrierefrei, wetterunabhängig und geringtopographiesensitiv ist.	Im Radwegenetz gibt es keine Netzlücken, um eine durchgehende Befahrbarkeit und hohe Verkehrssicherheit sicherzustellen	Der Fußverkehr ist der flexibelste Verkehrsträger, die möglichen Entfernungen sind aber eingeschränkt.

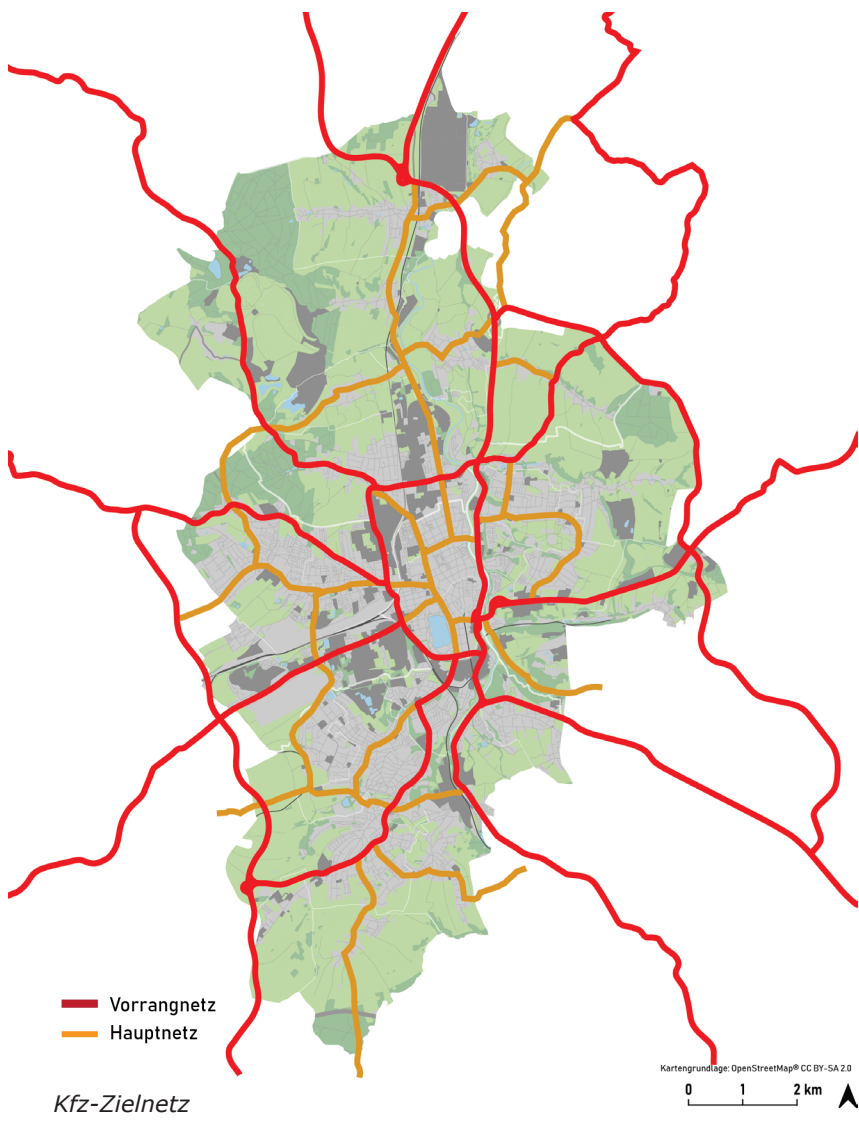
ZIELNETZ

KFZ-VERKEHR

Das Zielnetz für den Kfz-Verkehr zeigt, welche Straßen auch zukünftig eine wichtige Rolle für den Autoverkehr spielen sollen. Ziel ist es, den Verkehr sicher, leistungsfähig und möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Das Zielnetz besteht aus einem Kfz-Vorrangnetz und einem Kfz-Hauptnetz. Das Vorrangnetz umfasst die wichtigsten Straßen mit stadtweiter und regionaler Bedeutung. Hier soll der Verkehr möglichst gebündelt werden, um andere, sensiblere Straßen und Stadtbereiche vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

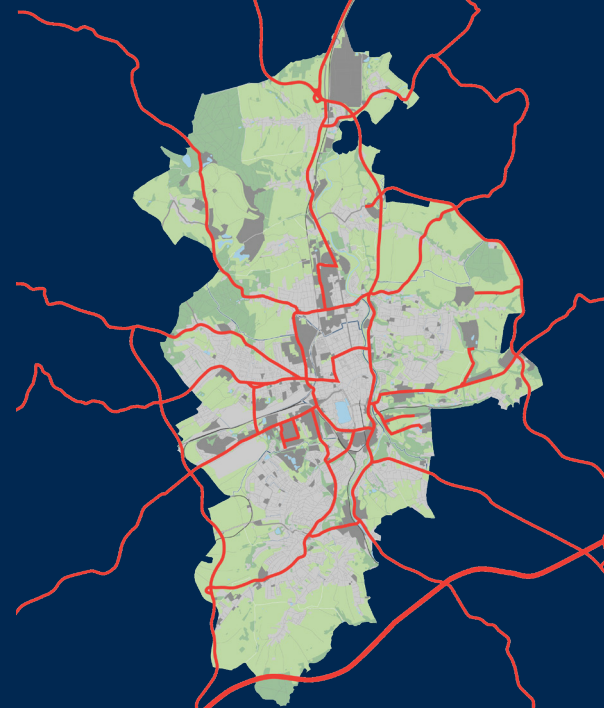
Eine besondere Rolle spielt die Innenstadtangente. Diese Verbindung gibt es heute noch nicht, sie wurde aber in das Zielnetz aufgenommen, da sie neue Möglichkeiten für die Verkehrsführung schaffen kann. Durch eine Bündelung des Verkehrs könnten bestehende Straßen entlastet und dort neue Möglichkeiten für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und die Gestaltung des Straßenraums geschaffen werden. Die Aufnahme in das Zielnetz ist jedoch keine Entscheidung für den Bau. Ob und in welcher Form die Tangente umgesetzt werden kann, muss weiter geprüft werden.

Das Kfz-Hauptnetz ergänzt das Vorrangnetz. Es verbindet die Stadtteile miteinander und bindet Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsbereiche an. Hier werden die Anforderungen anderer Verkehrsarten und der angrenzenden Nutzungen stärker berücksichtigt. Neben einem funktionierenden Verkehrsablauf sind deshalb auch Verkehrssicherheit, Stadtverträglichkeit und Aufenthaltsqualität wichtig.



SCHWERVERKEHRSNETZ

Das Schwerverkehrsnetz ist Teil des Kfz-Netzes und berücksichtigt besonders die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs. Es verbindet wichtige Gewerbe-, Industrie-, Logistik- und Versorgungsstandorte mit dem übergeordneten Straßennetz und stellt deren gute Erreichbarkeit sicher. Der Schwerverkehr soll dabei möglichst auf geeigneten und leistungsfähigen Straßen gebündelt werden. Dadurch können Liefer- und Güterverkehre direkt geführt und gleichzeitig sensible Bereiche, insbesondere Wohngebiete, von unnötigem Schwerverkehr entlastet werden.

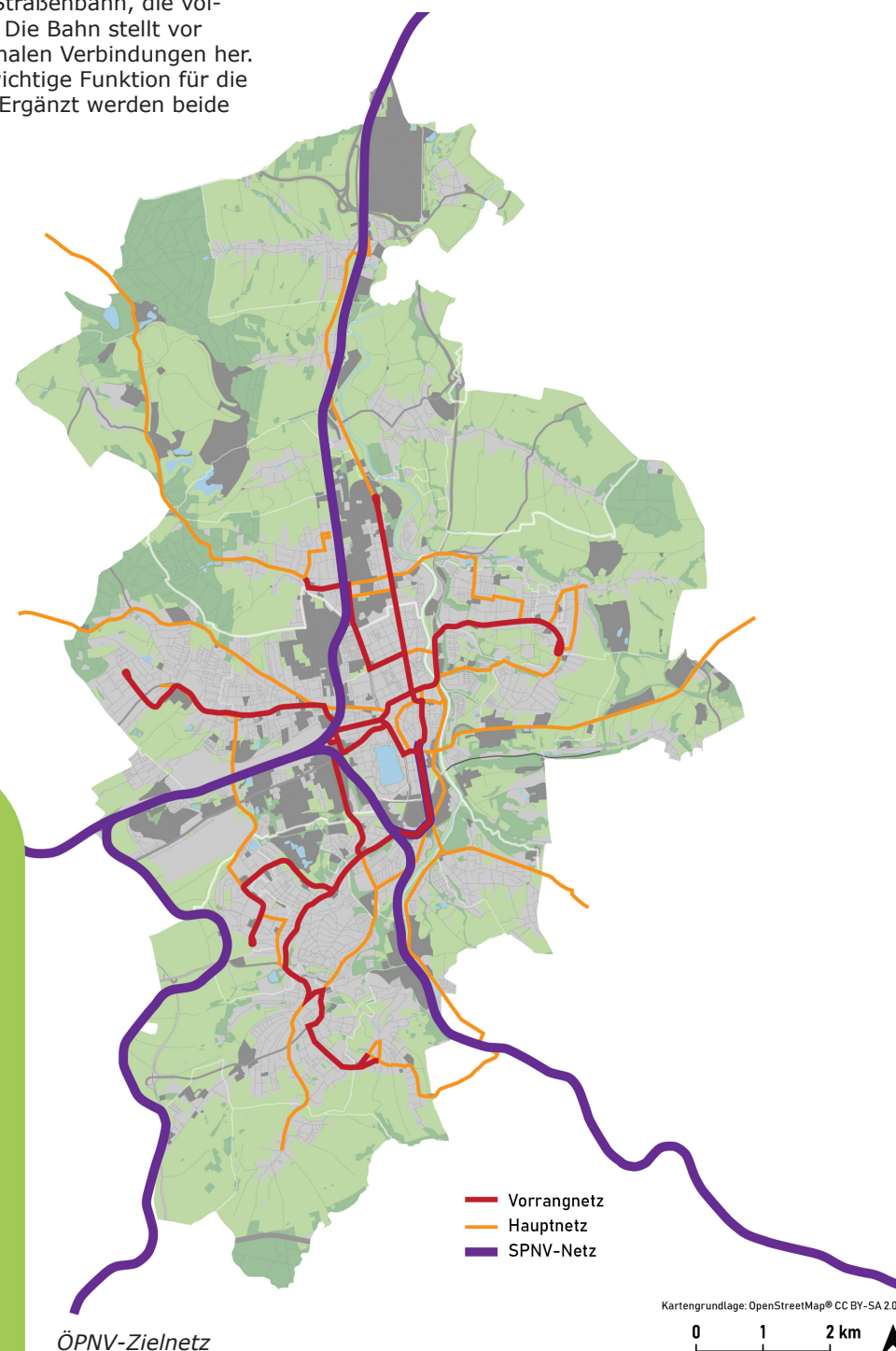


ZIELNETZ ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilität in Zwickau. Das Zielnetz soll wichtige Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Versorgungsstandorte gut miteinander verbinden und gleichzeitig die Verbindungen in die Region sicherstellen. Ein attraktives und zuverlässiges Angebot soll dazu beitragen, dass mehr Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt werden.

Das Grundgerüst bilden Bahn und Straßenbahn, die vollständig zum Vorrangnetz gehören. Die Bahn stellt vor allem die regionalen und überregionalen Verbindungen her. Die Straßenbahn übernimmt eine wichtige Funktion für die Verbindungen innerhalb der Stadt. Ergänzt werden beide durch das Busvorrangnetz. Dazu gehören besonders wichtige und stark genutzte Busverbindungen. Auf diesen Verbindungen werden langfristig hohe Standards bei Reisezeit, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Qualität angestrebt.

Das Bushauptnetz ergänzt das Vorrangnetz und erschließt weitere Bereiche der Stadt und des Umlandes. Es verbindet Wohngebiete und Stadtteilzentren mit wichtigen Zielen und Umsteigepunkten. Wichtig sind dabei zuverlässige Verbindungen, gute Umsteigemöglichkeiten und eine gute Abstimmung mit Bahn und Straßenbahn. Das Netz soll außerdem regelmäßig an neue Stadtentwicklungen, veränderte Mobilitätsbedürfnisse und die Anforderungen des Nahverkehrsplans angepasst werden.



MOBILITÄTS- DREHSCHEIBEN

Mobilitätsdrehscheiben verknüpfen verschiedene Verkehrsmittel und ermöglichen einen einfachen Wechsel zwischen Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, Sharing-Angeboten und Fußverkehr. Wichtige Standorte in Zwickau sind:

- der Hauptbahnhof,
- die Bahnhaltepunkte Mosel, Oberrothenbach, Pölbitz, Cainsdorf und Schedewitz,
- die Straßenbahn-Endhaltestellen Marienthal (Klinikum), Pölbitz, Eckersbach und Neuplanitz,
- die zentralen Verknüpfungspunkte Georgenplatz, Stadthalle, Neumarkt und Zentrum.

Je nach Bedeutung des Standortes sollen diese bedarfsgerecht ausgestattet werden.

ZIELNETZ RADVERKEHR

Der Radverkehr ist ein wichtiger Teil der Mobilität in Zwickau und bietet vor allem im Alltag noch viel Potenzial. Das Zielnetz soll wichtige Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Versorgungs- und Freizeitziele direkt, sicher und komfortabel miteinander verbinden. Gleichzeitig soll Zwickau gut an das regionale Radwegenetz angebunden werden. Das Radverkehrsnetz besteht dafür aus einem Vorrangnetz und einem Hauptnetz.

Das Radverkehrsvorrangnetz bildet das Grundgerüst. Es verbindet die wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt und stellt die Verbindung zum regionalen Radwegenetz her. Auf diesen Strecken werden besonders hohe Anforderungen an Sicherheit, Komfort und eine möglichst direkte und durchgängige Führung gestellt. Dadurch soll das Fahrrad vor allem auf mittleren Strecken eine attraktive Alternative zum Auto sein. Das Radverkehrshauptnetz ergänzt diese Verbindungen und erschließt die einzelnen Stadtteile. Es verbindet Wohngebiete und wichtige Alltagsziele mit dem Vorrangnetz. Im Mittelpunkt stehen dabei sichere, komfortable und durchgängige Verbindungen.

Das Zielnetz ist gleichzeitig die Grundlage für den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes. Bestehende Lücken sollen nach und nach geschlossen und neue Wohn- und Gewerbegebiete frühzeitig angebunden werden. Neben Verbesserungen an bestehenden Straßen sollen auch neue, eigenständige Radwege geprüft werden. Dafür können zum Beispiel ehemalige Bahntrassen, Wege entlang von Gewässern oder Wirtschaftswege genutzt werden. Langfristiges Ziel ist ein möglichst lückenloses, sicheres und gut nutzbares Radverkehrsnetz für Zwickau.

LÜCKENLOSE ERREICHBARKEIT

Als Orientierungswert nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), dem technischen Regelwerk für die Planung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen, sollen langfristig mindestens 90 % der Bevölkerung eine Hauptroute des Radverkehrs in höchstens 200 m Entfernung erreichen können. Mit dem Zielnetz für Zwickau wird dieser Wert noch nicht vollständig erreicht; angesichts der heutigen Ausgangslage bildet es jedoch eine gute Grundlage für die weitere Netzentwicklung. Insbesondere direkte, komfortable, sichere und ganzjährig nutzbare Verbindungen sind dafür anzustreben.





Zu Fuß beginnt und endet
fast jede Wegekette.

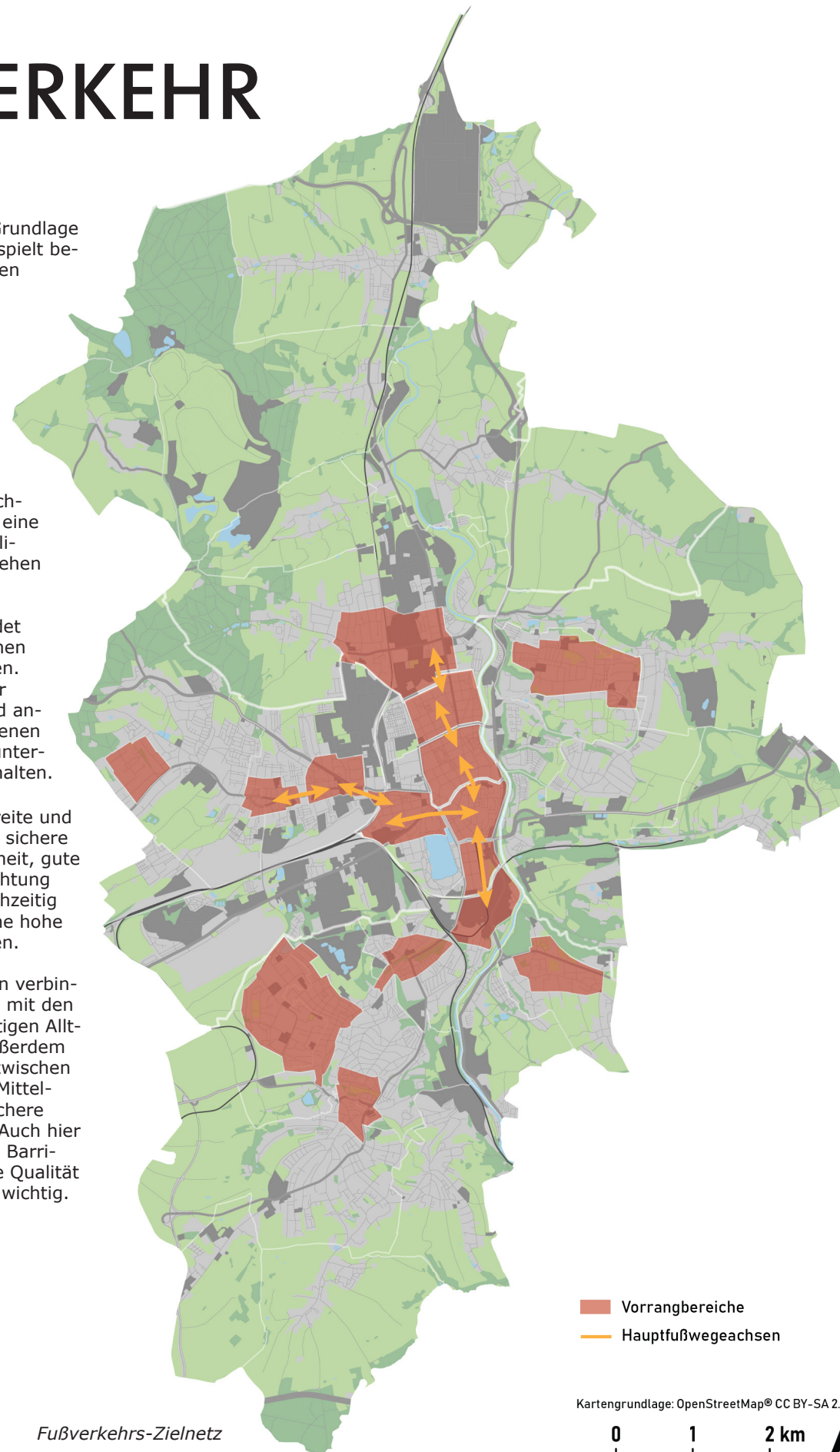
ZIELNETZ FUßVERKEHR

Der Fußverkehr ist die Grundlage fast jeder Mobilität und spielt besonders auf kurzen Wegen eine wichtige Rolle. Das Zielnetz soll deshalb wichtige Alltagsziele sicher, direkt und möglichst barrierefrei miteinander verbinden. Dazu gehören Wohngebiete, Stadtteilzentren, Haltestellen sowie Bildungs-, Einkaufs-, Freizeit- und Kultureinrichtungen. Gleichzeitig soll eine hohe Qualität des öffentlichen Raums das Zufußgehen attraktiver machen.

Das Zielnetz unterscheidet zwischen Vorrangbereichen und Hauptfußwegeachsen. Vorrangbereiche sind vor allem die Innenstadt und andere zentrale Orte, an denen viele Menschen zu Fuß unterwegs sind oder sich aufhalten.

Hier sind ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege, sichere Querungen, Barrierefreiheit, gute Orientierung und Beleuchtung besonders wichtig. Gleichzeitig sollen diese Bereiche eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.

Die Hauptfußwegeachsen verbinden die Vorrangbereiche mit den Wohngebieten und wichtigen Alltagszielen. Sie stellen außerdem wichtige Verbindungen zwischen den Stadtteilen her. Im Mittelpunkt stehen direkte, sichere und komfortable Wege. Auch hier sind sichere Querungen, Barrierefreiheit und eine gute Qualität der Fußwege besonders wichtig.



Kartengrundlage: OpenStreetMap® CC BY-SA 2.0

NETZKONFLIKTE

Die Zielnetze des VEP 2040 wurden verkehrsträgerübergreifend aufeinander abgestimmt. Dennoch lassen sich Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten nicht vollständig vermeiden. Sie entstehen vor allem dort, wo sich Zielnetze an Knotenpunkten kreuzen oder mehrere Verkehrsträger auf demselben Straßenabschnitt eine wichtige Netzfunktion erfüllen sollen.

Für den Umgang mit diesen Konflikten wurde eine einheitliche Konfliktlogik entwickelt. Ziel ist es, die Funktion der jeweiligen Netze möglichst durchgängig sicherzustellen und wechselnde Prioritäten entlang einer Strecke zu vermeiden. Die Konfliktlogik wurde im Beteiligungsprozess gemeinsam mit den Menschen in Zwickau entwickelt.

Treffen unterschiedliche Netzebenen aufeinander, erhält grundsätzlich die höhere Netzebene Vorrang. So ist beispielsweise ein Kfz-Vorrangnetz gegenüber einem Rad-Hauptnetz vorrangig zu berücksichtigen. Umgekehrt erhält ein ÖPNV-Vorrangnetz Vorrang gegenüber einem Kfz-Hauptnetz.

Bei gleichen Netzebenen erfolgt die Abwägung nach der verkehrlichen Bedeutung und der funktionalen Leistungsfähigkeit. Dabei gilt folgende Reihenfolge: ÖPNV – Kfz-Verkehr – Fußverkehr – Radverkehr. Der ÖPNV erhält aufgrund seiner Bedeutung für eine zuverlässige, leistungsfähige und für breite Bevölkerungsgruppen nutzbare Mobilität die höchste Priorität. Der Kfz-Verkehr folgt aufgrund seiner weiterhin hohen Verkehrsleistung und seiner Bedeutung für die Erreichbarkeit der Stadt und der Region. Der Fußverkehr wird insbesondere wegen seiner Umwegesensitivität und seiner Bedeutung als Teil nahezu jeder Mobilitätskette berücksichtigt. Beim Radverkehr bestehen dagegen häufig größere Möglichkeiten, Konflikte durch alternative Routen oder geeignete Querungslösungen zu vermeiden.

Die Priorisierung bedeutet dabei nicht, dass ein Verkehrsträger grundsätzlich wichtiger oder unwichtiger ist. Sie dient vielmehr als einheitliche planerische Grundlage, um bei unvermeidbaren Konflikten nachvollziehbare Entscheidungen treffen und die Funktion der Zielnetze im Gesamtnetz sicherstellen zu können.

KONFLIKTLÖSUNGSLOGIK

1 HÖHERE NETZEBENE: HAT VORRANG



2 GLEICHE NETZEBENE: REIHENFOLGE BEACHTEN



Keine Wertung - planerische Grundlage

- nachvollziehbare Entscheidungen
- funktionierende Zielnetze

Vorranglogik zur Lösung von Konfliktsituationen

Die Konfliktlogik ersetzt keine Detailplanung. Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Leistungsfähigkeit und städtebauliche Verträglichkeit sind im Einzelfall weiterhin abzuwägen.

MAßNAHMENKONZEPT

Das Maßnahmenkonzept ist der operative Kern des VEP 2040. Es zeigt, mit welchen konkreten Ansätzen die Ziele aus Leitbild und Zielnetzen Schritt für Schritt umgesetzt werden sollen. Dabei geht es nicht nur um den Bau oder Umbau von Infrastruktur, sondern auch um organisatorische, planerische und kommunikative Maßnahmen. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen und sich an den personellen, finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten der Stadt orientieren.

Die Maßnahmen wurden aus der Bestandsanalyse, den Zielnetzen und den Ergebnissen der Beteiligung entwickelt. Sie umfassen die Bereiche Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement. Für jede Maßnahme gibt es einen Steckbrief mit den wichtigsten Zielen, Inhalten und Hinweisen zur Umsetzung. Dabei wird zwischen Strategien als langfristigen Grundsätzen und Prüfaufträgen für konkrete Orte oder Maßnahmen unterschieden. Ein Prüfauftrag bedeutet noch keine Entscheidung zur Umsetzung, sondern zeigt zunächst einen Handlungsbedarf auf, der in der weiteren Planung genauer untersucht werden muss.

HANDLUNGSFELDER

Die Maßnahmen des VEP 2040 gliedern sich in fünf Handlungsfelder: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement. Gemeinsam decken sie die wesentlichen Bereiche der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Zwickau ab.

FUßVERKEHR



RADVERKEHR



ÖPNV



KFZ-VERKEHR



MOBILITÄTSMANAGEMENT

MAßNAHMENSTECKBRIEFE

Für jede Maßnahme gibt es einen einheitlichen Steckbrief. Dieser fasst die wichtigsten Informationen zur Maßnahme zusammen und beschreibt Ziele, Hintergrund und Umsetzung. Zusätzlich werden die erwartete Wirkung, die Priorität und mögliche Zusammenhänge mit anderen Maßnahmen dargestellt. Die Steckbriefe bilden damit eine einheitliche Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung.

K1

Umsetzung der Innentadtangente

VEP2040

Ausgangslage

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

Ziele der Maßnahme

- Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich
- Eröffnung neuer städtebaulicher Potenziale

Maßnahmenbeschreibung

Zur Entlastung bestehender Hauptverkehrswege im innerstädtischen Bereich soll südlich des Schwanenteiches, parallel zu den Bahngleisen zwischen den Knotenpunkten Am Bahnhof/Reichenbacher Straße und Planitzer Straße/Breithauptstraße eine neue Straße von ca. 1,3 km Länge errichtet werden. Mit der Realisierung kann das Verkehrsaufkommen auf der Reichenbacher Straße sowie v. a. der Humboldtstraße deutlich verringert werden, wenn begleitende Maßnahmen als Maßnahmenpaket mit umgesetzt werden.

Die Innentadtangente ist Teil des Kfz-Vorrang- sowie des Radverkehrsnetzes. Ihre Umsetzung ist somit unerlässlich, um die Ziele des VEPs zu erreichen. Neben einer Neubautrasse sollte eine baulich getrennte Radverkehrsanlage eingeplant werden.

Die verkehrliche Wirkung der Innentadtangente entfaltet sich insbesondere im Zusammenspiel mit ergänzenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Neuordnung des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Hierfür wurden bereits mehrere Varianten untersucht und mithilfe des Verkehrsmodells bewertet. Diese reichen von der reinen Umsetzung der Tangente bis hin zu umfassenden Maßnahmenpaketen mit Verkehrsberuhigungen auf der Humboldtstraße, der Reichenbacher Straße, der Werdauer Straße sowie weiteren Anpassungen der Verkehrsführung im innerstädtischen Bereich. Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere kombinierte Maßnahmenpakete zu deutlichen Entlastungswirkungen und einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen können.

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

PRÜFAUFTRAG

Umsetzungszeitraum

Kostenschätzung

Lebenswerte Stadt

Mobilität für alle

Effiziente Mobilität

Innovation & Wirtschaft

Akteure / Verantwortliche

Stadt Zwickau, Fachbüro, LASuV

Umsetzungshinweise

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

Maßnahmenpaket

1 3 6 7 12

Maßnahmentitel und ID

Typ der Maßnahme

Angabe des Umsetzungszeitraums

Kostenschätzung (grob) für Planungs- und Umsetzungskosten

Bewertung der Zielwirkung

Beschreibung der Ausgangslage

Nennung von Akteuren und Verantwortlichen für den Umsetzungsprozess

Nennung von Zielen der Maßnahme

Beschreibung der Maßnahme und möglicher Prüfpunkte

Hinweise zur Umsetzung

Angaben zu Maßnahmenpaket-zugehörigkeiten

Beispiel eines Steckbriefs des VEP2040 mit Erläuterungen

MAßNAHMEN

Die Maßnahmen decken unterschiedliche Aspekte der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Zwickau ab. Sie reichen von kleineren, kurzfristig umsetzbaren Ansätzen bis hin zu größeren Maßnahmen, die eine längere Planung und Vorbereitung benötigen. Einige Maßnahmen können eigenständig geprüft und umgesetzt werden, während andere erst im Zusammenspiel mit weiteren Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten. Deshalb sollten bei der weiteren Planung auch mögliche Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen berücksichtigt werden. So entsteht Schritt für Schritt ein aufeinander abgestimmtes Gesamtpaket für die zukünftige Mobilitätsentwicklung.

Maßnahmen Fußverkehr

- 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

Maßnahmen ÖPNV

- 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** Höherwertige Regionalbusse 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

Maßnahmen Radverkehr

- 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

Maßnahmen Kfz-Verkehr

- K1** Umsetzung der Innenstadttangente
- 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

Maßnahmen Mobilitätsmanagement

- M1** Überarbeitung der komm. Stellplatzsatzung hinsichtl. 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 Mobilitätsents 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

MAßNAHMENPAKETE

Die Maßnahmen des VEP sollen nicht einzeln, sondern möglichst im Zusammenspiel miteinander geplant und umgesetzt werden. Oft entsteht eine größere Wirkung, wenn mehrere Maßnahmen sinnvoll kombiniert werden. Solche Maßnahmenpakete können sich zum Beispiel auf einen Stadtteil, eine wichtige Verkehrsachse oder ein bestimmtes Thema beziehen. Dabei können Maßnahmen für unterschiedliche Verkehrsarten miteinander verbunden werden.

Durch Maßnahmenpakete können Zusammenhänge und Abhängigkeiten frühzeitig berücksichtigt und die verfügbaren finanziellen und personellen Mittel gezielter eingesetzt werden. Gleichzeitig wird deutlich, welche Maßnahmen gemeinsam notwendig sind, um die Ziele des VEP zu erreichen.

Die **Innenstadttangente** zeigt beispielhaft, wie eine Paketlösung funktionieren könnte. Dabei soll nicht nur die neue Straßenverbindung für sich betrachtet werden, sondern geprüft werden, welche Wirkung sie gemeinsam mit weiteren Maßnahmen im bestehenden Straßennetz erzielen kann. Ziel könnte sein, Verkehr auf die neue Verbindung zu verlagern und dadurch bestehende Hauptachsen wie die Humboldtstraße zu entlasten. So könnten dort neue Möglichkeiten für die Gestaltung des Straßenraums entstehen. Ob und wie eine solche Paketlösung sinnvoll umsetzbar ist und welche begleitenden Maßnahmen dafür notwendig wären, muss in den weiteren Planungen umfassend geprüft werden.



Umsetzung der Innenstadttangente

- Geschwindigkeitsprofil km/h
- Innenstadttangente (Straßenneubau)
- Straßenausbau
- Straßenrückbau / Verkehrsberuhigung

SCHLÜSSELMAßNAHMEN

Einige Maßnahmen haben für die Umsetzung des VEP eine besonders große Bedeutung. Diese Schlüsselmaßnahmen schaffen wichtige Voraussetzungen für weitere Maßnahmen und können dadurch eine große Wirkung auf das gesamte Verkehrssystem entfalten. Dazu gehören beispielsweise der Ausbau der Fuß- und Radverkehrsnetze, die weitere Planung der Innenstadttangente, die Parkraumstrategie sowie Verbesserungen im ÖPNV.

Viele Schlüsselmaßnahmen benötigen eine längere Planung und Vorbereitung und sollten deshalb frühzeitig begonnen werden. Sie sind nicht automatisch zuerst umzusetzen, sollten aber bei zukünftigen Planungs-, Finanzierungs- und Umsetzungsentscheidungen besonders berücksichtigt und möglichst mit weiteren Maßnahmen kombiniert werden.



Schlüsselmaßnahmen



Schlüsselmaßnahmen im VEP-Maßnahmenset

Fußverkehr

- Maßnahme F1**
- Maßnahme F2**
- Maßnahme F6**

Erstellung kleinräumiger Fußwegekonzepte für Vorrang-Bereiche
Herstellung bedeutender Hauptfußwegeachsen
Barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungsstellen



Radverkehr

- Maßnahme R3**
- Maßnahme R4**
- Maßnahme R6**
- Maßnahme R8**
- Maßnahme R9**
- Maßnahme R10**

Radvorrangnetz süd-westliche Anbindung zum Mulderadweg
Radvorrangnetz östliche Anbindung zum Mulderadweg
Radvorrangnetz nord-westliche Anbindung zum Mulderadweg
Ausbau des Marienthaler Bachwegs zur Radvorrangroute
Sichere Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und Wohnstraßen
Herstellung von Radverkehrshaupttrouten



Kfz-Verkehr

- Maßnahme K1**
- Maßnahme K2**
- Maßnahme K8**

Umsetzung der Innenstadttangente (K1)
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Innenstadtbereich (K2)
Aktualisierung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie (K8)



ÖPNV

- Maßnahme Ö1**
- Maßnahme Ö4**
- Maßnahme Ö5**
- Maßnahme Ö7**

Umbau von Haltestellen zur Bevorrechtigung des ÖPNV
Straßenbahn-anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region
Höherwertiger Regionalbusverkehr zur Anbindung von Grund- und Mittelzentren in der Region
Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV



UMSETZUNG DES VEP

Die zeitliche Priorisierung der Maßnahmen und ihre kurz-, mittel-, oder langfristige Umsetzung richtet sich nicht nur nach ihrer verkehrlichen Bedeutung und ihrem Nutzen. Wichtig ist auch, wie die einzelnen Maßnahmen miteinander zusammenhängen und welche Voraussetzungen für ihre Umsetzung notwendig sind. Viele Maßnahmen bauen aufeinander auf und können ihre volle Wirkung erst entfalten, wenn zuvor andere Planungen oder Projekte umgesetzt wurden. Auch bereits laufende oder geplante Vorhaben, wie der Bahnhofsvorplatz, die Leipziger Straße oder das GVFG-Programm, müssen dabei berücksichtigt werden. Durch deren Umsetzung können sich neue Möglichkeiten für weitere Maßnahmen des VEP ergeben.

Die Umsetzungsstrategie sieht deshalb eine abgestimmte Reihenfolge von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen vor. Dabei werden neben den fachlichen Zusammenhängen auch personelle, finanzielle, organisatorische und zeitliche Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die Priorisierung zeigt, welche Maßnahmen frühzeitig begonnen werden sollten, welche parallel umgesetzt werden können und welche sinnvollerweise auf anderen Maßnahmen aufbauen. Die dargestellte Reihenfolge ist dabei kein fester Zeitplan, sondern dient als Orientierung für eine schrittweise, abgestimmte und wirkungsvolle Umsetzung des VEP 2040.

BETEILIGUNG ALS ERGÄNZENDE PERSPEKTIVE

Auch die zweite Online-Beteiligung gab Hinweise dazu, welche Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmenden vorrangig angegangen werden sollten. Dieses Stimmungsbild ergänzt die fachliche Priorisierung, ersetzt sie jedoch nicht.



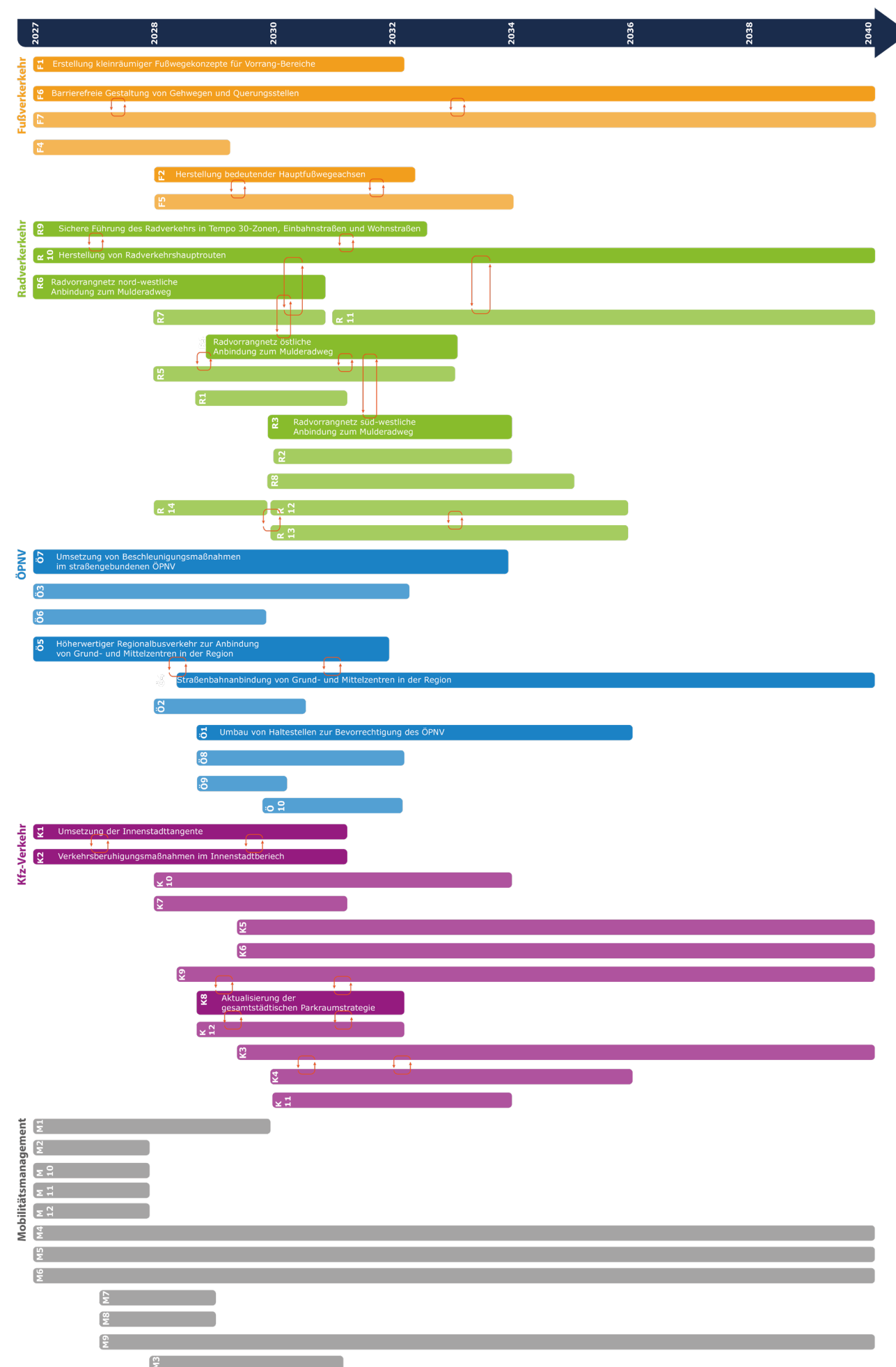
UMSETZUNGSORGANISATION

Die Umsetzung des VEP 2040 ist eine gemeinsame Aufgabe der gesamten Stadtverwaltung und erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche, der Politik und weiterer Partner. Die zentrale Koordination übernimmt das Mobilitätsmanagement der Stadt Zwickau. Es behält den Überblick über die Umsetzung, stimmt die beteiligten Stellen miteinander ab, erkennt frühzeitig mögliche Konflikte und unterstützt bei Themen wie Fördermitteln, Haushaltsplanung, Monitoring und Fortschreibung des VEP.

Die konkrete Planung und Umsetzung der einzelnen Maßnahmen bleibt Aufgabe der jeweils zuständigen Fachbereiche und Partner. Dazu gehören beispielsweise die zuständigen Ämter der Stadt sowie beim ÖPNV die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Das Mobilitätsmanagement übernimmt dabei vor allem eine koordinierende und steuernde Rolle und sorgt dafür, dass die einzelnen Maßnahmen aufeinander abgestimmt und in die Gesamtstrategie des VEP eingebunden werden.



Mögliche Abfolge der Maßnahmen



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 gestadtstädtische 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.

FINANZIERUNG

Die Umsetzung des VEP erfordert langfristig ausreichende finanzielle Mittel aus verschiedenen Quellen. Die Finanzierung soll deshalb auf mehreren Säulen beruhen. Dazu gehören vor allem Mittel aus dem städtischen Haushalt sowie Förderprogramme von Bund, Land und Europäischer Union. Bei geeigneten Projekten können außerdem Kooperationen mit Verkehrsunternehmen, öffentlichen Einrichtungen oder privaten Partnern genutzt werden. Kleinere Maßnahmen und organisatorische Ansätze können teilweise bereits mit vergleichsweise geringem Aufwand umgesetzt werden.

Die kommunalen Haushaltsmittel bilden die Grundlage für die Umsetzung, da auch geförderte Projekte meist einen städtischen Eigenanteil benötigen. Deshalb müssen wichtige Maßnahmen frühzeitig in die Haushalts- und Investitionsplanung aufgenommen und mit anderen geplanten Vorhaben abgestimmt werden. So können beispielsweise Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr oder die Barrierefreiheit mit ohnehin geplanten Straßen- oder Baumaßnahmen verbunden werden. Da nicht alle Maßnahmen gleichzeitig finanziert werden können, sollen die verfügbaren Mittel gezielt für wichtige und wirkungsvolle Projekte eingesetzt und durch Fördermittel ergänzt werden.

FÖRDERMITTELAKQUISE

Förderprogramme von Bund, Land und Europäischer Union sind für die Umsetzung vieler Maßnahmen des VEP wichtig. Besonders größere Projekte, zum Beispiel für den Radverkehr, den ÖPNV, die Barrierefreiheit, die Digitalisierung oder den Klimaschutz, können häufig nur mit finanzieller Unterstützung umgesetzt werden. Deshalb sollen passende Förderprogramme regelmäßig beobachtet und mögliche Fördermöglichkeiten frühzeitig erkannt werden.

Das Mobilitätsmanagement soll dabei die zuständigen Fachbereiche unterstützen und auf geeignete Förderprogramme hinweisen. Die konkrete Vorbereitung und Beantragung der Fördermittel bleibt Aufgabe der jeweils zuständigen Stellen. Um die vorhandenen personellen und finanziellen Mittel sinnvoll einzusetzen, sollen vor allem Projekte mit guten Förderchancen und einem hohen Nutzen verfolgt werden.

Zusätzlich soll ein mehrjähriger Überblick über geplante Projekte und passende Fördermöglichkeiten aufgebaut werden. Dadurch können Fördermittel frühzeitig bei der Haushalts- und Investitionsplanung berücksichtigt werden. So können Maßnahmen des VEP schrittweise umgesetzt und gleichzeitig die finanziellen und personellen Ressourcen der Stadt berücksichtigt werden.

Finanzierungssäulen von Mobilitäts- und Verkehrsmaßnahmen

Finanzierung von Mobilitäts- und Verkehrsmaßnahmen



MONITORING & EVALUATION

Mit dem Beschluss des VEP beginnt die Umsetzung der Maßnahmen. Dabei muss regelmäßig geprüft werden, wie sich die Mobilität in Zwickau entwickelt und ob die Ziele des VEP erreicht werden. Neue Entwicklungen, veränderte Rahmenbedingungen oder Erkenntnisse aus anderen Planungen können dazu führen, dass Maßnahmen angepasst werden müssen. Monitoring und Evaluation sind deshalb wichtige Bestandteile des VEP und bilden zugleich die Grundlage für seine spätere Fortschreibung.

Für das Monitoring werden regelmäßig wichtige Daten und Kennzahlen erfasst. Dazu gehören zum Beispiel Verkehrsmengen, Fahrgastzahlen im ÖPNV, Radverkehrszahlen, Unfalldaten, Veränderungen der Infrastruktur und der Stand der Maßnahmenumsetzung. Diese Daten sollen zukünftig möglichst digital gebündelt und ausgewertet werden. So können Entwicklungen frühzeitig erkannt und Entscheidungen besser vorbereitet werden.

Die Ergebnisse sollen regelmäßig zusammengefasst werden. Empfohlen werden ein kompakter Monitoringbericht etwa alle zwei Jahre, ein umfassender Fortschrittsbericht etwa alle fünf Jahre sowie ein jährlicher verwaltungsinterner Umsetzungscheck.

FORTSCHREIBUNG DES VEP

Trotz des langfristigen Zielhorizonts bis 2040 sollte der VEP regelmäßig und bei wichtigen Veränderungen überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Gründe dafür können zum Beispiel größere Infrastrukturprojekte, neue gesetzliche Vorgaben oder Förderprogramme, Veränderungen im Mobilitätsverhalten oder neue städtebauliche Entwicklungen sein.

Dabei werden die Ziele, Zielnetze und Maßnahmen überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Grundlage sind die Ergebnisse aus Monitoring und Evaluation sowie neue Fachplanungen, Mobilitätsangebote und Beteiligungsprozesse. Die Fortschreibung ist damit keine vollständige Neuarbeitung, sondern Teil eines kontinuierlichen Planungs- und Umsetzungsprozesses.



Monitoringkonzept

EVALUATIONSSYSTEM

Während das Monitoring die Entwicklung der Mobilität und den Stand der Umsetzung beobachtet, prüft die Evaluation die tatsächliche Wirkung des VEP. Dabei wird untersucht, ob die gesetzten Ziele erreicht werden und welchen Beitrag die umgesetzten Maßnahmen dazu leisten. Gleichzeitig können neue Entwicklungen und veränderte Rahmenbedingungen berücksichtigt und der VEP bei Bedarf angepasst werden.

Die Bewertung erfolgt anhand festgelegter Ziele, Kennzahlen und Indikatoren. Dazu gehören zum Beispiel Verkehrsmittelwahl, Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Nutzung des ÖPNV sowie die Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs. Die Ergebnisse zeigen, ob sich die Mobilität in die gewünschte Richtung entwickelt oder weiterer Handlungsbedarf besteht. Vorhandene und zunehmend auch digitale Daten sollen dabei möglichst effizient genutzt werden.



AMPELSYSTEM

Neben der Wirkung der Maßnahmen wird regelmäßig geprüft, wie weit ihre Umsetzung fortgeschritten ist. Ein einheitliches Maßnahmencontrolling soll zeigen, welche Maßnahmen bereits umgesetzt sind, sich in Planung oder Umsetzung befinden, noch nicht begonnen wurden oder nicht weiterverfolgt werden. Ein einfaches Ampelsystem kann diesen Stand übersichtlich darstellen. Die Ergebnisse sollten regelmäßig, möglichst alle zwei Jahre, aktualisiert werden.

Zeigen Monitoring und Evaluation, dass Ziele nicht erreicht werden oder sich wichtige Rahmenbedingungen ändern, kann der VEP gezielt angepasst werden. Dies kann einzelne Maßnahmen, Prioritäten oder auch Zielnetze betreffen. Größere strategische oder finanzielle Änderungen müssen dabei weiterhin politisch beraten und beschlossen werden.

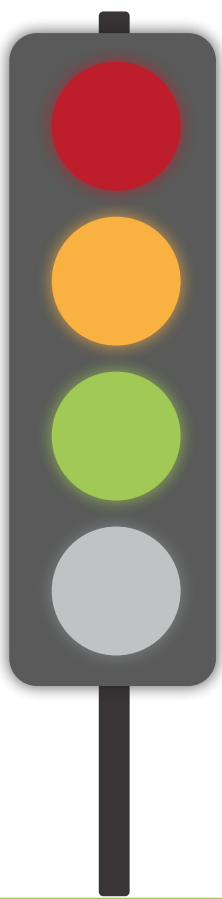
So bleibt der VEP flexibel und kann auf neue Entwicklungen und Anforderungen reagieren.

Rote Ampel
Die Maßnahme wurde noch nicht umgesetzt

Gelbe Ampel
Die Maßnahme befindet sich in konkreter Umsetzung, Planung oder ist in Vorbereitung

Grüne Ampel
Die Maßnahme wurde bereits vollständig oder teilweise umgesetzt und ist in ihrer Wirkung messbar oder sichtbar

Graue Ampel
Die Maßnahme wird nach Prüfung nicht weiterverfolgt, z.B. aufgrund einer negativen Bewertung hinsichtlich Durchführbarkeit oder Effektivität

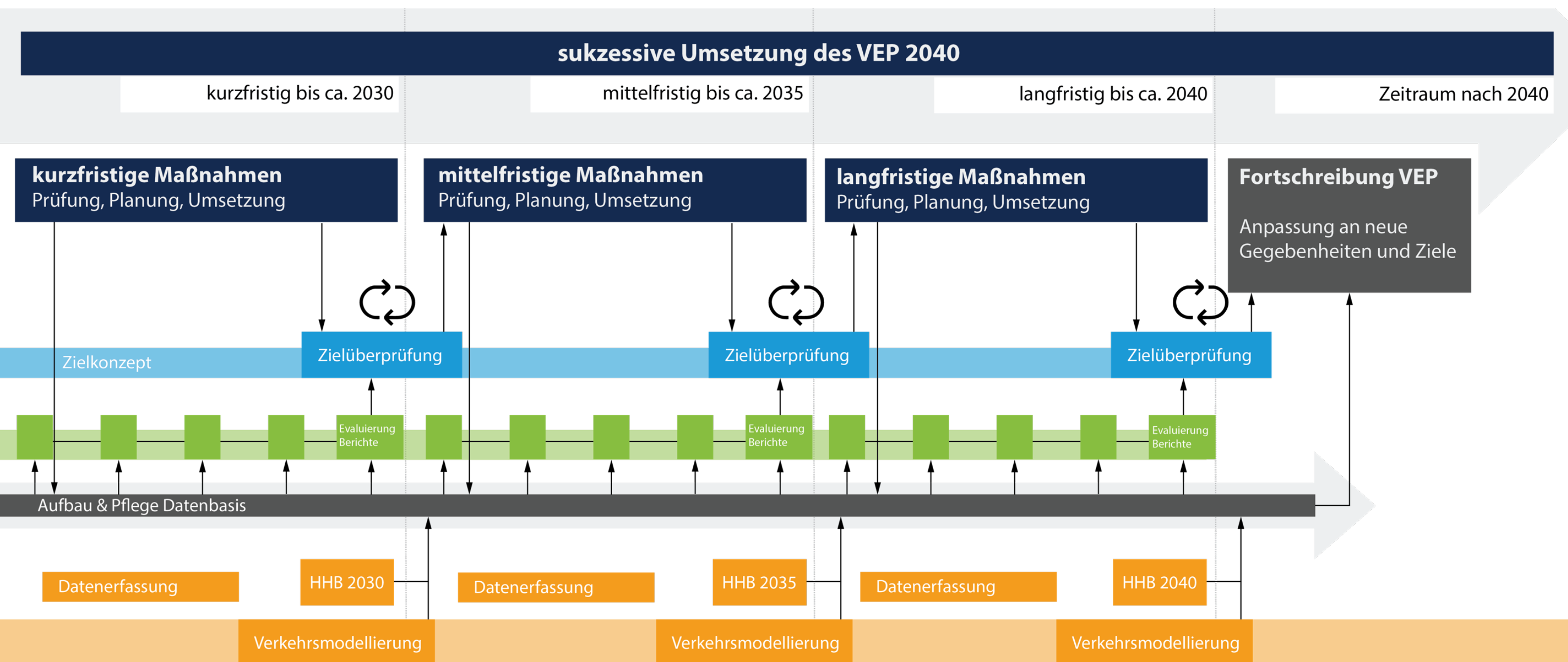


AUSBLICK

Nach dem politischen Beschluss beginnt die Umsetzung des VEP 2040. Die Maßnahmen sollen schrittweise und möglichst in sinnvoll abgestimmten Paketen umgesetzt werden. Gleichzeitig wird regelmäßig geprüft, wie weit die Umsetzung vorangekommen ist und welche Wirkungen erreicht werden. Dafür werden geeignete Indikatoren und, soweit möglich, konkrete Zielwerte festgelegt. Ändern sich wichtige Rahmenbedingungen oder ergeben sich neue Erkenntnisse, kann der VEP angepasst und fortgeschrieben werden. Wichtig sind außerdem klare Zuständigkeiten, ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sowie eine kontinuierliche Beteiligung von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit.

Der vorgesehene Umsetzungszeitplan bis 2040 dient dabei als Orientierung und ist nicht starr. Bereits laufende und geplante Projekte wurden berücksichtigt, weitere Maßnahmen können je nach verfügbaren Mitteln, Fördermöglichkeiten und anderen Rahmenbedingungen zeitlich angepasst werden. Eine wichtige Rolle übernimmt das Mobilitätsmanagement, das die Umsetzung fachübergreifend koordiniert, Zusammenhänge mit anderen Planungen berücksichtigt und das Monitoring begleitet. So sollen die begrenzten Ressourcen der Stadt möglichst effizient eingesetzt und der VEP langfristig als flexibles Steuerungsinstrument weiterentwickelt werden.

UMSETZUNGSSTRATEGIE VEP 2040



Schematische Darstellung zur fachlichen Orientierung - kein verbindlicher Zeitplan



ZWICKAU BEWEGT.

MOBILITÄT FÜR EINE STARKE STADT



vep2040.zwickau.de